

Dôvodová správa

Charakteristika železničnej infraštruktúry v Košickom samosprávnom kraji a jej vplyv na regionálnu osobnú železničnú dopravu

Prevádzkovateľom a správcom železničnej infraštruktúry sú Železnice Slovenskej republiky (ďalej len ŽSR). Pri prechode kompetencií v železničnej regionálnej doprave prejdú na samosprávne kraje kompetencie len v oblasti dopravných služieb. Železničná infraštruktúra ostáva naďalej v správe ŽSR a náklady na jej prevádzku bude uhrádzať štát. Informácie uvedené v tomto materiáli slúžia na všeobecné oboznámenie o stave železničných tratí, zastávok a staníc.

V posledných rokoch bola výraznou mierou zanedbávaná predovšetkým prímestská a regionálna železničná osobná doprava, najmä z pohľadu modernizácie tratí, mobilných prostriedkov a uplatňovania informačných a komunikačných technológií. Tento prístup sa prejavuje nízkou traťovou rýchlosťou, zlým stavom železničných zastávok, nízkou kvalitou mobilných prostriedkov, stagnáciou ponuky služieb, nedostatočnými podmienkami pre umožnenie mobility osobám so zníženou pohyblivosťou a obmedzenou schopnosťou orientácie a nedostatočným marketingovým prístupom k cestujúcej verejnosti. To malo, resp. stále má za následok trvalý presun cestujúcich na iné dopravné módy – predovšetkým na individuálnu automobilovú dopravu a v menšej miere aj na verejnú autobusovú dopravu. To má spätne trvalý vplyv na ekonomiku regionálnej osobnej železničnej dopravy a možnosti jej integrácie do integrovaných dopravných systémov v jednotlivých mestských aglomeráciách, ktoré tvoria základné póly rozvoja Slovenska.

I. Správca infraštruktúry

Železnice Slovenskej republiky vznikli 1. januára 1993 rozhodnutím vlády SR o zriadení štátneho podniku v nadväznosti na rozdelenie ČSFR a tým i na rozdelenie Československých štátnych dráh na dva samostatné subjekty. Rozhodnutie vlády SR bolo rozpracované zákonom NR SR č. 258/1993 Z. z. o Železničiach SR z 30. septembra 1993 v znení neskorších predpisov.

Uznesením vlády SR č. 830/2000 bol schválený „Projekt transformácie a reštrukturalizácie Železníc SR“, ktorý navrhoval fyzické a účtovné oddelenie správy a prevádzky železničnej dopravnej cesty (ďalej ŽDC) od dopravných a obchodných činností. Na základe transformačného procesu sa ŽSR k 1. 1. 2002 rozdelili na dva samostatné subjekty – ŽSR (manažér infraštruktúry – správa, prevádzka a údržba železničnej dopravnej cesty) a Železničnú spoločnosť, a. s., ako operátora zabezpečujúceho prevádzkovanie osobnej a nákladnej dopravy. Projekt transformácie ďalej pokračoval rozdelením Železničnej spoločnosti, a.s. na Železničnú spoločnosť Slovensko, a.s. (ďalej len ZSSK) zabezpečujúcu osobnú dopravu a Železničnú spoločnosť Cargo Slovakia, a.s. zabezpečujúcu nákladnú dopravu.

Hlavným predmetom činnosti ŽSR je od 1. januára 2002:

- správa a prevádzka ŽDC
- poskytovanie služieb súvisiacich s obsluhou ŽDC
- zriaďovanie a prevádzkovanie železničných, telekomunikačných a rádiových sietí
- výstavba, úprava a údržba železničných a lanových dráh

II. Nevyhovujúci stav železničnej infraštruktúry

Infraštruktúru železničnej dopravy je možné charakterizovať pomerne vysokou hustotou siete so zastaranou technológiou. Po technickej stránke je hlavným nedostatkom železničnej infraštruktúry nízka úroveň traťových rýchlostí. Rizikom nekvalitnej dopravnej infraštruktúry je úbytok tranzitných prepráv, pokles vnútroštátnych prepráv a prepravy cestujúcich v regionálnej a diaľkovej preprave.

ŽSR sú financované z vlastných a cudzích zdrojov, ktorých súčasťou sú aj neinvestičné a investičné dotácie vrátane grantov EÚ. Štát sa prostredníctvom investičných dotácií podieľa na financovaní modernizácie a ďalšieho rozvoja ŽDC. Rozsah dotácií významne ovplyvňuje cenu za prepravu a v podmienkach ŽSR patrí medzi základné príčiny relatívne vysokých cien za použitie ŽDC. Výnosy z poplatku za použitie ŽDC sú hlavným príjmom manažéra infraštruktúry. Pri porovnaní spoplatnenia dopravnej cesty železničnej a autobusovej dopravy sa v kalkulačnom vzorci autobusovej dopravy nenachádza priama položka za použitie dopravnej cesty, ktorou sú pozemné komunikácie (cesty). Porovnaním percentuálneho podielu poplatku za používanie dopravnej infraštruktúry v železničnej a cestnej autobusovej doprave je možné konštatovať, že podiel poplatkov na používanie infraštruktúry v železničnej doprave je 2,8-krát vyšší ako podiel v cestnej doprave. Nerovnomerný spôsob investovania finančných prostriedkov na zabezpečenie modernizácie a rozvoja železničnej infraštruktúry spôsobuje výrazné zaostávanie rozvoja železničných tratí v porovnaní s okolitými štátmi EÚ. Nedostatok finančných prostriedkov je dôvodom, pre ktorý ŽSR nemôže dokončiť, napr. elektrifikáciu železničnej trate Bánovce nad Ondavou – Michalovce – Strážske – (Humenné). Elektrifikáciou trate by bolo možné preniesť nosnú úlohu v spojení Košice - Trebišov – Michalovce na železničnú dopravu. V súčasnosti dochádza k prepriahaniu hnacích vozidiel v železničnej stanici (ďalej ŽST) Bánovce nad Ondavou, čím vznikajú časové straty. Boli by vytvorené podmienky na harmonizáciu verejných dopravných služieb. Nedostatočné podmienky pre rozvoj železničnej osobnej regionálnej a medziregionálnej dopravy prezentuje i nepripravenosť železničnej infraštruktúry podporovať integráciu dopravy, kde len necelých 24 % tarifných bodov (železničných staníc) spĺňa kritériá integrovaných dopravných systémov.

Celkove sa na území Košického samosprávneho kraja (ďalej KSK) nachádza 125 tarifných bodov, t. j. železničných staníc a zastávok. Odbor dopravy Úradu KSK v rámci vykonávania odborného dozoru nad pravidelnou autobusovou dopravou v kraji zabezpečil fotografickú dokumentáciu železničných zastávok (príloha č. 1) a vlastnú podrobnú analýzu stavu železničných zastávok v obvode Košického samosprávneho kraja (vzdialenosti zastávok od obcí, ich vybavenosť a technický stav (príloha č. 2). Je možné skonštatovať, že v priemere cca 40 % zastávok na každej trati je v zlom technickom stave (bez čakárne, bez WC, bez prístrešku, zdevastované, znečistené). Táto skutočnosť v značnej miere ovplyvňuje cestujúcich pri výbere druhu verejnej dopravy. Sú to väčšinou zastávky a stanice, na ktorých nie sú zamestnanci ŽSR alebo ZSSK z dôvodu zrušenia predaja cestovných dokladov, alebo znižovania stavu pracovníkov. Zastávky nie sú obsadené zamestnancami a sú vystavené vyčíňaniu vandalov. Značný vplyv na nízky počet záujemcov o železničnú dopravu má aj umiestnenie železničných zastávok mimo zastavaných území obcí a bez prístupového chodníka, či osvetlenia. Aj to je jedným z dôvodov, prečo obce nemajú záujem o prenájom zastávok od ŽSR na komerčné účely.

Dňa 3. marca 2010 bola na 195. zasadnutí vlády SR prerokovaná stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020. Vláda po prerokovaní materiálu prijala uznesenie č. 158, v ktorom uložila ministrom dopravy, pôšt a telekomunikácií predložiť projekt revitalizácie železničnej dopravy. Na základe tohto uznesenia bol vypracovaný projekt, ktorý obsahuje okrem iného návrh opatrení na revitalizáciu železničnej dopravy

pre železničné spoločnosti ŽSR, ZSSK a ZSSK Cargo a zhodnotenie dopadov neriešenia vzniknutej situácie, nenaplnenia navrhnutých zámerov. Na základe rozborov hospodárskej činnosti jednotlivých železničných spoločností s prihliadnutím na charakter nimi vykonávanej činnosti boli vytypované okruhy opatrení na zvýšenie ich výkonnosti a ekonomickej efektívnosti. Zvýšenie ekonomickej efektivity ŽSR je možné dosiahnuť výstavbou a modernizáciou železničnej infraštruktúry (aj mimokoridorových tratí), čím dôjde k zvýšeniu prepravnej rýchlosti aj na tratiach II. a III. kategórie, zabezpečiť postupnú elektrifikáciu tratí spájajúcich krajské mestá s hlavnými koridormi, zvýšenou produktivitou práce, optimalizáciou zamestnanosti, hospodárením s majetkom. Rovnako ako ŽSR aj ZSSK musí zvýšiť produktivitu práce, optimalizovať zamestnanosť, hospodáriť s majetkom, modernizovať vozňový park, realizovať aktívnu obchodnú činnosť, vytvárať podmienky na efektívne vozenie vlakov (minimálne prestoje), energeticky hospodárne, budovať technické základne pre opravy vozňov, pripravovať návrhy GVD v spolupráci s VÚC, aby bola vylúčená súbežnosť vlakových a autobusových spojov a aby bola zabezpečená nadväznosť na spoje na prípojových tratiach, zvýšiť bezpečnosť cestujúcich.

III. Záver

Opatrenia na zatraktívnenie verejnej dopravy majú byť zamerané na skvalitňovanie infraštruktúry, hlavne železničných zastávok, ich skultúrňovanie a zabezpečenie bezpečnosti cestujúcich, zavádzanie integrovaných dopravných systémov, obnovy mobilného parku a zavádzanie verejného obstarávania pri objednávaní výkonov vo verejnom záujme s cieľom znížiť celospoločenské výdavky na zabezpečenie verejnej osobnej dopravy. Okrem uvedených opatrení na strane ponuky kvalitnej verejnej osobnej dopravy by mali byť vytvárané vonkajšie podmienky na znižovanie dopytu po individuálnej automobilovej doprave prostredníctvom regulačných zásahov (spoplatnenie parkovísk, cestnej siete), ktorých cieľom bude, aby individuálna automobilová doprava nebola využívaná na pravidelnú dochádzku do zamestnania, škôl, ale predovšetkým na zabezpečenie individuálnych potrieb spojených s využitím voľného času.

Košický samosprávny kraj listom osloví MDPT SR a upozorní ho na nevyhovujúci stav železničných zastávok, ktorý odrádza cestujúcich od využívania železničnej dopravy a vyzve ministerstvo, aby investície v oblasti železničnej infraštruktúry boli smerované vo zvýšenej miere do skvalitnenia regionálnych železničných tratí na území košického kraja, hlavne železničných zastávok, ktoré sú prvým kontaktom cestujúcich so železničnou dopravou. V prípade prechodu kompetencií v regionálnej železničnej osobnej doprave budú samosprávne kraje v zmysle zákona 514/2009 o doprave na dráhach uzatvárať zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme s dráhovým podnikom (v súčasnosti je to Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.) a uhrádzať mu preukázateľné straty z týchto výkonov (medzi tie možno počítať aj prepravu vybraných skupín cestujúcich za osobitné cestovné – študentské a sociálne zľavy, režijné výhody a pod.). Železničná doprava je minimálne trikrát drahšia ako autobusová, preto je možné predpokladať výrazné finančné zaťaženie rozpočtu samosprávnych krajov vzhľadom na neustály pokles cestujúcich vo verejnej doprave.

V Košiciach dňa 14.09.2010
Spracovala: Zdenka Štefanová