

Zahraníční zkušenosti s využitím potenciálu tratí regionálního významu – Slovensko

Základní geografické údaje

Slovensko je, tak jako sousední Česká republika, vnitrozemským středoevropským státem. Těsná historická provázanost obou zemí se přirozeně propsala i do vývoje na poli železniční dopravy, nicméně po rozdělení obou států k 31. 12. 1992 vývoj na Slovensku nabírá určitých odlišností. Rozloha země je 49 036 km², počet obyvatel 5 445 000 (2012), hustota osídlení 111 ob/km². Celková délka železniční sítě je 3 662 km (47. místo na Světě, 21. v Evropě), hustota 0,0747 km/km² (ČR 0,1221 km/km²).

Struktura osídlení

Sídelní struktura odpovídá geografickým podmínkám země, kdy severní část je převážně hornatá, jižní spíše nížinatá. Uspořádání a směrovost geomorfologických celků (pohoří, údolí, plošin a nížin) a na to navazující rozmístění největších sídelních útvarů jasně předurčilo hlavní směry dopravní poptávky (dominují západovýchodní vazby). Hlavní město Bratislava leží v nejzápadnějším cípu země při hranici s Rakouskem a Maďarskem. Prstenec okolo hlavního města tvoří stejnojmenný kraj, který je jediným regionem země převážně městského charakteru. Silně urbanizovaná osa pak pokračuje údolím řeky Váh až ke 200 km vzdálenému čtvrtému největšímu slovenskému městu Žilina. Směrem dále na sever a na východ již urbanizace klesá, nicméně hlavní dopravní tahy řídkěji osídlenými sevřenými údolními pokračují až do dalších urbanizačních center - na severu česká i polská část Slezska, na východě dvojice měst Košice a Prešov (druhé a třetí největší slovenské město) a oblasti s ohromným turistickým potenciálem (Tatry, Slovenský ráj, východní Slovensko).

Organizace železniční dopravy

Osobní dopravu (dálkovou i regionální) objednává a financuje slovenské Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálního rozvoje, vlastní provoz drážní dopravy je na většině tratí zajišťován prostřednictvím státem vlastněné společnosti ZSSK (Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.). Ta vznikla rozdělením původní Železničné spoločnosti, a.s. na osobního a nákladního (Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s.) dopravce k datu 1.1.2005. Původní Železničná spoločnosť a.s. vznikla 1.1.2002 rozdělením unitární železniční organizace Železnice Slovenskej republiky š.p. na provozovatele dráhy (tím zůstaly ŽSR) a drážní dopravy. Železnice Slovenskej republiky š.p. vznikly spolu se vznikem samostatného Slovenska dne 1.1.1993, do té doby veškerou správu infrastruktury i dopravu zajišťovaly jednotné Československé státní dráhy.

Stručný historický vývoj železniční sítě

První (koněspřežná) železniční trať na slovenském území se začala stavět roku 1839 mezi Bratislavou a Trnavou v reakci na výstavbu Severní dráhy císaře Ferdinanda, spojující Vídeň s

Krakovem přes moravské území. První úsek Bratislava - Svätý Jur byl uveden do provozu v roce 1940, o šest let později byl prodloužen do Trnavy a dále do Seredě. Koněspřežná dráha byla v provozu až do 70. let 19. století. První parní vlak přijel do Bratislavy 20.8.1848 po zprovoznění trati z Vídně přes hraniční stanici Marchegg. Trať byla ještě do roku 1850 prodloužena přes Štúrovo až do (dnes maďarského) Vácu. Výstavba hlavních železničních tahů proběhla mezi lety 1867 (tzv. rakousko-uherské vyrovnání) až 1873 (krach na vídeňské burze). Základní síť cca čtyřiceti místních drah (spolu s desítkami tzv. lesních železnic) byla vystavěna od 80. let 19. století do roku 1918 po vytvoření příhodných ekonomických podmínek pro výstavbu ze strany státu. Mezi lety 1918 - 1939 bylo primárním úkolem přizpůsobit kostru železniční sítě potřebám nově vzniklého státního celku, čili docházelo primárně ke zdvoukolejňování vybraných tratí v západovýchodním směru a vytváření dosud neexistujících infrastrukturních vazeb mezi českou a slovenskou částí společného státu. V období 2. světové války vznikly v důsledku dalšího nového uspořádání státu některé krátké spojky či přeložky a byla započata výstavba šesti nových tratí za účelem propojení náhle přerušené železniční sítě, přičemž dokončena byla pouze jedna. Poválečné období socialismu bylo charakteristické nejprve snahou o nápravu špatného stavu infrastruktury po skončení válečných událostí a poté vyhověním novým požadavkům na ohromné přepravní objemy v nákladní dopravě nejen ve směru dvou hlavních železničních tahů na území masivně industrializované části Československa. Síť začala být systematicky elektrizována, zkapacitňována a v určitém rozsahu i doplňována (propojení tzv. jižního tahu v úseku Zvolen - Košice, realizace širokorozchodné trati Haniska pri Košiciach - Veľké Kapušany st. hr., výstavba ozubnicové dráhy Štrba - Štrbské Pleso, modernizace TEŽ pro účely pořádání MS v klasickém lyžování 1970, peážní trať Lučenec - Malé Straciny, dostavba za války rozestavěné regionální trati Hronská Dúbrava - Banská Štiavnica). Po roce 1993 se Slovensko začíná soustředit na transformaci železničního sektoru v rámci liberalizace železničního trhu a vzhledem k výhodné geografické poloze a turistickému potenciálu samozřejmě i začleňování do evropských struktur a mezinárodních projektů (připojuje se k záměru definování a rozvoje multimodálních koridorů). Železniční sektor je ovšem donucen se přizpůsobit novým obchodním podmínkám trhu a míře přepravní poptávky, což si vyžádalo ne nevýznamnou redukci rozsahu objednávky drážní dopravy na tratích regionálního významu. Doprava zde byla zastavována po etapách a proces zastavování provozu velmi pravděpodobně ještě nedosáhl svého maxima. Rušení provozu probíhalo následovně:

2.8.1992

- zastavena osobní doprava na jednom úseku (peážní trať Kalonda - Veľký Krtíš přes Maďarské území),

2.2.2003

- dosud nejmasivnější vlna zastavování provozu, navrhovalo se zastavení provozu na 25 tratích, nicméně plánované opatření bylo doprovázeno dvojicí masivních stávek železničářů, a tak provoz byl trvale zastaven nakonec "pouze" na 15 traťových úsecích (Rohožník -

Plavecký Mikuláš, Jablonica - Brezová pod Bradlom, Nemšová - Lednické Rovne, Komárno - Kolárovo, Kozárovce - Lužianky, Zbehy - Radošina, Zvolen - Šahy, Lučenec - Kalonda, Katarínska Huta - Breznička, Plešivec - Slavošovce, Dobšiná - Rožňava, Moldava nad Bodvou - Medzev, Rimavská Sobota - Poltár, Spišská Nová Ves - Levoča, Vranou nad Topľou - Trebišov). Úseky, které se tehdy vyhnuly eliminaci osobní dopravy, se i nadále v podstatě každoročně potýkají s existenčními problémy a mnoho z nich nakonec stejně bylo později zrušeno (jednalo se o úseky Zohor - Rohožník, Zohor - Záhorská Ves, Žilina - Rajec, Šala - Neded, Trenčín - Chynorany, Prievidza - Nitrianské Pravno, Zlaté Moravce - Úľany nad Žitavou, Štúrovo - Levice, Šahy - Čata, Hrozná Dúbrava - Banská Štiavnica, Plešivec - Muráň, Bánovce nad Ondavou - Veľké Kapušany),

12.12.2004

- zastavena osobní doprava na úseku Komárno - Komárom MÁV,

8.12.2007

- zastavena osobní doprava na úseku Skalica na Slovensku - Súdomeřice na Moravě SŽDC,

13.12.2008

- zastavena osobní doprava na úseku Slovenské Nové Mesto - Sátoraljaújhely MÁV,

12.12.2009

- zastavena osobní doprava na dvou přeshraničních úsecích (Lenártovce - Bánréve MÁV, Čaňa - Hidasnémeti MÁV),

11.12.2010

- zastavena osobní doprava na celostátní dvoukolejné elektrizované trati Leopoldov - Sered',

30.4.2011

- zastavena osobní doprava na šesti úsecích (Plešivec - Muráň, Fiľakovo - Somoskőújfalu MÁV, Bratislava-Nové Mesto - Bratislava-Petržalka, Bratislava-Petržalka - Rajka MÁV, Plaveč - Muszina, Medzilaborce - Lupków PKP PLK),

10.12.2011

- zastavena doprava na dvou úsecích (Šala - Neded, úzkorozchodná trať Trenčianska Teplá - Trenchianske Teplice),

9.12.2012

- zastavena doprava na čtyřech úsecích (Hronská Dúbrava - Banská Štiavnica, Prievidza - Nitrianske Pravno, Spišské Vlchy - Spišské Podhradie, Bánovce nad Ondavou - Veľké Kapušany).

Vedle procesu zastavování dopravy se rozbíhá i proces legislativního rušení tratí, což se má v úvodní fázi zatím týkat cca 250 km tratí (jako první by měly přijít na řadu po zrušení drážní dopravy úseky Myjava – Vrbovce, Čadca – Makov, Trenčianska Teplá – Horné Srnie št. hr., Trenčianska Teplá – Trenčianske Teplice, Plešivec – Muráň, Trenčín – Chynorany, Prievidza – Nitrianske Pravno, Šaľa – Neded, Čata – Šahy, Brezno – Tisovec).

Konkrétní příklad změny poptávky po vykonaných změnách na straně nabídky

Dotažení procesu liberalizace dopravního trhu je na Slovensku poměrně těžkopádné, minimálně z pohledu možností přístupu nových dopravců na železniční síť. Prvním soukromým dopravcem na kolejích ŽSR se podle zákona 514/2009 Z.z. o dopravě na dráhách na základě přímého zadání na provozování drážní dopravy mezi Bratislavou - Dunajskou Stredou a Komárnem (č. 131 dle KJŘ) teprve od 4. března roku 2012 stala česká firma RegioJet s pobočkou v Bratislavě. (Tato společnost již od roku 2011 "pod českou vlajkou" zajíždí na spojích IC do Žiliny.) Tendr byl zveřejněn roku 2009 a po následném vítězství byla 27.12.2010 na 9 let uzavřena smlouva na zajištění dopravní obslužnosti s firmou, která nabídla výhodnější podmínky z hlediska požadavků na úhradu prokazatelné ztráty z jejího zajištění než tomu bylo do té doby pod taktovkou ZSSK, čili s RegioJetem. S největší pravděpodobností se jedná pouze o pilotní projekt tzv. open access přístupu a další tendry lze očekávat k vyhlášení až s určitým časovým odstupem po zhodnocení efektivity takového řešení zajištění základní dopravní obslužnosti.

Zajímavostí je, že trať Bratislava-Nové Mesto - Komárno byla nejprve mezi lety 2002 - 2007 za účelem dosažení úspor redukcí počtu dopravních zaměstnanců racionalizována (byla provedena instalace dálkového řízení v úseku Podunajské Biskupce - Komárno z Dunajské Stredy; celkové IN byly ve výši 267,1 mil. Sk), aby byla ve druhé polovině roku 2011 (19.9. - 7.12.) v úseku Bratislava-Nové Mesto - Dunajská Streda rekonstruována z pohledu stavebních úprav nástupišť, doplnění nových zastávkových přístřešků, osvětlení, informačních systémů i drobné směrové a výškové úpravy koleje včetně občasných úprav kolejového reliéfu, a tímpádem i mírných úprav zabezpečovacího zařízení (celkové IN byly ve výši 10,85 mil. EUR). Druhá část rekonstrukce v navazujícím úseku do Komárna a včetně vynechané stanice Podunajské Biskupce se plánovala k realizaci vzápětí po první etapě, nicméně k ní zatím nedošlo.

Dle údajů Ministerstva dopravy, výstavby a regionálního rozvoje SR se společnost RegioJet zavázala, že pravidelnou osobní drážní dopravu bude zajišťovat v rozsahu přibližně 1,25 mil. vlkm ročně při nákladech 5,7 EUR na 1 vlkm, přičemž po přičtení zisku je požadovaná úhrada ze strany Ministerstva 4,52 EUR na vlkm bez započtení poplatku za použití dopravní cesty a inflace. Roční dotace na zajištění provozu se odhaduje na 7,1 mil. EUR, což je o 1,3 mil. EUR méně, než byla částka požadovaná předchozím národním dopravcem ZSSK. Před vlastním spuštěním provozu společnost RegioJet investovala částku 60 tis. EUR (i díky dotaci z OPD) rovněž na dílčí modernizaci pevné infrastruktury (zastávkový mobiliář, bezpečnostní kamery, přístřešky na některých zastávkách, zřízení parkovišť P+R v Dunajské Stredě a Kvetoslavove).

Trať je ukázkovým případem pro zhodnocení vlivu úprav na straně provozovatele dráhy i drážní dopravy na využití potenciálu lokality, do značné míry ekonomicky závislé na velkém sídelním útvaru (zde dokonce na hlavním městě). Jedná se o směrově i podélně nikterak náročnou regionální trať s přímou konkurencí ve formě silniční dopravy (IAD i BUS), která má však vzhledem ke špatným kapacitním parametrům výpadové pozemní komunikace I/63 na vstupu do Bratislavy šanci na citelné převedení modal splitu ve prospěch železniční dopravy. Celkový počet spojů po převzetí drážní dopravy společností RegioJet vzrostl (porovnáním grafikonů 2011 a 2012) ve směru Bratislava hl. st. - Dunajská Streda o 130,8 % (ze 13 na 30, z toho počet denních ze 6 na 13), ve směru zpět celkem o 108 % (z 13 na 27, z toho počet denních z 5 na 16). Ekonomiky provozu je kromě modernějších a úspornějších vozidel s aerodynamickou skříní dosahováno i zřízením zastávek na znamení (celkem 10x na celé úseku až do Komárna). Na relaci došlo k nárůstu cestujících řádově o 98 % (podle tiskových zpráv z přibližně 764 tis. osob ročně v roce 2011 na 1 511 tis. osob za první rok provozu soukromým dopravcem), a to i přes mírný nárůst ceny jízdného ve špičce pracovního dne z původních 2,18 EUR na 2,55 EUR v relaci Dunajská Streda - Bratislava. Nárůst lze přisuzovat nejen kratší cestovní době (snížení z 140 min na 128 min v celém úseku Bratislava hl. st. - Komárno a ze 68 až na 47 min v úseku Bratislava hl. st. - Dunajská Streda) a zmíněné vyšší nabídce spojů, ale i zvýšením komfortu cestování (na straně vozidlové, ale i infrastrukturní části), nabídkou doplňkových služeb a jejich vhodnou prezentací (prezentační jízdy za symbolické jízdné ve dnech 26.-28.4.2011), dostupností (možnost nákupu jízdenek u terminálů ZSSK, RegioJet, v kancelářích Student Agency i přímo ve vlaku bez typických přírážek) a např. zlevněným jízdným pro pravidelné cestující, kde s rostoucím počtem ujetých km klesá jednotková cena za km jízdy (což ovšem standardně nabízí i národní dopravce).

Zdroje k 12.12.2013:

http://www.zsr.sk/slovensky/historia-zeleznic/uvod.html?page_id=1272

http://www.zsr.sk/slovensky/media-room/vyjadrenia-pre-media-2013/november/trat-bratislava-komarno-...-vyska-nastupistnych-hran.html?page_id=2745

<http://www.slovakrail.sk/>

<http://www.zelpage.cz/>

<http://geographyiq.com/>

<http://sk.wikipedia.org/wiki/Slovensko>

<http://www.bueker.net/trainspotting/map.php?file=maps/slovakia/slovakia.gif>

<http://www.vlaky.net/hladaj.asp?q=bratislava+-+kom%C3%A1rno>

http://www.prodex.sk/sk/reference/komplexna-rekonstrukcia-zel-trati/04_28-96/

<http://www.k-report.net/aktuality/definitivni-podoba-redukci-na-slovensku/>

<http://www.railpage.net/modules/news/article.php?storyid=2556>

http://www.ekonomiedopravy.cz/system/files/Michniak_Telc2012.pdf

http://is.muni.cz/th/369732/esf_b/BP_Jurikovic.pdf

http://is.muni.cz/th/375867/prif_b/Liberalizace_zeleznicni_dopravy_ve_stredni_Evrope.pdf