

Hierarchizácia železničnej siete Slovenska

Tomáš Pšenka

Univerzita Komenského v Bratislave, Prírodovedecká fakulta, Katedra humánnej geografie a demogeografie, Mlynská dolina, 842 15 Bratislava, Slovensko, psenka.tomas@post

Úvod a formulácia cieľa

Doprava, a v neposlednom rade tiež železničná, je jedným z významných odvetví národného hospodárstva, ktoré v podstatnej miere vplyva na jeho rozvoj a rast hospodárskej úrovne na danom území. Okrem hospodárskej funkcie má doprava aj dôležitú spoločenskú funkciu, zúčastňuje sa na rozvoji kultúrneho života spoločnosti.

Reformné procesy, ktoré prebehli po roku 1989, spôsobili aj zmenu hospodárskej a dopravnej pozície Slovenska v Európe. Niektoré dopravné smery nadobudli na väčšom význame aký mali v minulosti, a niektoré železničné spojenia sa aj obnovili. Z tohto dôvodu sa na Slovensku začali preferovať najmä najvýznamnejšie medzinárodné trate, ktoré zaznamenávajú aj prílív investícií, a dochádza k zanedbávaniu údržby tratí lokálnych. Viacero autorov sa venuje dopravnej polohe Slovenska a medzinárodným dopravným trasám prechádzajúcim cez Slovensko [1, 2, 3]. Okrem medzinárodných tratí je na Slovensku množstvo regionálnych a lokálnych tratí, ale ich problematike sa takmer nevenuje pozornosť. Tieto však tvoria výrazne heterogénnu skupinu tratí.

Cieľom práce je poukázať na súčasnú hierarchizáciu železničných tratí Slovenska podľa ich technického vybavenia, aby sme ukázali, ktoré trate sú najlepšie technicky vybavené a ktoré môžeme nazvať technicky, či morálne zastaranými. Chceme tiež poukázať na to, že niektoré regionálne, či menej preferované spojenia (čo sa samozrejme týka aj tých tratí, na ktorých došlo v poslednom období k obmedzovaniu rozsahu dopravy), majú technicky lepšie vybavenie, ako niektoré preferované trate. Samozrejme na hierarchizáciu tratí majú vplyv aj iné faktory, ako je objem dopravy, či intenzita dopravy. Tento príspevok sa však venuje len hierarchizácii železničných tratí na základe technického vybavenia.

Materiál a metódy

V roku 2005 mala železničná sieť Slovenska dĺžku 3658 km, z toho bolo 1019 km tratí dvojkolajných a 2639 jednokolajných. Normálny rozchod malo 3509 km, široký 99 a úzky rozchod 50 km tratí, elektrifikovaných bolo 1556 km tratí [6].

Na vypracovanie hierarchizácie železničných tratí Slovenska bola použitá ballová metóda. Pre vytvorenie hierarchizácie boli vybrané tieto technické charakteristiky jednotlivých železničných tratí – počet koľají, trakcia, maximálna rýchlosť, maximálny nápravový tlak a maximálna dĺžka vlaku [7]. Pri každom z týchto parametrov mohla trať dosiahnuť hodnotenie maximálne 5 ballov. Podľa počtu koľají mohla trať získať 5 alebo 2,5 ballov, elektrifikovaná trať 5 ballov a neelektrifikovaná 3 bally. Pri trakkii bol zvolený menší bodový rozdiel, pretože rozdielu medzi trakkiami sa priložil menší význam ako počtu traťových koľají. Pri nápravových tlakoch bolo hodnotenie 5 až 3 bally (22,5; 20; 18 ton/os). Od 1 do 5 ballov boli ohodnotené jednotlivé intervaly maximálnej rýchlosti (101 a viac; 81 – 100; 61 – 80; 41 – 60; do 40 km/h) a maximálnej dĺžky vlaku (651 a viac; 501 – 650; 351 – 500; 201 – 350, do 200 m). Takto mohla trať získať hodnotenie maximálne 25 ballov (Bratislava hl. st. – Štúrovo – Szob) a minimálne 10,5 ballu (Tisovec – Pohronská Polhora). Na základe počtu ballov boli trate rozdelené do 5 kategórií (mapa 1).

Výsledky a diskusia

Trate I. kategórie sú najlepšie technicky vybavenými traťami Slovenska. Sú to všetko dvojkolajné elektrifikované železnice s najvyššími povolenými rýchlosťami, nápravovým tlakom a dĺžkou vlakov. Do tejto kategórie patrí najvýznamnejší ťah Slovenska Bratislava – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou, ktorý je zároveň súčasťou V. paneurópskeho koridoru a v súčasnosti sa v úseku Bratislava – Nové Mesto nad Váhom modernizuje na rýchlosť 160 km/h. Ďalej sem zaraďujeme trať Břeclav – Kúty – Bratislava – Štúrovo – Szob, ktorá je súčasťou IV. paneurópskeho koridoru, ktorý je významnou medzinárodnou spojnicou najmä v osobnej doprave. Sieť tratí prvej kategórie ešte dopĺňajú dve spojenia s Českou republikou, trať Púchov – Horní Lideč a Žilina – Mosty u Jablunkova na severe Slovenska a trať Leopoldov – Galanta, ktoré sú súčasťou siete medzinárodných tratí AGC (Európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach) a AGTC (Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy). Nakoniec sa sem ešte zaraďujú krátke železničné trate Košice – Haniska pri Košiciach a Vrútky – Martin. Väčšina tratí I. kategórie sú významné medzinárodné spojnice a tvoria hlavnú kostru železničnej siete Slovenska. Tieto trate ako najvýznamnejšie v železničnej sieti Slovenska takmer zhodne vyčlenili aj iní autori [4, 5].

Trate II. kategórie dopĺňajú základnú kostru železničnej siete Slovenska, zaraďujeme sem niekoľko rozdielnych tratí. Patrí sem južný ťah Slovenska, trať Palárikovo – Šurany – Zvolen – Lučenec – Rožňava – Haniska pri Košiciach. Táto trať je v úseku Palárikovo – Zvolen elektrifikovaná a v celom úseku čiastočne zdvojkolažená. Zaraďujeme sem aj dve krátke medzinárodné spojenia, trate Bratislava hl. st. – Bratislava-Petržalka – Kitsee/Rajka, ktoré spájajú hlavné mesto Slovenska s Viedňou a Budapešťou. Na západnom Slovensku medzi trate druhej kategórie ešte patria jednokolažné elektrifikované trate Komárno – Nové Zámky a Sereď – Trnava – Kúty, ktoré slúžia ako odklonové trasy pre trať Kúty – Bratislava – Štúrovo. Na východe Slovenska sa do tejto kategórie zaradilo spojenie Košíc s Budapešťou, trať Košice – Hidasnémeti, a trať Kysak – Prešov – Lipany, ktoré tvoria súčasť medzinárodného železničného koridoru spájajúceho Poľsko s Maďarskom. Patrí sem ešte trať výhybňa Červený Dvor/Michaľany – Trebišov – Bánovce nad Ondavou – Maťovce a Čierna na Tisou – Čop, ktorá je elektrifikovanou spojnicou východu Slovenska s Ukrajinou. Sieť tratí druhej kategórie dopĺňa ešte dvojkolažná neelektrifikovaná trať Martin – Horná Štubňa.

Trate III. kategórie sú regionálnymi a medzinárodnými železničnými spojeniami, ktoré tvoria napojenie regiónov na hlavnú železničnú sieť tratí I. a II. kategórie. Patrí sem trať Devínska Nová Ves – Marchegg spájajúca Viedeň s Bratislavou, trať Zohor – Rohožník, Kúty – Skalica na Slovensku s odbočkou Holíč na Moravu – Hodonín. Taktiež sem patrí spojenie Bratislavy s Dunajskou Stredou a Komárna s maďarským mestom Komárom. Patria sem dve železničné spojenia s Českou republikou, ktoré boli v minulosti významnými spojeniami Slovenska s Brnom. Ide o trate Nové Mesto nad Váhom – Vrbovce – Veľká nad Veličkou a Trenčianska Teplá – Vlársky průsmyk. Do tejto kategórie patrí tiež trať Čadca – Skalité – Zwardoň. Vzhľadom k tomu, že trať je súčasťou VI. paneurópskeho koridoru, boli by vhodné keby mala oveľa lepšie technické vybavenie ako v súčasnosti. Na západe Slovenska patrí k tratiam tretej kategórie aj sieť tratí na Ponitří. Ide o trate Nové Zámky – Lužianky – Prievidza, Chynorany – Trenčín, Leopoldov – Lužianky – Kozárovce, Úľany nad Žitavou – Zlaté Moravce a trať Levice – Čata. Na strednom Slovensku sa do tejto kategórie zaradila tzv. stredoslovenská transverzála, trať odb. Dolná Štubňa – Banská Bystrica – Červená Skala – Margecany s traťou Banská Bystrica – Zvolen – Hontianske Tesáre a ešte dve spojenia na Gemeri, trate Jesenské – Rimavská Sobota a Lenártovce – Banrève. Na východe Slovenska patria do tejto kategórie železničné spojenie s Poľskom, Lipany – Plaveč – Muszyna, trať Bánovce nad Ondavou – Medzilaborce, trať Prešov – Strážske a širokorozchodná trať Haniska pri Košiciach – Maťovce – Užhorod.

Trate IV. kategórie majú regionálny až lokálny význam a na niektorých v súčasnosti nie je prevádzkovaná osobná doprava. Na západnom Slovensku sem patria trate Skalica na Slovensku – Sudoměřice, Jablonica – Brezová pod Bradlom, Dunajská Streda – Komárno, Štúrovo – Čata, Šahy – Hontianske Tesáre. Na severe Slovenska k týmto tratiam zaraďujeme trať Čadca – Makov, Žilina – Lietavská Lúčka a Kraľovany – Medzibrodie nad Oravou. Na strednom Slovensku do IV. kategórie patrí trať Hronská Dúbrava – Horná Štubňa – Prievidza, peážna trať Lučenec – Veľký Krtíš, trať Rimavská Sobota – Tisovec a Plešivec – Muráň. Na východe Slovenska patria do tejto kategórie trate Podolínec – Plaveč, Spišská Nová Ves - Levoča, Kapušany pri Prešove – Bardejov, Trebišov – Vranov nad Topľou, Humenné – Stakčín. Taktiež sem patria niektoré medzinárodné spojenia, trať Slovenské Nové Mesto – Satoráljaujhély a Medzilaborce – Lupków.

Trate V. kategórie majú najmenej vhodné technické vybavenie a väčšina z nich je v súčasnosti bez osobnej dopravy. Patria sem väčšinou odbočné, slepo končiacie trate. Sú to trate Zohor – Záhorská Ves, Rohožník – Plavecký Mikuláš, Devínske Jazero – Stupava, Piešťany – Vrbové, Komárno – Kolárovo, Šaľa – Neded, Zbehy – Radošina, Zlaté Moravce – Topoľčianky, Nemšová – Lednické Rovne, Prievidza – Nitrianske Pravno. Taktiež sem patrí elektrifikovaná trať Trenčianska Teplá – Trenčianske Teplice, ktorá je skôr pouličnou dráhou. Patrí sem aj trať Lietavská Lúčka – Rajec a severná časť oravskej železnice, Medzibrodie nad Oravou – Trstená, a trať Čata – Šahy. Na strednom Slovensku sa sem radí trať Hronská Dúbrava – Banská Štiavnica a sieť železničných tratí v Novohrade a na Gemeri. Sú to trate Lučenec – Utekáč, Breznička – Katarínska Huta, Poltár – Rimavská Sobota, Plešivec – Slavošovce a Rožňava – Dobšiná. Na strednom Slovensku je sem zaradená trať s najväčším stúpaním medzi traťami s normálnym rozchodom – trať Tisovec – Brezno a trať Chvatimech – Hronec. Na východe sa sem radí trať Moldava nad Bodvou – Medzev, Spišské Vlasy – Spišské Podhradie, Poprad – Podolínec s odbočkou do Tatranskej Lomnice a Spišskej Belej. Do V. kategórie sa zaradili aj trate v oblasti Tatier – TEŽ Poprad – Štrbské Pleso s odbočkou Starý Smokovec – Tatranská Lomnica a ozubnicová železnica Štrba – Štrbské Pleso.



Mapa 1: Kategorizácia železničných tratí Slovenska.

Záver

Postupným vývojom v 19. ale najmä v 20. storočí dospela železničná sieť Slovenska k súčasnému stavu a zároveň hierarchizácii železničných tratí. Vyprofilovali sa trate medzinárodného významu i lokálne železničné spojenia. Najvýznamnejšie trate sa stali súčasťou dôležitých medzinárodných koridorov a prebieha ich modernizácia, zatiaľ čo na mnohých lokálnych tratiach sa zanedbáva údržba a stávajú sa fyzicky i morálne zastaranými. Aj z tohto dôvodu na nich poklesáva objem prepravy. Keďže nie každá cesta začína a končí na hlavnej trati, treba sa venovať aj modernizácii lokálnych tratí, pretože železničná doprava má stále význam v našom hospodárstve pri preprave osôb alebo nákladov.

Podakovanie

Moje podakovanie patrí môjmu diplomovému vedúcemu Mgr. Marcelovi Horňákovi PhD. a doc. RNDr. Pavlovi Korcovi, CSc. za podnetné pripomienky a rady.

Zoznam použitej literatúry

- [1] BLAŽÍK, T. 1996: Slovensko ako spojnice sever – juh a východ – západ, In: Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae, Geographica 39, Bratislava, 1996, pp. 239 – 245.
- [2] BUČEK, J. 1994: Dopravná infraštruktúra a problém využitia geopolitickej polohy Slovenskej republiky, In: Medzinárodné otázky, 3,2, Bratislava, pp. 43 – 54.
- [3] HORŇÁK, M. 2004: Súčasný stav a perspektívy vývoja dopravnej infraštruktúry Slovenskej republiky, In: Prace komisji geografii komunikacji PTG, TOM X., Warszawa-Rzeszow, pp. 231 – 250.
- [4] KOREC, P., 1980: Funkcie magistral v dopravnom systéme Slovenska, Kandidátska dizertačná práca, Prírodovedecká fakulta Univerzity Komenského, Bratislava.
- [5] PODHORSKÝ, F., 1973: Geografická analýza dopravy Západoslovenského kraja, Kandidátska dizertačná práca, Prírodovedecká fakulta Univerzity Komenského, Bratislava.
- [6] Výročná správa Železníc Slovenskej republiky 2005, GR ŽSR, Bratislava.
- [7] Tabuľky traťových pomerov, ŽSR.