

6. Odpoveď ministra dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky J. Počiatka na interpeláciu poslanca Národnej rady Slovenskej republiky I. Štefanca vo veci rušenia Štiavnickej železnice

JÁN POČIATEK
minister dopravy, výstavby
a regionálneho rozvoja
Slovenskej republiky

SEKRETARIAT PREDSEDU NÁRODNEJ RADY SLOVENSKEJ REPUBLIKY		
Dátum zaevidovania: 20-07-2012		
Číslo spisu: PREDS-427/2012		
13	Prílohy:	
	ZH	LU

Bratislava 16.07.2012
Číslo: 16903/2012-OVPA/z. 40143/M

Vážený pán poslanec,

na požiadanie predsedu Národnej rady SR (list č. PREDS-345/2012 z 29.06.2012) Vám zasielam odpoveď na Vašu písomnú interpeláciu vo veci rušenia Štiavnickej železnice.

Železničný sektor je dlhodobo vnímaný ako riziko pre štátny rozpočet. Eliminácia tohto rizika od rezortu dopravy vyžaduje dôslednú realizáciu ozdravných opatrení. Udržanie nákladov v limitoch daných rozpočtom verejnej správy predpokladá v železničnej osobnej doprave, o. i., veľmi dôsledne rešpektovať vymedzený maximálny objem vlakových kilometrov, ktoré možno na základe zmlúv o doprave vo verejnom záujme, uzatvorených s jednotlivými železničnými dopravcami, použiť na zabezpečenie obslužnosti územia Slovenskej republiky železničnou miestnou osobnou dopravou (ide o 30,3 mil. vlakových kilometrov). Tento objem železničných výkonov musí byť použitý čo najhospodárnejšie; riešením je sústrediť všetky dostupné železničné kapacity a vyčlenené finančné prostriedky tam, kde existuje potenciálny prepravný prúd, schopný zamestnať železnici efektívne (a tam ho potom železnica musí naplno ovládnuť, keďže je celkom nepochybne schopná sama zrealizovať akýkoľvek u nás predstaviteľný prepravný prúd) a naopak, ušetriť rezignáciou na poskytovanie železničných služieb tam, kde takýto prepravný prúd nie je - tam treba obsluhu ponechať na lacnejšie a flexibilnejšie autobusy.

Základným operátom Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR pri rozhodovaní v tejto veci je štúdia „Grafické zobrazenie existujúcich prepravných prúdov prímestskej dotovanej autobusovej dopravy a železničnej osobnej dopravy“ predloženej nám Výskumným ústavom dopravným v roku 2011.

Podľa tejto štúdie sú priemerné denné výkony železničnej osobnej dopravy na trati Hronská Dúbrava – Banská Štiavnica na úrovni 151 denných cestujúcich, čo v priemere vychádza 13 cestujúcich na jednu vlakovú súpravu. Cestná komunikácia je v dobrom súbehu so železničnou traťou v úseku Hronská Dúbrava – Banská Belá, kde sa cesta od železničnej trate odkláňa a smeruje priamo do centra Banskej Štiavnice (železnica naopak končí na jej okraji). Prúd cestujúcich linkami dotovanej autobusovej dopravy na tejto ceste od Hronskej Dúbravy postupne vzrastá z cca 160 denných cestujúcich až na cca 500 cestujúcich pred Banskou Štiavnicou. Za Banskou Štiavnicou sa tento prúd delí na smer do Svätého Antona (cca 270 cestujúcich) a do Štiavnických Baní (cca 250 cestujúcich denne). Denné výkony autobusovej dopravy sú teda podľa údajov predmetnej štúdie viditeľne väčšie než výkony železnice.

Počas roku 2011 na trati premávalo 6 párov vlakov v pracovný deň. Počas víkendov to boli 4 páry vlakov v sobotu a 6 párov vlakov v nedeľu. Náklady na prevádzku týchto vlakov za rok 2011 vyčíslila ZSSK na 479 035,97 €, z toho úhrada za dopravnú cestu bola 79 882 €. Pritom boli dosiahnuté tržby v hodnote 21 374,83 € bez DPH. Náklady na údržbu a prevádzku trate za rok 2011 vyčíslili ŽSR na 795 936 € (významný vplyv na toto číslo má najmä zlý stav tunela pred Banskou Štiavnicou).

Možno teda konštatovať, že pomer krytia nákladov ZSSK tržbami je na úrovni 4,5 % (priemer za celú ZSSK je 30,19 %). O niečo lepší pomer (10 %) bol dosiahnutý v prípade ŽSR, pričom priemerné číslo za celú sieť je 27,1 %.

V súvislosti s nákladnou dopravou uvádzame, že výkony nákladnej dopravy na tejto trati sú zanedbateľné (celoročná nakládka a vykládka vo všetkých tarifných bodoch trate bola v roku 2011 na úrovni 713 t a na trati bolo prevádzkovaných 0,11 vlaku denne, to sú necelé 2 páry nákladných vlakov za mesiac).

V súvislosti so zápisom Banskej Štiavnice do zoznamu kultúrnych pamiatok UNESCO je potrebné konštatovať, že táto skutočnosť sa na intenzite osobnej železničnej dopravy nijako neprejavila a že neboli ani zo strany mesta alebo regiónu v tejto súvislosti vykonané žiadne opatrenia na zlepšenie miestnej dopravy medzi excentricky umiestnenou stanicou v Banskej Štiavnici a centrom mesta.

Poznamenávam tiež, že železničná trať Hronská Dúbrava – Banská Štiavnica bola postavená krátko po druhej svetovej vojne v čase ťaživého materiálneho nedostatku, najmä cementu a že táto skutočnosť sa na jej technickom stave dnes aj prejavuje. Daňou za uponáhľanosť pri jej stavbe je tiež určitá surovosť technickej realizácie diela, napr. absentuje inak obvyklý kamenný obklad betónových pilierov mostov a viaduktov, alebo zárubných múrov banskoštiavnického tunela a pod. Konštatujem preto, že železnica sama o sebe nie je nositeľom žiadnych významných technických ani estetických pamiatkových hodnôt, ktoré by mohli byť motívom pre vynakladanie nemalých finančných prostriedkov z verejných zdrojov na jej prevádzkovanie.

S ohľadom na všetky uvedené fakty považujem ďalšie udržiavanie osobnej železničnej dopravy na predmetnej trati za plytvanie verejnými prostriedkami. Preto na nej nebola ministerstvom – v súlade s týmto našim presvedčením – pri objednávke výkonov železničnej osobnej dopravy počas grafikonového obdobia 2012/2013 objednaná prevádzka osobných vlakov. Poznamenávam, že toto rozhodnutie samo o sebe priamo neznamena zrušenie trate. Je však potrebné uvedomiť si, že udržiavanie trate, na ktorej sa nevykonáva prakticky žiadna železničná doprava, je z národohospodárskeho pohľadu povážlivé. Ministerstvo dopravy je preto pripravené rokovať o jej ďalšom využití so zástupcami samosprávy.

S pozdravom



Vážený pán
Ivan Štefaneč
poslanec Národnej rady SR
Národná rada Slovenskej republiky
Bratislava

Na vedomie:

Vážený pán
Pavol Paška
predseda Národnej rady SR
Národná rada Slovenskej republiky
Bratislava