

DOPRAVNÁ INTEGRÁCIA EURÓPY – POZÍCIA SLOVENSKA A BRATISLAVY

Marcel Horňák

TRANSPORT INTEGRATION OF EUROPE – POSITION OF SLOVAKIA AND BRATISLAVA

A high-quality and efficient European transport system is one of the main conditions for existence of a united European economy and prospering particular states. Geographical position of Slovakia in Europe and position of Bratislava in particular seem to be profitable from this point of view. On the other hand, it is necessary to point at a strong rivalry in transit transportation leading observed in the territory of central Europe. Neighbouring states offer more convenient morphological conditions as well as more developed infrastructure.

Úvod

Problematika integrácie Európy cestou integrácie dopravných trás na transeurópskej úrovni je aktuálnou náplňou diskusií politikov na medzinárodnej úrovni a prác odborníkov z oblasti dopravy, geografie, geopolitiky i ekonómie. Etablovanie celoeurópskej dopravnej siete v vyvoláva u odborníkov i všetkých zainteresovaných obyvateľov stredoeurópskych štátov očakávanie nárastu tranzitnej dopravy (prinášajúcej ekonomický profit) cez územie ich štátu.

Zmena politickej a ekonomickej orientácie štátov strednej a východnej Európy vyvolala potrebu rozšíriť a prepojiť dopravnú infraštruktúru smerom k týmto krajinám s cieľom vytvoriť celoeurópsku dopravnú sieť. S týmto zámerom Európska komisia rozpracovala koncepciu dopravných trás – koridorov s prepojením západnej Európy na východ na báze multimodality, s cieľom využiť jednotlivé spôsoby dopravy vo vzťahu k druhým. Z 10 paneurópskych multimodálnych dopravných koridorov vyčlenených v rokoch 1994 a 1997 na Kréte a v Helsinkách sa teritória Slovenskej republiky priamo týkajú 4 z nich:

- koridor IV (Berlin/Nürnberg – Praha – Budapešť – Constanta/Thessaloniki/Istanbul),
- koridor VA (Trieste – Ljubljana – Budapešť/Bratislava – Uzgorod – Lviv),
- koridor VI (Gdaňsk – Warszawa – Žilina),
- koridor VII (Dunaj).

V priestore Bratislavy prichádza pritom k stretu koridorov IV, VA a VII.

V súvislosti s už vybudovanou dopravnou infraštruktúrou a multimodálnymi koridorami definovanými na území Slovenska pozornosť sústredíme hlavne na integráciu do transeurópskej železničnej siete a medzinárodnej siete kombinovanej dopravy. V predkladanom príspevku sa zameriame na zhodnotenie možností integrácie Slovenska do transeurópskych dopravných sietí v oblasti hlavných trendov pozorovaných v európskej železničnej doprave.

Z tohto pohľadu poukážeme na osobitosti postavenia dopravného uzla Bratislava, ktorého poloha v rámci Slovenska je výrazne excentrická, avšak z geopolitického hľadiska a vzhľadom na orientáciu a smerovanie významných európskych dopravných prúdov sa javí ako veľmi výhodná.

Železničná doprava predstavuje v súčasnej Európe efektívnu a ekologickú alternatívu k leteckej doprave a prehustenej cestnej doprave. Hoci práve tento druh dopravy bol jedným z kľúčových faktorov stimulujúcich ekonomický rozvoj koncom 19. a začiatkom 20. storočia a v tomto období mal rozhodujúci podiel na prepravách v nákladnej i osobnej doprave, po druhej svetovej vojne význam železníc postupne klesol. Napriek tomu, že cestná i letecká doprava poskytujú vďaka schopnosti pružne sa prispôbiť meniacim sa nárokom na prepravy nesporné výhody, objavili sa v 90. rokoch 20. storočia hodnotenia, ktoré smerujú k zastaveniu úpadku železničnej dopravy, pričom hlavným argumentom sú jednoznačné ekologické výhody prepravy po železnici.

Rozvojové programy, na ktorých je založená renesancia železničnej dopravy v Európe, možno zhrnúť do nasledovných bodov (KOREC, HORŇÁK, 1997):

1. Všeobecná medzinárodná integrácia železničnej infraštruktúry a predpisov železničnej prevádzky, formovanie transeurópskej dopravnej siete.
2. Rozvoj vysokorychlostných železničných tratí s cieľom vytvorenia jednotného celoeurópskeho systému.
3. Rozvoj kombinovanej dopravy „železničná – cestná“ a „železničná – vodná“.
4. Rozširovanie prímestskej rýchlostnej železničnej dopravy a jej prepojenie na dopravu mestskú a regionálnu.
5. Zvyšovanie ekonomickosti železničnej dopravy.

Vzhľadom na prechodné obdobie transformácie monopolného slovenského železničného prepravcu prináša uplatnenie a osvojenie si nového smerovania železničnej dopravy na Slovensku určité špecifické problémy.

Transeurópska železničná sieť a Slovensko

Rozvoj železničnej infraštruktúry Slovenskej republiky vychádza zo základných medzinárodných dohôd. K hlavným európskym tratiam podľa medzinárodných dohôd patria hlavné železničné magistrály Slovenska:

- *Ostrava* - št. hranica ČR/SR – Čadca – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou – št. hranica SR/Ukrajina – *Čop*,
- št. hranica Rakúsko/SR – Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo – št. hranica SR/MR – *Budapest*,
- *Praha* – št. hranica ČR/SR – Kúty – Bratislava – Nové Zámky – Komárno – št. hranica SR/MR – *Komárom*,
- Žilina – Leopoldov – Galanta/Bratislava – št. hranica SR/Rakúsko – *Parndorf*.

Na tomto mieste sa ukazuje výhoda krajín strednej Európy, ktorých geografická poloha môže priniesť značný ekonomický profit z tranzitnej prepravy. J. BUČEK (1994) poukazuje na význam polohy Slovenska v strednej Európe, na druhej strane však upozorňuje, že z hľadiska vedenia tranzitných trás existuje v tomto priestore reálna konkurencia. Reliéfne pomery i kvalitnejšia infraštruktúra susedných krajín môžu na trhu v tranzitnej preprave cez priestor centrálnej Európy Slovensko značne znevýhodniť.

V európskej železničnej doprave je hlavným cieľom vybudovať jednotnú (unifikovanú) železničnú sieť (so zabezpečením interoperability „národných“ prepravcov jednotlivých štátov), s prioritným zameraním na modernizáciu železničných tranzitných koridorov, pohraničných prechodových staníc, dostavbu kľúčových železničných uzlov a staníc, modernizáciu ostatnej siete, komunikačnej siete a mobilného parku železníc.

Jedným z prvých krokov realizácie tohto cieľa na Slovensku je prebudovanie kľúčového železničného uzla Bratislava, ktorý leží na styku západoeurópskych a stredo európskych dopravných sietí. Vybudovanie modernej železničnej stanice Bratislava-Petržalka s prepojením na Viedeň znamená otvorenie tohto železničného uzla smerom na západ (M. HORŇÁK, Z. KOVÁČIKOVÁ, 2001).

Ďalšia pozornosť je venovaná hlavne modernizácii tranzitných železničných koridorov so snahou o zvýšenie traťovej rýchlosti na 160 km/hod. V tomto smere modernizáciu komplikujú nevhodné reliéfne pomery centrálnej a severnej časti Slovenska, kde podľa doterajších analýz traťové rýchlosti po modernizácii koridorových železničných tratí dosiahnu len hodnotu 120 km/hod., výnimočne 140 km/hod.

Sieť vysokorýchlostných tratí

Vysokorýchlostné trate predstavujú konkurenciu najmä leteckej doprave a to predovšetkým na vzdialenosti, prekračujúce 600 km. Význam siete vysokorýchlostných železníc v západnej Európe neustále vzrastá. V súvislosti s myšlienkou predĺženia týchto tratí ďalej na východ do strednej a východnej Európy sa však upozorňuje na odlišné geografické a osobitne demografické pomery v tomto priestore. Ani najväčšie a najhustejšie obývané aglomerácie, ako napr. Viedeň, Praha, Warszawa, Budapešť, Bukurešť či konurbácia Katowice nepresahujú spravidla ľudnosť 2 milióny. Rozloženie obyvateľstva a z toho vyplývajúci potenciál cestujúcich na uvažovaných stredo- a východoeurópskych vysokorýchlostných tratiach je teda oveľa menší ako v západoeurópskych krajinách. Zriadenie tratí výlučne pre osobnú vysokorýchlostnú prepravu sa v strednej Európe zdá byť neopodstatnené.

Z uvedených dôvodov, ale tiež vzhľadom na komplikované reliéfne pomery na území Slovenska nemožno zatiaľ reálne uvažovať o vedení trás vysokorýchlostnej železnice na území Slovenskej republiky. Možno skôr uvažovať o tom, že územie Slovenska sa stane jedným zo segmentov systému vysokorýchlostných tratí v strednej Európe, pričom pozitívne pôsobí fakt, že v Viedni v blízkosti Bratislavy sa črtá ako „brána“ vysokých rýchlostí po železnici medzi západnou a východnou Európou. Z tohto vychádzajú niektoré optimistické predpovede pre vedenie vysokorýchlostných železníc územím Slovenska (napr. V. DRGOŇA, 1999).

Kombinovaná doprava

Kombinovaná doprava v Európe zaznamenáva výrazný rozvoj, v štátoch EÚ podiel kombinovanej dopravy na preprave tovarov dosahuje 7 – 10%. Na Slovensku podiel kombinovanej dopravy predstavuje len asi 1%. Sieť medzinárodných trás a terminálov kombinovanej dopravy v systéme cesta/železnica a voda/cesta/železnica na území Slovenska sú dané dohodou AGTC (Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy). Dohoda AGTC na území Slovenskej republiky zahŕňa 1083 km železničných tratí, 4 medzinárodné terminály a sieť hraničných prechodov. Táto sieť je doplnená o niekoľko terminálov vnútroštátneho významu. Nedostatočná kapitálová a finančná vybavenosť účastníkov prepravného reťazca na slovenskom úseku prepravnej trasy ako aj nedostatočné skúsenosti manažmentu v organizovaní a riadení prepravného reťazca a nízka úroveň spolupráce pri organizovaní kombinovanej dopravy spôsobujú, že kapacity terminálov nie sú plne využívané. Napriek

tomu však objem tovarov prepravených kombinovanou dopravou (v tonách) sa na Slovensku v roku 1999 oproti roku 1996 zvýšil o 113,4%, zatiaľ čo vo verejnej nákladnej doprave celkom je vykázaný pokles na 89,7%, z toho v železničnej doprave na 84,5% (podľa údajov Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR).

Rozloha SR a prepravné vzdialenosti po železnici medzi terminálmi nedávajú podľa európskych skúseností záruku efektívneho fungovania vnútroštátnej kombinovanej dopravy. Vzdialenosti medzi terminálmi po železnici v rámci Slovenska dosahujú maximálne 540 km (medzi terminálmi v Bratislave a v Dobrej pri Čiernej nad Tisou). Z toho vyplýva jednoznačná orientácia na medzinárodnú a tranzitnú prepravu. Strategickú polohu z tohto hľadiska majú (vďaka prihraničnej polohe) hlavne terminály v Bratislave, Žiline, Košiciach a v Dobrej pri Čiernej nad Tisou. Osobitou polohou v sieti kombinovanej dopravy na Slovensku sa vyznačuje Bratislava, ktorá vďaka svojej polohe na križovatke viacerých významných diaľničných a železničných trás a dunajskej riečnej cesty disponuje potenciálom pre prekládku v systéme cesta/železnica ako aj voda/cesta/železnica.

Možnosti rozvoja prímestskej rýchlostnej železnice na Slovensku

V súvislosti s existenciou husto obývaných suburbánných priestorov (v tzv. vonkajšej aglomeračnej zóne) v okolí veľkých miest vznikajú veľké nároky na prepravu osôb medzi prímestskou oblasťou a centrom aglomerácie. Tieto nároky sú najvyššie v čase raňajšej a popoludňajšej dopravnej špičky. Takéto objemné a pravidelne sa opakujúce prepravné prúdy vo veľkých mestách a mestských aglomeráciách vzhľadom na obmedzenú priepustnosť cestných komunikácií vyvolali vznik systémov prímestských rýchlostných železníc (s dlhou tradíciou hlavne v Nemecku, Rakúsku, Švajčiarsku, ale i v USA, Austrálii a v iných krajinách). Výhody systémov prímestskej rýchlodráhy spájajú v sebe pružnosť a veľkú prepravnú kapacitu, vysokú cestovnú rýchlosť, relatívne vysokú časovú dostupnosť staníc, nadväznosť na iné druhy dopravy a ekologickosť.

Problémy, ktoré viedli k zavedeniu systémov prímestských rýchlodráh, čiže preplnenosť mestských cestných komunikácií a nepriaznivý dopad na životné prostredie, sú dnes aktuálne aj v najväčších mestách Slovenska. Príčinou je však hlavne poddimenzovanosť cestnej siete slovenských miest, resp. absencia dobudovaných cestných obchvatov, ktoré by presmerovali objemnú tranzitnú dopravu. Skúsenosti zo zahraničia hovoria o efektívnosti prímestských rýchlodráh len v prípade väčších aglomerácií s počtom obyvateľov aspoň 1 milión. Maximálna vzdialenosť od centra, pri ktorej je takéto spojenie ešte efektívne, býva 30 – 50 km. Podobne ako pri diskusii o reálnosti vysokorýchlostných tratí aj na tomto mieste treba zdôrazniť prítomnosť pomerne malého potenciálu cestujúcich vzhľadom na rozloženie obyvateľstva v zázemí našich veľkých miest. Na Slovensku by s určitými výhradami mohla spĺňať podmienky pre efektívne fungovanie systému rýchlostnej prímestskej železnice len Bratislava.

V súčasnosti funkciu hromadnej osobnej prímestskej dopravy medzi slovenskými mestami a ich zázemím spĺňa prímestská autobusová doprava a v smeroch najhustejšieho osídlenia hlavne konvenčná osobná železničná doprava.

Záver

Integrácia procesov všeobecne platných vo vývoji celoeurópskych dopravných sietí má v malom štáte, akým je Slovensko, svoje obmedzenia, vyplývajúce predovšetkým z prírodných pomerov a geografickej polohy, ale tiež populačných a sídelných charakteristík krajiny. Obmedzujúco môže pôsobiť tiež stav dopravnej infraštruktúry a výška finančných nárokov na jej modernizáciu, ako aj celkový stav ekonomiky štátu. V prípade Slovenska i okolitých krajín strednej Európy priaznivo pôsobí poloha na trase hlavných európskych tranzitných preprav. Osobitne výhodnými sa zdajú byť bránové polohy, ktoré ležia v bodoch kontaktu so západoeurópskymi dopravnými sieťami, v prípade Slovenska sa takouto polohou vyznačuje predovšetkým Bratislava.

Literatúra

KOREC, P., HORŇÁK, M. (1997): Súčasná tendencie vo vývoji železničnej dopravy. In: Acta Facultatis Rerum Nat. Univ. Comen., Geographica, 40, Bratislava, pp. 3 - 16.

DRGOŇA, V. (1999): Vysokorychlostný systém TRANSRAPID a jeho dôsledky na regionálnu štruktúru Slovenska. In: Acta Facultatis Studiorum Humanitatis et Naturae Facultatis Prešovensis, Prírodné vedy, Folia Geographica 3, 22, Prešov, pp. 244-249.

HORŇÁK, M., KOVÁČIKOVÁ, Z. (2001): Transport Node of Bratislava in Relationship with pan-European Multimodal Corridors. Referát prednesený na konferencii „Przestrzeń geograficzna na przelomie wieków – wyzwania teoretyczne i metodyczne“. Cierszewo, Poľsko, 18. – 22. júna.

BUČEK, J. (1994): Dopravná infraštruktúra a problém využitia geopolitickej polohy Slovenskej republiky. In: Medzinárodné otázky, 3, 2, Bratislava, pp. 43 - 54.

Mgr. Marcel Horňák, Katedra humánnej geografie a demogeografie, Prírodovedecká fakulta UK, Mlynská dolina, 842 15 Bratislava, Slovenská republika