

# DIAĽKOVÁ VLAKOVÁ DOPRAVA NA SLOVENSKU

Tomáš Pšenka

## Úvod

Verejná preprava osôb má napriek rastúcej automobilizácii v posledných desaťročiach stále dôležitú úlohu nielen v prímestskej doprave, ktorej úlohou je dopravne obslúžiť prakticky každú obec Slovenska, ale i v diaľkovej preprave osôb. Na Slovensku sa v diaľkovej osobnej doprave uplatňuje priestorovo rovnomernejšie rozložená autobusová doprava s množstvom súkromných dopravcov a možnosťami infraštruktúry výraznejšie limitovaná vlaková doprava prevádzkovaná štátnym dopravcom (význam vnútroštátnej leteckej dopravy je na Slovensku minimálny). Väčšina autorov [2, 3] sa zhoduje v tom, že úroveň obsluhy sídla diaľkovou dopravou je viazaná na jeho hierarchické postavenie (dané počtom obyvateľov, administratívnou funkciou), ale dôležitým faktorom je aj poloha sídla. V prípade diaľkovej vlakovej dopravy je veľmi dôležitým faktorom aj poloha sídla na železničnej sieti.

Cieľom príspevku je analýza priestorovej štruktúry diaľkovej vlakovej dopravy na území Slovenska medzi vybranými 25-timi najľudnatejšími mestami, ktoré sú najvýznamnejšími regionálnymi centrami, v období rokov 1989 – 2009.

## Význam priestorového rozsahu dopravnej infraštruktúry

Priestorová konkurencieschopnosť diaľkovej vlakovej dopravy je daná rozsahom infraštruktúry, na ktorej môže byť prevádzkovaná. I bez hlbších analýz je zjavné, že vlaková doprava má v porovnaní s autobusovou oveľa nevýhodnejšiu pozíciu, pretože je viazaná výlučne na železničnú infraštruktúru, ktorej kvantitatívne zmeny prebiehajú len veľmi pomaly a čiastkovo, lepšie je to pri zmenách kvalitatívnych.

Na druhej strane územie pozdĺž železničných tratí je priestorom s najhustejším osídlením, z čoho by mohla železničná doprava ťažiť. Z tohto pohľadu je pozoruhodný údaj, že v období sčítania obyvateľstva v roku 2001 žilo v obciach so stanicou alebo zastávkou železničnej dopravy vyše 70% obyvateľov krajiny (takmer 3,8 mil. osôb) [1]. Michniak [4] mierne odlišnou metódou dosiahol záver, že v páse do 5 km od železničných tratí žije takmer 76% populácie Slovenska a v zóne do 10 km vyše 87%.

Pre diaľkovú železničnú dopravu sú však využívané spravidla len trate vyšších kategórií, čo dostupnosť tohto druhu diaľkovej dopravy výraznejšie obmedzuje. Seidenglanz [5] však uvádza, že výhody železničnej dopravy v osobnej doprave spočívajú okrem iného v možnosti dosiahnuť vysoké cestovné rýchlosti (pri diaľkových linkách), ale potenciál železníc je možné uplatniť aj v mestskej a prímestskej doprave. Špecifikom Slovenska je, že v kľúčovom vnútroštátnom spojení západ – východ (zjednodušene Bratislava – Košice) úplne bezkonkurenčne dominuje severný železničný koridor, plne elektrifikovaný a dvojkolajný (v súčasnosti v štádiu modernizácie), ktorý ponúka širokú škálu rýchlikových spojení s relatívne vysokou cestovnou rýchlosťou. Naproti tomu železničná doprava prevádzkovaná na juhoslovenskom železničnom ťahu cez Zvolen a Lučenec ďaleko zaostáva v pestrosti ponuky diaľkových vlakov a v cestovnej rýchlosti, čím necháva viac priestoru diaľkovej autobusovej doprave.

## Metodika

Pre analýzu diaľkovej vlakovej dopravy na území Slovenska sme skúmali priame spojenia medzi 25-timi najväčšími mestami Slovenska v rokoch 1989, 1999 a 2009, pričom za priame vlakové spojenia sme považovali všetky vlaky typu Zr (Zrýchlený vlak), R (Rýchlik), Ex (Expres), IC (InterCity), EC (EuroCity), EN (EuroNight) premávajúce v bežný pracovný deň (t. j. minimálne 5 dní v týždni).

Sledovali sme počet všetkých priamych diaľkových vlakových spojov medzi sledovanými mestami premávajúcich za 24 hodín a taktiež najkratší cestovný čas priameho diaľkového vlakového spojenia medzi sledovanými mestami v bežný pracovný deň v skúmaných rokoch. Pri počte spojov sme taktiež hodnotili celkový priemerný počet spojov zo sledovaného mesta do ostatných miest zo skúmanej skupiny.

## Priame diaľkové vlakové spojenia medzi mestami Slovenska v rokoch 1989 - 2009

V roku 1989 bola vlaková diaľková doprava, tak ako i v súčasnosti čisto v kompetencii štátneho dopravcu v podmienkach plánovanej ekonomiky. V diaľkovej vlakovej doprave bol dominantný predovšetkým severný ťah, po ktorom premávalo najviac spojov. Tieto spájali predovšetkým české mestá a Bratislavu na jednej strane s mestami východného Slovenska, Tatrami a ZSSR na strane druhej, preto najviac priamych vlakových spojení mali navzájom medzi sebou mestá ležiace na tomto ťahu – t. j. Bratislava, Žilina, Košice, Poprad, Liptovský Mikuláš, Ružomberok, Spišská Nová Ves, Považská Bystrica, Trenčín a Piešťany. V prípade spojenia Bratislava – Trnava bol počet spojov navýšený ešte rýchlikmi Bratislava – Prievidza a párom rýchlikov Bratislava – Leopoldov – Zvolen – Košice. Horšie na tom boli s počtom prepojení už linky smerujúce do miest stredného Slovenska – Zvolen, Banská Bystrica, Levice, Lučenec, Topoľčany, Prievidza. Najhoršie na tom boli v roku 1989 mestá Nitra a Bardejov, ktoré nemali žiadne diaľkové vlakové spojenia s ostatnými mestami. V prípade Bardejova tento stav pretrváva dodnes. Keď porovnáme priemerný počet diaľkových vlakov vychádzajúcich zo skúmaného mesta do ostatných 24-och miest, tak najlepšiu pozíciu dosiahla v roku 1989 Žilina s priemerným počtom 11 spojení. Žilina je dôležitým železničným uzlom ležiacim na severnom ťahu s prepojením na mestá stredného Slovenska ďalšími diaľkovými spojeniami. Tesne za Žilinou sa umiestnili mestá Košice, Bratislava, Liptovský Mikuláš, Ružomberok, všetky ležiace na spomínanom severnom ťahu. Najhoršie hodnoty dosiahli mestá Lučenec, Levice, Nové Zámky, Topoľčany, Prievidza a Prešov s minimálnym počtom priamych spojení s ostatnými mestami a už spomínané Nitra a Bardejov.

V dekáde 1989 – 1999 došlo na väčšine trás k nárastu počtu priamych spojov, len v niektorých prípadoch počet spojov poklesol. Nárast bol predovšetkým na severnom železničnom ťahu Bratislava – Žilina – Košice, kde v niektorých úsekoch vzrástol počet spojov o viac ako 10 (Považská Bystrica – Žilina 15), ale aj na južnom ťahu Bratislava – Nové Zámky – Zvolen. Vzniklo taktiež priame spojenie z Bratislavy do nového krajského mesta Nitra. V priemernom počte spojov si v roku 1999 väčšina sledovaných miest polepšila, iba Komárno si pohoršilo, pretože prišlo o všetky diaľkové spojenia severojužného smerovania. Opäť mala najlepšiu pozíciu Žilina s priemerným počtom 15 spojení nasledovaná Bratislavou s 13-timi, Košicami s 12-timi a Popradom a Liptovským Mikulášom s 11-timi. Významný nárast priemeru zaznamenali ešte Považská Bystrica, Trnava a Trenčín.

V dekáde 1999 – 2009 nastal väčšinou výrazný pokles v počte priamych vlakových spojení najmä u vzájomných prepojení miest na severnom železničnom ťahu, čo súvisí najmä s poklesom počtu priamych vlakových spojení Českej republiky s východným Slovenskom a Ukrajinou, ale aj zavedením vlakov vyššej kvality (IC, EC) s menším počtom zastavení. Poklesol aj počet vlakových spojení medzi stredným Slovenskom a Českou republikou, čím sa tiež zmenšil počet priamych spojení Žiliny, Martina a Zvolenu (tab. 1). Výrazná zmena nastala na južnom železničnom ťahu, na ktorom v dôsledku elektrifikácie trate Zvolen – Banská Bystrica v roku 2007 došlo k rozdeleniu vozebného ramena Bratislava

Tab. 1: Zmena počtu priamych diaľkových vlakových spojení v rokoch 1989 - 2009

	BA	KE	PO	ZA	NR	BB	TT	MT	TN	PP	PD	ZV	PB	NZ	MI	SN	KO	LV	HU	BJ	LM	RK	PN	TO	LC
BA		-1	2	-1	1	7	5	1	-3	2	0	1	-4	0	0	2	0	-1	0	0	2	-1	-3	0	-3
KE	7		-7	-4	0	0	5	0	2	0	0	0	-2	1	4	-2	0	-3	0	0	-2	-7	1	0	0
PO	0	3		0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	1	0	0	0	2	-4	0	0	0	0	0	4
ZA	10	2	0		0	-1	1	-2	-2	-4	0	-6	-8	-2	0	-4	0	0	0	0	-4	-9	-3	0	-4
NR	2	0	0	0		0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BB	0	0	0	4	0		0	-2	0	0	0	3	0	1	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	-3
TT	10	4	0	10	2	0		1	1	3	0	0	-3	0	0	1	0	0	0	0	3	-1	-2	0	0
MT	-1	0	0	4	0	5	-1		1	0	0	-6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	-4
TN	12	8	0	12	0	0	10	-1		0	0	0	-3	0	0	2	0	0	0	0	0	-1	-3	0	0
PP	8	2	0	4	0	0	8	0	10		0	0	-4	0	0	-2	0	0	0	0	-4	-9	-1	0	0
PD	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ZV	4	0	0	4	0	3	-2	3	0	0	0		0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	-6
PB	12	9	0	15	0	-2	12	-3	12	11	0	-2		0	-2	-2	0	0	-2	0	-4	-6	-3	0	0
NZ	6	0	0	2	0	0	0	0	-2	0	0	1	0		0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	1
MI	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	-3	0	0	0	0	0	0
SN	6	4	0	4	0	0	6	0	6	4	0	0	9	0	0		0	0	0	0	-4	-7	1	0	0
KO	0	0	0	0	0	0	0	0	-2	0	0	0	0	-2	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0
LV	8	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	1	0	0	0		0	0	0	0	0	0	-3
HU	0	2	-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0		0	0	0	0	0	0
BJ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0
LM	10	5	0	7	0	0	8	0	11	7	0	0	11	0	0	4	0	0	0	0		-9	-1	0	0
RK	4	0	0	4	0	0	8	0	6	4	0	0	13	0	1	5	0	0	1	0	6		-1	0	0
PN	4	2	0	6	0	0	8	-1	6	4	0	0	12	-2	0	6	-2	0	0	0	6	4		0	0
TO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
LC	1	0	0	2	0	1	-2	2	0	0	0	4	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0

1989 - 2009

1989 - 1999

Cestovný poriadok ČSD 1988/89

Cestovný poriadok 1999/2000 - Elektronický jízdní řád Českých drah – IdosWin, ČD, DATIS, o. z.

Cestovný poriadok 2008/2009 - Elektronický informačný systém ŽSR – Elis, ŽSR, Železničné telekomunikácie

Tab. 2: Zmena najkratšieho cestovného času vlakov v rokoch 1989 - 2009 (v minútach)

	BA	KE	PO	ZA	NR	BB	TT	MT	TN	PP	PD	ZV	PB	NZ	MI	SN	KO	LV	HU	BJ	LM	RK	PN	TO	LC
BA		1	-	-1	-3	-2	-5	-8	-1	7	-18	4	0	-2	-6	-60	2	-2	-14	-	3	-2	-2	-16	10
KE	-63		1	2	-	1	-55	-	8	4	-	4	-26	-	-3	6	-	3	-4	-	3	16	2	-	4
PO	-	-6		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ZA	-20	-34	-		-	-18	-24	-2	3	-2	-	-11	0	-	-10	-10	-	-	-7	-	-1	5	5	-	-
NR	-	-	-	-		-	-7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BB	-99	7	-	-29	-		-	-4	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-4	-	-	-	-	-	-	-
TT	-2	-78	-	-33	-	-		-5	-12	-48	-19	-	3	-	-14	-4	-	-	-12	-	-42	1	0	-19	-
MT	-34	-	-	0	-	-26	-30		5	-	-	-2	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-
TN	-21	-129	-	-53	-	-	-16	-19		3	-	5	-	-15	-36	-	-	-	-11	-	3	2	2	-	-
PP	-50	-15	-	-41	-	-	-63	-	-107		-	-	-22	-	-1	0	-	-	0	-	0	2	-1	-	-
PD	0	-	-	-	-	-	2	-	-	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-4	-
ZV	-65	-38	-	-34	-	-4	-	-26	-	-	-		-	-7	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	1
PB	-33	-51	-	-4	-	-	-28	3	-15	-36	-	-		-14	-27	-	-	-	-12	-	-21	-4	4	-	-
NZ	-9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-
MI	-134	-22	-	-43	-	-	-131	-	-117	-36	-	-	-52	-		1	-	-	-3	-	-1	-6	-13	-	-
SN	-72	-19	-	-28	-	-	-67	-	-35	-2	-	-	-40	-	-36		-	-	2	-	1	5	0	-	-
KO	-17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-	-	-
LV	-28	-91	-	-	-	-49	-	-	-	-	-	-32	-	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-	5
HU	-126	-24	0	-42	-	-	-120	-	-105	-33	-	-	-50	-	-3	-33	-	-		-	-1	-5	-11	-	-
BJ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-	-	-
LM	-45	-21	-	-14	-	-	-54	-	-55	-9	-	-	-82	-	-44	-18	-	-	-40	-		-3	-2	-	-
RK	9	-21	-	-12	-	-	-50	-	-55	-14	-	-	-49	-	-73	-28	-	-	-70	-	-8		1	-	-
PN	-88	-3	-	3	-	-	-8	-21	-3	-2	-	-	-19	-	-123	-58	-	-	-112	-	-2	1		-	-
TO	-11	-	-	-	-	-	2	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-
LC	-59	-29	-	-29	-	-10	-	-21	-	-	-	-11	-	-	-	-	-	-37	-	-	-	-	-	-	-

1989-2009

1989 - 1999

Cestovný poriadok ČSD 1988/89

Cestovný poriadok 1999/2000 - Elektronický jízdní řád Českých drah – IdosWin, ČD, DATIS, o. z.

Cestovný poriadok 2008/2009 - Elektronický informačný systém ŽSR – Elis, ŽSR, Železničné telekomunikácie

- Zvolen - Košice. Zvýšil sa počet priamych spojov Bratislava – Banská Bystrica s tým, že rýchliky z Bratislavy do Košíc začali vychádzať až zo Zvolena, predĺžili sa však cez Košice do Prešova, čím vznikli nové priame spojenia Zvolen a Lučenca s Prešovom. V priemernom počte diaľkových vlakových spojov v roku 2009 poklesla Žilina na úroveň Bratislavy s 13-timi spojmi nasledované Košicami s 12-timi, ďalej nasledované Trnavou, Liptovským Mikulášom a Popradom s priemerným počtom 10 spojov. Najväčší pokles priemeru nastal v prípade Ružomberka a Považskej Bystrice, čo súvisí s už spomínaným poklesom počtu spojov na severnom ťahu. V oboch sledovaných obdobiach priemerný počet spojov stagnoval pri mestách Prievidza a Topoľčany, kde sa počet diaľkových vlakov nemenil.

### Cestovný čas

Z hľadiska cestujúceho je významným kritériom voľby dopravného prostriedku aj jeho cestovný čas. V dekáde 1989-1999 sa väčšina cestovných časov na skúmaných vlakových linkách skrátila a to rádovo o niekoľko desiatok minút. Len na niektorých linkách sa tento čas predĺžil, rádovo v minútach. Skrátene sa dosiahlo hlavne skrátením pobytov v staniciach a zavedením vlakov InterCity s menším počtom zastávok a vyššou priemernou cestovnou rýchlosťou, k skrátene cestovných časov prispela aj elektrifikácia trate Šurany – Zvolen v deväťdesiatych rokoch. Najvýraznejšie skrátene cestovných časov bolo na spojeniach Bratislava – Michalovce (134 minút), Michalovce – Trnava (131 minút), Košice – Trenčín (129 minút), Bratislava – Humenné (126 minút), Michalovce – Piešťany (123 minút) a napr. na spojení Bratislava – Banská Bystrica 99 minút (tab. 2).

V rokoch 1999-2009 došlo k menej výrazným zmenám v cestovnom čase diaľkových vlakov a to rádovo v minútach, či už pozitívne alebo negatívne. Najväčšie skrátene cestovného času sa dosiahlo zvýšením počtu zastavení EuroCity a InterCity vlakov v staniciach, ktoré predtým neobsluhovali, a to konkrétne na spojeniach Bratislava – Spišská Nová Ves (60 minút), Košice – Trnava (55 minút), Poprad – Trnava (48 minút), Trnava – Spišská Nová Ves (36 minút), Považská Bystrica – Spišská Nová Ves (27 minút).

Najväčším mestom a zároveň jediným krajským mestom bez napojenia na elektrifikovanú železnicu vyhovujúcich rýchlostných parametrov zostáva Nitra a napriek elektrifikácii trate Zvolen – Banská Bystrica, je v rýchlosti spojení Bratislavy s týmito mestami výhodnejšia autobusová doprava, pričom táto výhoda bude oveľa markantnejšia po dostavbe rýchlostnej cesty R1.

### Záver

Zdá sa, že na Slovensku sa v období 1989 - 2009 v zásade upevnil model rozdelenia priestoru štátu medzi sever, ktorý je obsluhovaný diaľkovou vlakovou, ako i priestorovo flexibilnou diaľkovou autobusovou dopravou, a juh s výraznou dominanciou diaľkových autobusových spojov. Vo všeobecnosti má autobusová doprava omnoho rovnomernejšie pokrytie. V konkurencii medzi oboma segmentmi diaľkovej dopravy z hľadiska časovej dostupnosti sa výhody železnice prejavujú prakticky len v prípade miest ležiacich pozdĺž dvojkoľajného a plne elektrifikovaného severného železničného koridoru Bratislava – Žilina – Poprad – Košice, kde diaľková vlaková doprava ponúka spravidla rýchlejšiu prepravu a v období 1989 – 2009 ponúkla tiež niektoré nové možnosti cestovania (vlaky IC, EC), ktoré cestovné časy medzi niektorými mestami ešte výraznejšie skrátili.

### Literatúra

1. Horňák, M. (2004): Rozmiestnenie obyvateľstva vzhľadom k železničnej sieti SR ako jeden z argumentov pre podporu rozvoja osobnej železničnej dopravy. In: Acta Facultatis Rerum Nat. Univ. Comen., Geographica 45, Bratislava, pp. 27-37.
2. Horňák, M. (2005): Priestorové rozdiely v dostupnosti siete pravidelnej diaľkovej osobnej dopravy na území Slovenska. In: Geografie XVI, Geografické aspekty stredoevropského priestoru, ed.: H. Svatoňová, Masarykova univerzita, Brno, pp. 211-221, ISBN: 80-210-3759-8

3. Kraft, S., Vančura, M. (2008): Prostorová analýza konkurenceschopnosti železniční dopravy v České republice z hlediska časové efektivity. In: Kvizda, M., Tomeš, Z. (eds.): Konkurenceschopnost a konkurence v železniční dopravě – ekonomické a regionální aspekty regulace konkurenčního prostředí, zborník příspěvků Seminár Telč 2008. pp. 108-121. ISBN 978-80-7399-557-7
4. Michniak, D. (2006): Accessibility of the Railway Network in Slovakia. In: In Komornicki, T., Czapiewski, K. eds. Regional Periphery in Central and Eastern Europe, Europa XXI, 15, IGiPZ PAN, Warszawa, pp.51-61. ISSN 1429-7132
5. Seidenglanz, D. (2006): Železnice v Evropě a evropská dopravní politika. Masarykova univerzita, Brno, 82 p. ISBN 80-210-4221-4
6. Cestovný poriadok ČSD 1988/89
7. Cestovný poriadok 1999/2000 - Elektronický jízdní řád Českých drah – IdosWin, ČD, DATIS, o. z.
8. Cestovný poriadok 2008/2009 - Elektronický informačný systém ŽSR – Elis, ŽSR, Železničné telekomunikácie

*Príspevok vznikol za podpory grantovej agentúry VEGA na základe zmluvy č. 1/0255/08 a č. 1/0709/11.*

**Mgr. Tomáš PŠENKA**

Katedra humánnej geografie a demogeografie  
Prírodovedecká fakulta  
Univerzita Komenského v Bratislave  
Mlynská dolina  
842 15 Bratislava 4  
tel. +421260296389  
e-mail: psenka@fns.uniba.sk

**Recenzent:** Ing. Martin Kendra, PhD., Žilinská univerzita v Žiline