

Posledné štvrtstoročie slovenskej železnice v kocke a ako z toho von

Železnica na Slovensku neprosperuje. Naopak – dalo by sa skôr povedať, že smeruje do hlbokej krízy. Za takmer štvrtstoročie samostatného Slovenska sa – okrem viac-menej nezmyselných investícií typu rekonštrukcie jalových tratí medzi Medzilaborcami a Lupkóvom, či Čadcou a Skalitým, alebo výstavby veľkolepej, dodnes však takmer ľudoprázdnej železničnej stanice Petržalka – zmodernizovalo iba asi 160 km koridorovej trate Bratislava – Žilina – Čadca. Do ostatných tratí sa za tento čas nevládlo prakticky ani koruna, či euro. Modernizácia vozidiel sa zastavila hneď začiatkom 90. rokov 20. stor. s dobehnutím predrevolučných kontraktov, uzatvorených ešte v časoch RVHP. Opätovne sa začína rozbiehať až v posledných rokoch pod tlakom množiacich sa problémov s čoraz viac sa rozpadávajúcim vozidlovým parkom. **Železničný úpadok** je dnes dobre cítiť na fatálnom **prepade výkonov** osobnej i nákladnej dopravy, v **biednej produktivite** personálu infraštruktúry ŽSR a úplne najviac na absolútnom **nezájme mladej generácie** o službu na železnici. **Pri porovnaní so situáciou v ČR**, s ktorou sme stáli v roku 1993 na spoločnej štartovacej čiare, **je tento úpadok** obzvlášť **dobře viditeľný** (porovnanie dôležitých ukazovateľov je obsiahnuté v druhom priloženom materiáli).

Na rozdiel od našich českých susedov my Slováci už pomerne dlhodobo vnímame svoju železnicu, ako niečo veľmi nemoderné, nečisté, neflexibilné a nehodné pozitívneho záujmu verejnosti. **A zdá sa, že sme na najlepšej ceste pridať ku všetkým týmto negatívnym adjektívam ešte jedno, totiž „nepotrebné“**. Nepochybujem, že ak by sme podľa tohto krátkozrakého záveru aj konali, mrzelo by nás to zrejme v už nie veľmi vzdialenej budúcnosti.

Hlavným problémom slovenského železničného sektora dnes je:

- absencia jasného určenia miesta železnice v dopravnom systéme Slovenska; to umožňuje zneužívať ju na iné ciele, s negatívnym dopadom na ekonomiku železnice
- **neplnenie vecnej koordinačnej funkcie ministerstva vo vzťahu k štátnym železničným firmám** (keďže nie je jasné konkrétne miesto železnice v dopravnom systéme krajiny, neexistuje ani žiaden vecný základ efektívnej koordinácie činnosti dopravcov a infraštruktúry)
- **nedostatočná miera investícií štátu do infraštruktúry,**
- **nedostatočný objem výkonov železničnej osobnej dopravy,** neschopnej zaujať náležité miesto v systéme verejnej osobnej dopravy a optimalizovať využitie svojich vozidiel
- **odborne nekompetentná správa všetkých štátnych železničných firiem,** vyplývajúca z čisto politických nominácií väčšiny vedúcich funkcionárov (absencia odborne odôvodnených realistických vízií, zle nastavený vnútorný organizačný systém, nefunkčný a drahý systém zásobovania, prezamestnanosť v centrálnach, kontrastujúca s vzrastajúcim nedostatkom výkonného personálu, rôzne postranné úmysly atď.)

Čo sa stalo a prečo to zašlo tak ďaleko?

1993 - 1998

Štartovacím impulzom svojrázneho prístupu Slovákov ku svojej železnici bola po rozdelení štátu **úplná nepripravenosť najvyšších predstaviteľov** slovenského železničného segmentu na komplexnú správu tohto sofistikovaného dopravného odvetvia. Biedna úroveň kapitánov slovenskej železnice v čase vzniku samostatnej SR prirodzene vyplynula z faktu, že až do rozdelenia ČSFR boli železnice v slovenskej časti štátu strategicky riadené z Prahy, odkiaľ sa po jeho rozdelení do Bratislavy nevybral prakticky nikto. To by ale samo o sebe k naštartovaniu tak veľkolepého železničného rozvratu nestačilo. Rýdzo slovenským špecifikom je fakt, že **vládnuci establišment o odbornú správu a rozvoj svojej železnice nikdy ani veľmi nestál**, a to najmä preto, že o nej absolútne nič netušil (na rozdiel od cestnej dopravy, v ktorej sa všetci aspoň ako-tak orientovali, aspoň na úrovni znalostí praktizujúceho šoféra). Vynikajúcou ilustráciou dobovej atmosféry je fakt, že jediný na Slovensku prítomný kompetentný (Ing. Andrej Egyed) bol politickou verchuškou „odídený už v apríli 1993 a nastupujúci

novopečení vedúci slovenskí železniční funkcionári sa krátko nato vybrali hľadať impulzy pre svoju riadiacu činnosť nie do blízkyh európskyh krajín s dobre rozvinutou železničnou dopravou – teda Nemecka, Rakúska alebo Švajčiarska – ale rovno do Kanady.

Obidve tieto tendencie (nepripravenosť manažérov, nezáujem politikov) sa viditeľne umocnili **po nástupe druhej Mečiarovej vlády**, masívne stabilizujúcej základy kultúry všeobecného mravného úpadku slovenskej vládnucej elity, **prejavujúcej okázalý nezáujem o odbornú stránku akejkoľvek nimi spravovanej témy**. Kdesi tu vznikla aj dodnes pretrvávajúca **typicky slovenská tradícia** dvoch typov **vyšších úradníkov ústrednej štátnej správy**, dôsledne **menených pri každej politickej zmene**: v prvej skupine boli ministri obľúbenci a osobní dôverníci, druhú tvorili mizerne platení a nie veľmi kompetentní nešťastníci, o ktorých odbornú mienku nemali **feudálne strihnutí slovenskí politici** prakticky nikdy žiaden veľký záujem, keďže tak či tak rozhodovali obvykle len politicky („Vašu správu som nečítal a vôbec ma nezaujíma“) **používali ich predovšetkým ako obetných baránkov**, snímajúcich ich odhalené hriechy. Takto vyformovaná štátna reprezentácia, zavalená starosťami s veľkou privatizáciou a vytváraním slovenskej kapitálotvornej vrstvy po skončení privatizácie veľkých železničných opravovní (čo následne zapríčinilo dlhodobé pod-udržiavanie starnúceho vozidlového parku) stratila akýkoľvek záujem o železniciu, ktorú sa chystala naďalej financovať na základe celkom pomýlených predstáv o jej reálnych potrebách (**podľa vtedajšieho názoru železnica sa mala v podstate financovať vlastnými príjmami**, pričom prípadné prevádzkové a kapitálové transfery mali mať nanajvýš len doplnkový charakter).

Svojmu osudu ponechaní šéfovia ŽSR si počas prvých dvoch rokov ešte celkom voľkali v pomerne komfortnom prostredí, vytvorenom veľkorýšym oddĺžením železnice po rozdelení ČSFR. To vytvorilo dostatočný priestor pre naivno-voluntaristických revolucionárov s veľkolepými reorganizačnými plánmi (oddeľovanie prevádzky a obchodu až po úroveň železničných staníc), vedúcimi pomerne rýchlo k ochromeniu prevádzkovej práce výkonných jednotiek. Čoskoro ale nastal všeobecný problém. V atmosfére všeobecnej demoralizácie nikto nikomu za nič neplatil, ceny všetkýh vstupov nezadržateľne rástli, naopak výkony železnice po zániku centrálného plánovania rovnako nezadržateľne padali. **Stále urgentnejším bolo** postaviť sa so všetkou rozhodnosťou reálnym výzvam doby, čo v prípade **železnice** znamenalo pevne **stanoviť jej nové miesto v dopravnom systéme krajiny**. To si naliehavo vyžadovalo prijať odborné a odvážne riešenia. **Ale potrebná kvalifikácia a politická vôľa chýbali**. V očividnom rozpore so systémovým podfinancovaním zo strany štátu sa železnica na istý čas v polovici 90. rokov 20. stor., v atmosfére úplnej rezignácie, stala dokonca predmetom všestranného a úplne bezbrehého drancovania, celkom v súlade s pravidlom „nie je podstatné, čo sa robí, ale kto to robí“. Vtedy sa za **neexistujúce peniaze nakupovali nepotrebné veci** a realizovali zbytočné investície **v takej miere**, že počas pôsobenia **ministra dopravy Rezeša** panovalo vážne **podozrenie z riadeného zadlžovania ŽSR**, cieľom ktorého bolo dosiahnuť úroveň elegantne **riešiteľnú odovzdaním širokorozchodnej trate Východoslovenským železiarňam**, vlastneným týmto ministrom. Neodvratná potopa, ktorá zakrátko nasledovala, sa potom riešila už len odstraňovaním následkov, nie príčin. Nastúpili bankári, ktorí síce o fungovaní železnice nemali ani elementárny šajn, ale boli schopní aspoň získať úvery na prefinancovanie jej každodenného života; i keď to často boli úvery krátkodobé, a teda drahé, aspoň boli.

Je celkom nepochybné, že vedľajším neželaným produktom tohto rozporuplného vývoja sa stal nanajvýš **nedôverčivý postoj MF SR k celému železničnému sektoru**, pretrvávajúci až do súčasnosti.

1998 - 2006

Výsledkom bol napokon **úplný rozvrat financií železnice**. V situácii, kedy železnica začala dopadom svojho hospodárenia ovplyvňovať makroekonomické súvislosti hospodárenia štátu, **nemohla nová politická reprezentácia**, vzíduca z volieb roku 1998 naďalej **pokračovať v programe ostentatívneho nezáujmu**. Bola k tomu napokon motivovaná aj **tlakom prístupovýh rokování do EÚ**, ktorá si – na rozdiel od SR – oveľa lepšie uvedomovala význam železnice pre dopravný systém krajiny a venovala jej v rámci týchto rokování na slovenské pomery nevídanú pozornosť. Slovenský politický establišment teda voľky-nevoľky obrátil po dlhšej dobe opäť pozornosť na železniciu a pokúsil sa o

systémové a komplexné riešenie katastrofálnej situácie ŽSR. Ako však uvidíme v nasledujúcich odsekoch, ani v jednom opatrení sa **neodpútal od tradície politického rozhodovania a uprednostňovania postranných partikulárnych záujmov**, zavedenej počas predošlej druhej Mečiarovej vlády. **Kauza „vláčiky“** (obstaranie 35 motorových jednotiek, organizovaných novozriadenou Železničnou spoločnosťou a. s.) **z prvej polovice roku 2002 tieto praktiky jednoznačne dokumentuje**. Významné podozrenie z korupcie vtedy uľelo hneď na dvoch orgánoch štátnej správy, keďže každý z nich aktívne nadžal inému účastníkovi súťaže. Popri tom i naďalej víťazila všeobecne panujúca povrchná a krátkozraká snaha štátnej správy rýchlo sa zbaviť problému a pritom ušetriť, bez akéhokoľvek ohľadu na vzdialenejšiu budúcnosť.

Azda **najvýznamnejším opatrením** týchto čias sa stalo **rozdelenie unitárnych železníc**, poplatné požiadavke EÚ na oddelenie správy a prevádzky železničnej infraštruktúry od činností dopravcov. Hlavným zmyslom tohto opatrenia bolo – **vedľa spriehľadnenia finančných tokov – uľahčiť vstup nových dopravcov** na železničnú sieť, v prvom rade v oblasti nákladnej dopravy. EÚ sa pri formulovaní tohto požiadavku riadila dobre myslenou snahou o záchranu zomierajúceho európskeho štátno-železničného systému jeho otvorením konkurencii. **Súčasne** však ale išlo vo svojom dôsledku aj o veľmi **radikálny zásah** do spôsobu fungovania dovtedy **jednotného železničného systému, charakteristického celým radom synergií**. Pre úspešné zvládnutie náročnej úlohy zosúladienia požiadaviek EÚ so zachovaním akcieschopnosti železničného systému bolo treba vynaložiť maximálnu odbornú kvalifikáciu a detailnú znalosť problematiky. To by sme ale nemohli byť na Slovensku, kde kompetentní **reprezentanti štátnej správy nemali o existencii nejakého rizika ani tušenia**. **Výsledkom bolo, že to, čo ostatní uskutočňovali s najväčšou opatrnosťou po dlhý čas (a niektorí iní to napokon neurobili vôbec), s tým Slováci nemali žiaden problém**. K 1.1.2002 sme tu zo dňa na deň mali samostatného manažéra infraštruktúry a samostatného štátneho železničného dopravcu, ktorý sa takisto zo dňa na deň k 1.1.2005 rozdelil na opäť samostatné subjekty nákladného a osobného štátneho dopravcu. Jediným **pozitívnym výsledkom bolo skutočne efektívne zamedzenie krížového financovania** jednotlivých zložiek niekdajšieho jednotného železničného systému. Všetko ostatné však už prinieslo len zhoršenie panujúcich pomerov, ktorého spoločným menovateľom bol zánik jednotného vedenia železničného sektoru. Komplexný **negatívny dôsledok siahal od nekoordinácie investičných plánov jednotlivých železničných spoločností** (to, že dodnes na koridorovej trati na rýchlosť 160 km/hod jazdia rýchliky rýchlosťou iba 120 km/hod je len špičkou ľadovca), **cez rozpad prierezového operatívneho vedenia** (dispečerského aparátu), významné **zníženie efektívnosti využitia komplexných prevádzkových funkcií** až po dodnes neskončený seriál **problémov s nesprávne rozdeleným majetkom**. Výsledkom bolo citelné **zníženie akcieschopnosti celého železničného systému** a celkové **zdraženie jeho služieb**. Neskôr nám to síce došlo (v roku 2009 bol dokonca vykonaný pokus o zriadenie holdingového usporiadania), ale už bolo neskoro.

Ďalšie opatrenia súviseli so snahou vlády **vyrovnať objem objednávky výkonov s možnosťami štátneho rozpočtu**. Logicky formulovaný zámer však bol poznamenaný príliš **nekompetentným** (alebo príliš **zaujatým**) **pohľadom MF SR** na spôsob fungovanie železnice. **Namiesto** komplexného pohľadu na vyriešenie miesta železničného sektoru v dopravnom systéme krajiny a jeho cieľavedomé budovanie (t.j. **investovanie**) **v perspektívnych líniiach** sa vtedajšie debaty obmedzovali len na **škrtanie, rušenie a prepúšťanie** (pre úplnosť však treba poznamenať, že reprezentanti MDSVP SR ani ŽSR s akýmikoľvek koncepčnými rozvojovými programami ani veľmi neprichádzali, čo len utvrdilo MF SR v dávnejšom presvedčení, že všetci železničari sú zlodeji a/alebo blbci).

Zosúladovanie rozsahu objednávky železničných výkonov s možnosťami štátneho rozpočtu spočívalo vedľa nesystémového **osekania výkonov osobnej dopravy na hlavných tratiach** aj v nedostatočne pripravenom **úplnom zavretí 25 lokálok**. Okrem štrajku železničiarov to **spôsobilo podstatné zhoršenie pomerov vo verejnej osobnej doprave** a spustilo postupné vytrácanie železničnej osobnej dopravy z nej. V kombinácii s paralelne prebiehajúcim **prechodom kompetencií v objednávaní autobusovej dopravy na samosprávne kraje** viedlo okliešťovanie železničnej osobnej dopravy k úplnému **rozviazaniu spolupráce medzi regionálnou železničnou a prímestskou autobusovou dopravou**. Pod tlakom akcieschopnejšej a flexibilnejšej autobusovej dopravy ako i

neprekročiteľného limitu vlakových kilometrov sa **železnica** v systéme verejnej osobnej dopravy nechala napokon **vyšachovať do polohy doplnkového dopravcu**, odsúdeného do potupnej **role vykrývania kapacitnej nedostatočnosti** čoraz viac dominujúcej **autobusovej dopravy v čase prepravných špičiek**, so **zničujúcim účinkom na efektívnosť využitia drahých dráhových vozidiel**.

Úsilie štátu ušetriť na železnici za každú cenu viedlo na prelome 20. a 21. storočia aj k zavedeniu príliš **vysokého poplatku za dopravnú cestu**, na úrovni kompenzácie oveľa väčšieho, než len marginálneho podielu nákladov jej prevádzky. To zas postihlo predovšetkým čerstvo liberalizovanú nákladnú prepravu, kde úroveň poplatku sa stala bezkonkurenčne najvyššou v porovnaní so všetkými okolitými krajinami. **Okamžite sa samozrejme rozmohlo obchádzanie územia Slovenska po zahraničných tratiach**. Významný pokles výkonov železnice tak nevdok potvrdil presvedčenie MF SR, že najlepším spôsobom dosiahnutia úspory na železnici v jestvujúcich podmienkach je obmedzovanie jej prevádzky.

S týmto vývojom do istej miery kontrastovalo **úsilie** politického establišmentu **odpredať ZSSK CARGO**. Predaju napokon **zabránil** – i napriek nepriaznivým podmienkam – nie nezaujímaví potenciálni kupcov, ale **vládna kríza** a o niečo neskôr neodôvodnené a úplne **nepochopiteľné presvedčenie novo konštituovanej reprezentácie** (po roku 2006) **o Cargu ako o zlatonosnej sliepke**, ktorej sa štát nesmie zbaviť za žiadnych okolností. **Prepásla sa tak asi posledná šanca na rozumné riešenie**, umožňujúce rozvoj vtedy ešte existujúceho potenciálu štátneho železničného nákladného dopravcu jeho zapojením do širšieho medzinárodného kontextu.

Pomerne paradoxne vyznievali v kontraste s týmto všestranným decimovaním slovenského železničného sektoru od polovice prvého desaťročia 21. stor. **ambiciózne plány na veľkorysé železničné investície** s úplne novou traťou medzi Žilinou a Košicami a veľkolepým tunelom pod Dunajom. Ich motívom boli po vstupe SR do EÚ optimistické očakávania od nástupu eurofondov do železničnej modernizácie, ktoré sa však neskôr ukázali (najmä po kríze roku 2009), ako **celkom nereálne**.

Za touto kvalifikačnou úrovňou štátnej železničnej správy nijako nezaostávala odborná hodnota výkonov novopečených manažmentov železničných firiem. S ohľadom na biednu úroveň ekonomickej odbornej kompetencie a do istej miery i kleptomanské sklony viacerých dovtedajších riadiacich pracovníkov zo železničného prostredia **povolal minister Prokopovič do najvyšších železničných funkcií neželezničiarov z externa**, s ekonomickým vzdelaním a robustným osobným egom, **avšak bez najmenej odbornej kvalifikácie** a samozrejme aj akéhokoľvek **osobného vzťahu k železničiarstvu**. S nimi nastúpil bezduchý účtovnícky poriadok bez ohľadu na čokoľvek, od dennej železničnej prevádzky až po vzdialené perspektívy celého železničného sektora. Snaha **ušetriť obmedzením stavu zásob** viedla v kombinácii s vtedy aktuálne zavedeným zákonom o verejnom obstarávaní ku **chronickému nedostatku náhradných dielov**, ktorý zapríčiňoval najmä **dlhodobé odstavenie železničných vozidiel**; uprednostňovanie partikulárnych záujmov zas viedlo k **nárastu cien centrálne obstarávaných tovarov a služieb**, čoraz viac **kontrastujúcich s podstatne nižšími cenami rovnakých tovarov**, nakupovaných **v obchode „cez ulicu“**. Zásadne sa **obmedzili investície** a začalo sa so systematickou **likvidáciou všetkých činností, ktoré neboli okamžite potrebné** dnes, zajtra, nanajvýš aké pozajtra (najlepším príkladom tohto prístupu je vtedy uskutočnená **kompletná likvidácia železničného školstva**). Keďže novo prichádzajúci potulní manažéri **nevideli neurobenú robotu, ale len nedostatočne využitých ľudí**, riešili problém tak, že **odborne kvalifikovaných zamestnancov nezamestnávali, ale hromadne prepúšťali**; reálne existujúce resty tak samozrejme ďalej narastali. V nastúpenom diele železničnej skazy potom **pokračovali bezhlavým zavedením procesného riadenia**, systému **úplne nevhodného pre riadenie železničnej firmy**, kde prevádzka spočíva na bedrách rozptýleného systému osamotených železničných dvorov, bytostne závislých vo veciach prevádzky na samospráve. Procesné riadenie sa vybralo úplne opačnou cestou, keď **pobralo prakticky všetky kompetencie z miest výkonnej železničnej služby a presunulo ich do centra**. Vznikla tak situácia, kedy prevádzkové pracoviská s nejakým problémom nemali šancu pohnúť, pričom v ústredí o ňom pravidelne ani nechyrovali. Personál v riadiacich centrálnych železničných firiem bol navyše mentálne a odborne na výkon zverených kompetencií obvykle úplne nespôsobilý, pretože

významný vzrast počtu zamestnancov ústrednej železničnej správy po rozdelení jednotnej železnice bol krytý nie ľuďmi so skúsenosťami z prevádzky, lež zamestnancami z externa, ktorých hlavnou kvalifikáciou bola spravidla osobná známosť s niekým z vedenia firmy. **Zničujúci vplyv tohto opatrenia na angažmán výkonných radových železničiarov a ďalšie zníženie beztak už veľmi podlomenej akcieschopnosti železničnej dopravy bol samozrejme neprehliadnuteľný.**

2006 - 2010

Reformami unavená slovenská verejnosť volila v roku 2006 oddych. Nastúpivšia **prvá Ficova vláda** využila pomerne rýchly hospodársky rast a **zastavila všetky reformné kroky** predchádzajúcej politickej reprezentácie, **predovšetkým pripravený predaj Carga.** To sa samozrejme stalo príčinou **postupného vzrastu negatívnej bilancie všetkých železničných firiem.** Výnimočným borcom v tomto smere bolo najmä štátne CARGO, mlátiace okolo seba hlava-nehlava v snahe zachovať si po neúspešnom pokuse o odpredaj podiel na trhu za každú cenu a bez ohľadu na čokoľvek, podliezajúce trhom nastavované pomery i za cenu vlastných strát, vydierajúceho svojich zákazníkov, likvidujúceho nepotrebné vozidlá, aby sa nedostali do rúk zlým súkromníkom atď., atď.

Hoci sa v tomto období podarilo po dlhej dobe začať prípravu systematickejšej obnovy vozidlového parku ZSSK Slovensko, a. s. novými vozidlami, nezdá sa, že by realizáciu tohto kroku bolo možné označiť za šťastnú. Jednak sa k nemu pristúpilo bez toho, aby bola uspokojivo vyriešená otázka perspektívneho miesta železničnej osobnej dopravy v dopravnom systéme krajiny (čo sa prejavilo v príliš ambicióznom technickom zadaní niektorých vozidiel a neskôr aj v nedostatočnej kapacite najmä súprav Push-Pull v bratislavskej prímestskej doprave), jednak úsilie zamestnať na výrobe jednotiek v maximálnej možnej miere domáce firmy nevedlo vždy k dostatočnej kvalite, konkurencieschopným technickým parametrom a prevádzkovej spoľahlivosti nimi vyrobených vozidiel (to sa týka najmä motorových jednotiek z produkcie ŽOS Vrútky, ale i nie celkom vydarenej prestavby osvedčených elektrických rušňov radu 263 na jednoúčelové stroje v ŽOS Zvolen).

Deň zúčtovania priniesla **finančná kríza roku 2009**, ktorá významne poznamenala predovšetkým štátnu nákladnú železničnú dopravu, dlhodobo paralyzovanú nielen vysokým poplatkom za dopravnú cestu, ale aj svojráznymi vnútrofremnými praktikami (čoraz neprehľadnejšia spleť obchodných vzťahov s rôznymi spriateľenými firmami, vzájomné prenájmy vozidiel, vzájomné odstupovanie výkonov apod.). Ľavicový politický establišment v hrôze pred vzrastom nezamestnanosti a stratou voličov riešil problém sebe vlastným spôsobom, t.j. veľkolepým míňaním peňazí. To v prípade železnice malo podobu **štátnych pôžičiek**, z ktorých najväčšia smerovala **do CARGA**, tam sa kompletne celá **bez akéhokoľvek pokusu o reformu prejedla**, aby neskôr narobila pomerne **vážne problémy s EÚ (nedovolená štátna pomoc)** a v konečnom dôsledku viedla k neskoršiemu **postupnému rozpredaju CARGA.**

Takisto sa pri tejto príležitosti ukázalo, že **EÚ** nie je Somárik OTRAS sa, ochotný zaplatiť úplne čokoľvek, čo si SR v oblasti železničných investícií kedy zmyslelo a že **čoraz dôraznejšie vyžaduje seriózne zdôvodňovanie každého jedného investičného zámeru.** To vo svojom dôsledku znamenalo nielen **rezignáciu na väčšinu** nákladne rozpracovaných **projektov veľkorysej modernizácie železničnej infraštruktúry**, ale i významnú **stratu času**, vzhľadom na dlhé lehoty prípravy náhradných projektov.

2010 - 2012

Koncom prvého desaťročia 21. stor. sa **nevyhnutnosť urobiť niečo s privysokým poplatkom za dopravnú cestu** (a v tejto súvislosti aj s financovaním celého železničného systému) stala už celkom neodkladnou, aj pod rastúcim tlakom medzinárodných železničných organizácií, čoraz dôraznejšie upozorňujúcich na neudržateľnosť panujúceho stavu. Novozvolený politický establišment tu nadviazal na úsilie, vynaložené v tejto veci už predchádzajúcou vládou, najmä v snahe postaviť Cargo na nohy, keďže sa opäť oživila myšlienka na jeho možný odpredaj. To sa síce napokon nepodarilo, ale v tejto súvislosti sa znovu otvorila otázka financovania železníc, najmä s ohľadom na **nevyhnutnosť kompenzovať výpadok tržieb ŽSR, spôsobený znížením ich príjmov po úprave poplatku za dopravnú cestu.** Pritom sa už druhýkrát opakoval špecifický slovenský **rituál optimalizovania (t.j.**

obmedzovania, rušenia, škrtenia a prepúšťania) všetkého železničného. Výsledkom komplikovaných rokovaní bol **úzus o striktnom limite rozsahu štátom objednávaných výkonov** v železničnej osobnej doprave na úrovni 30,3 mil. vlkm a o zastavení osobnej dopravy na najmenej využitých tratiach, na druhej strane sa **zvýšila úroveň prevádzkového financovania** železničnej infraštruktúry, kde sa tak nielen vykompenzoval výpadok tržieb v dôsledku zníženia poplatku za dopravnú cestu, ale po dlhšej dobe sa opäť podarilo vytvoriť balík prostriedkov pre jednoduchú reprodukciu železničnej infraštruktúry aspoň na úrovni odpisov. Žiaľ – opäť sa nijako **nevyriešila absencia** akéhokoľvek **rozvojového investičného financovania železničnej infraštruktúry**, ktoré bolo i naďalej suplované prakticky výhradne prostriedkami z fondov EÚ. Nie celkom korektne bolo pri tejto príležitosti vyriešené financovanie **železničnej osobnej dopravy**, kde dohovorený **objem prostriedkov** objektívne **nestačil na pokrytie reálnych nákladov**, vzhľadom na nemožnosť rýchlo a účinne vyriešiť koordináciu autobusov a vlakov (chýbali dáta o prúdoch cestujúcich), optimalizovať grafikon vlakovej dopravy a v nadväznosti na to aj obehov dráhových vozidiel. Pomerne **hekticky sa** v tomto období **rozbehla liberalizácia železničnej osobnej dopravy**, v podobe zverenia výkonov na trati Bratislava – Komárno českému súkromnému dopravcovi RegioJet. Súviselo s tým významné zvýšenie objemu výkonov na predmetnej trati, ktoré síce umožnilo preukázať veľký, doteraz nevyužitý potenciál železničnej osobnej dopravy na nej, na druhej strane ale **zapríčinilo vyňatie IC vlakov zo zmluvy o výkone vo verejnom záujme**, vzhľadom na neprekročiteľný limit štátom objednávaných výkonov železničnej osobnej dopravy.

2012 - 2016

Po návrate jednofarebnej vlády SMER-u v roku 2012 dobehli ešte rozpracované reformné opatrenia z predchádzajúceho obdobia (najmä zastavenie regionálnej osobnej dopravy na zjavne neefektívnych traťových úsekoch, aspoň čiastočné sústredenie železničnej dopravy na perspektívne trate a zavedenie taktovej dopravy na nich; o niečo dlhšiu životnosť mal pokus koordinovať rozdelený železničný sektor z úrovne ministerstva dopravy na základe cieľového grafikonu vlakovej dopravy, spojený so zavedením jednotných štandardov staníc a vlakov), potom sa ale **reformný kurz už rázne zastavil**. Všetko malo zostať pri starom, čo znamenalo najmä definitívnu rezignáciu na úmysel odpredávať CARGO, neriešenie koordinácie autobusov a vlakov a zachovanie prítomnosti železničnej dopravy všade a nikde poriadne. Problémy sa naďalej mali už len odsúvať.

Čoraz viac sa prehlbovali problémy predovšetkým v CARGU, najmä v súvislosti s rastúcim tlakom EÚ na splatenie prejedenej pôžičky z krízových čias, nešťastne kombinovaným s neschopnosťou firmy rozvíjať svoj obchod (**všeobecný úpadok CARGA** bol dobre viditeľný na **stagnácii jeho výkonov v pokrízových časoch**, a to i napriek výraznému zníženiu poplatku za DC, čo zvlášť markantne kontrastovalo s všeobecným rastom výkonov neštátnych nákladných železničných dopravcov). **Odsun problému tu prinieslo uznesenie vlády č. 390/2013**, spočívajúce v **kombinácii štátnej podpory nákladnej železničnej dopravy prostredníctvom ďalšieho zníženia poplatku za dopravnú cestu**, kompenzovaného zvýšením prevádzkového príspevku ŽSR (umožneného pokrízovým rozvojom ekonomiky) a **v postupnom plazivom rozpredaji CARGA**. Ten sa rozbehol ešte **začiatkom roku 2012 odpredajom časti servisných zariadení (rušňových dep)** štátnemu osobnému dopravcovi; tento odpredaj bol vtedy motivovaný snahou štátu zabrániť nežiaducemu odčerpávaniu prostriedkov osobného dopravcu, dovedty núteného objednávať nekvalitné a predražené opravy svojho vozidlového parku u CARGA, v dôsledku zámerne skriveného spôsobu rozdelenia majetku niekdajšej Železničnej spoločnosti, a. s. pri jej delení. **V roku 2015** tento proces **pokračoval odpredajom takmer všetkých vozňov** (teda základného výrobného prostriedku CARGA) **a spätným prenájmom časti z nich**. Hoci sa vďaka týmto opatreniam spornú štátnu pôžičku podarilo CARGU napokon splatiť, možno sa v tomto prípade dôvodne obávať, že **sme sa nevedojak stali svedkami postupného nenápadného rozpredaja štátneho CARGA**. **Stagnujúce výkony firmy**, pripravenej o takmer všetky výrobné prostriedky totiž **nedokážu vykompenzovať zvýšené náklady na ich spätný prenájom** a už **vôbec nie naakumulovať prostriedky**, nevyhnutne potrebné **na neodkladnú všestrannú modernizáciu**.

Druhý neriešený problém tohto obdobia spočíval vo **verejnej osobnej doprave**, postihnutej dávnejším ľahkovážnym odovzdaním kompetencií v objednávaní prímestskej autobusovej doprave

samosprávam príliš malých vyšších územnosprávnych celkov, odborne zväčša úplne nekompetentným. Tvorba cestovných poriadkov sa tam stala vecou jednotlivých dopravcov, ktorí postupne vybudovali **úplne autonómny systém autobusovej dopravy, bez akejkoľvek väzby na železničnú dopravu**. Jeho základné znaky spočívali v masívnom prevádzkovaní autobusovej dopravy pozdĺž železničných línií a v cieľavedomom rozvázovaní prípojov medzi autobusmi a vlakmi, gradujúcemu až k zámernému prechodeniu zastávok, na ktorých by bolo hypoteticky možné prestupovať medzi autobusmi a vlakmi. **Svojrázny prístup regionálnej samosprávy** k novej spolupráci železničnej a autobusovej dopravy **vyjadril** v rámci rokovaní medzi MDVRR SR a VÚC **výrok nomenovaného vedúceho dopravy jedného zo samosprávnych krajov: "Vari si len nemyslíte, že budeme našimi autobusmi naväzovať ľudí do vašich vlakov."** Uplatnenie tohto prístupu pri tvorbe IDS v BSK spôsobilo, že v dôsledku úplne absentujúcej koordinácie cestovných poriadkov sa ponuka spojov prakticky nezvyšila, integrovaná tarifa pre viaceré relácie dokonca zdražila a niektoré honosne vybudované prestupné terminály sa vôbec nevyužili. Prezentovanie tohto stavu ako úspechu bolo výbornou ukážkou schopnosti politického establišmentu tvrdiť, že čierne je vlastne biele. **Jediné možné riešenie, totiž zjednotenie objednávky autobusov i vlakov v rukách jediného subjektu, spojené s následnou koordináciou cestovných poriadkov obidvoch dopravných systémov a zjednotením prepravných a tarifných podmienok bolo pre samosprávne kraje natoľko nepredstaviteľné, že termín predloženia takto koncipovaného riešenia (vyžadovaného dokonca uznesením vlády z roku 2013) bol systematicky odkladaný až do konca volebného obdobia, so stále nezmyselnejšími odôvodneniami.**

Tretou témou tohto obdobia bola **liberalizácia železničnej osobnej dopravy**, otvorená tretím a do istej miery pribrzdená štvrtým balíčkom európskej železničnej legislatívy. O rozruch v tejto veci sa postaral privátny železničný dopravca RegioJet, domáhajúci sa čoraz agresívnejšie zvýšenia objemu železničných výkonov na SR, v snahe kompenzovať neúspech svojho projektu spojenia Prahy s Berlínom. Tomuto tlaku **SMER pomerne dlho čelil s využitím reálne existujúcich objektívnych dôvodov odkladania liberalizácie**, na ktoré sa celkom účinne vyhováral (ide najmä o urobenie poriadku v dotovanej verejnej osobnej doprave, aby sa liberalizáciou nezabetónoval súčasný chaos, ako aj o zriadenie ústredného klíringového centra, ako nevyhnutného predpokladu možnosti použiť jediný prepravný doklad pri prestupoch medzi linkami rôznych dopravcov). Je však samozrejmé, že **na ich odstraňovaní nikdy ani nezamýšľal pracovať, keďže skutočnou pohnútkou jeho odmietavého postoja bola predovšetkým ochrana zamestnanosti v štátnych železničných firmách** pred objektivizáciou tlaku na nevyhnutné zvyšovanie kvality ich práce (čo by nepochybne viedlo aj k významnej efektívnejšiemu ich činnosti a ohrozeniu dôležitého nástroja štátu na narovnávanie štatistik nezamestnanosti).

Keď po dlhšom zápase **privátni dopravcovia** zistili, že sa nedokážu dostať k dotovaným výkonom, **sústredili svoje úsilie aspoň na prevádzku vlakov bez dotácie**. Tu **štát** proti nim síce nemohol zasiahnuť priamo, vymyslel ale **na ich elimináciu** skutočne rafinované a nanajvýš sofistikované riešenie. To malo podobu **zavedenia bezplatnej prepravy**, predaného verejnosti ako originálny sociálny balíček. Využil sa pritom veľmi vtipne fakt, že v SR nebol nikdy zavedený systém kompenzácie sociálnych zliav cez všeobecne záväzné nariadenie, ale len prostredníctvom zmlúv o výkone vo verejnom záujme. Je samozrejmé, že **uplatnenie takto radikálneho riešenia prakticky úplne vyťahalo všetkých cestujúcich z nedotovaných vlakov, v ktorých žiadne sociálne zľavy neplatili**, keďže ich nikto ani nekompenzoval, na rozdiel od vlakov prevádzkovaných na základe zmluvy o výkone vo verejnom záujme. **Nepriznaným vedľajším produktom tohto víťazstva štátu nad privátnymi železničnými dopravcami bolo významné zníženie kvality verejnej osobnej železničnej dopravy a rovnako tak významné zvýšenie nároku na jej financovanie** (zo strany MF SR nie celkom vykompenzované); neoddeliteľným dôsledkom bola ďalšia demotivácia výkonného personálu firmy vynakladať akékoľvek osobné úsilie pre jej zdar. Pôvodný **zámer EÚ na pozdvihnutie úrovne železničnej dopravy jej vystavením konkurencii**, pre ktorý boli v čase vstupu SR do EÚ s veľkými obeťami vytvorené optimálne podmienky, bol tak – opäť s veľkými obeťami – **nateraz úspešne zlikvidovaný**.

2016 - ...

Po nástupe novej reprezentácie po roku 2016 došlo k **úplnej eliminácii všetkých zárodkov opatrných pokusov o racionálnu koordináciu železničného sektoru zo strany MDV SR** a k viditeľnému brzdeniu projektu prípravy zriadenia Dopravnej autority z predchádzajúceho obdobia (počas prvého roku sa na tomto projekte, zakotvenom i v programovom vyhlásení vlády SR neurobilo vôbec nič).

V oblasti železničnej osobnej dopravy priniesol nekompetentne voluntaristický, ale zato veľmi masívny **vplyv SNS na ZSSK ďalšiu krízovú výpravu proti privátnym železničným dopravcom**, ktorej produktom bol aj ekonomicky **neodôvodniteľný návrat štátnych IC vlakov**, zrušených ešte v roku 2015 v dôsledku ich nenapraviteľnej stratovosti. Namiesto korektného návratu tohto segmentu vlakov pod zmluvu o výkonoch vo verejnom záujme a následného vyhlásenia serióznej súťaže na jeho prevádzkovanie ZSSK v snahe dosiahnuť nemožné nemilosrdne vykráda štátny záujem krivením grafikonu vlakov vo verejnom záujme, s cieľom preliať cestujúcich z dotovaných vlakov do nedotovaných štátnych ícčiek. Úsmevné a už vopred na neúspech odsúdené je týmto dopravcom organizované naivno-idealistické hľadanie dohovoru medzi dopravcami rôznych módov verejnej osobnej dopravy (odhliadnuc od faktu, že táto aktivita prináleží MDV SR).

Zvlášť flagrantným príkladom **spolitizovania obsadzovania vedúcich funkcií** v štátnych železničných firmách sa stáva **ŽSR**. Tu došlo len **počas prvého roku** po marcových voľbách **hneď ku štyrom personálnym zmenám na poste generálneho riaditeľa** a k nástupu niekoľkých desiatok ľudí bez akejkoľvek skúsenosti so železničnou dopravou do rôznych pozícií na generálnom riaditeľstve; pokračujúce **cieľavedomé odstraňovanie posledných odborníkov z vedúcich funkcií** nevdojak vytvára dojem, že manažovanie železničnej infraštruktúry asi nepatrí medzi hlavné úlohy ŽSR. Namiesto prepotrebných investícií do regionálnych tratí (od roku 2012 stúpol podiel nevyhovujúco hodnotených úsekov z 23% celkovej prevádzkovej dĺžky siete na 27,6%) **ŽSR zachraňuje s použitím vlastných investičných prostriedkov** (určených prioritne na jednoduchú reprodukciu prevádzkovej siete) **zabraný projekt modernizácie úseku koridoru Zlatovce – Trenčianska Teplá** a intenzívne z nich **staví aj sporný kontajnerový terminál v Lužiankach, pričom celkom nesporný kontajnerový terminál Žilina-Teplička z augusta 2014 stále víva prázdnotou**.

Paralelne pokračuje nenápadný rozklad štátneho CARGA, kde aktuálne prebieha vytváranie opravárenskej dcéry, s cieľom jej čiastočnej privatizácie.

Blúznivé vyhlásenia štátneho železničného dopravcu o budúcich železničných investíciách (najmä na železničnej infraštruktúre), rovnako veľkolepé, ako nereálne, pritom **pikantne kontrastujú s** paralelne vydaným **Národným programom reforiem (UV 204/2017 z 26.4.2017)**, ktorý v úvodnom odseku kapitoly *Dopravná infraštruktúra* formuluje približne **toto posolstvo: „Vo verejnej doprave je zámerom pokračovať v systematickom zvyšovaní významu železničnej prepravy...“**, preto je potrebné **„...znižovanie nákladov na prevádzku železničnej infraštruktúry a dofinancovanie údržby a opráv ciest I. triedy...“**. **A aby sa tento cieľ efektívne dosiahol „...pokračuje výstavba chýbajúcich úsekov diaľnic a rýchlostných ciest, výstavba, obnova a údržba ciest I. triedy.“** **O železnici ani slovo.** V podkapitole *Opatrenia v oblasti investícií vyplývajúce z revízie výdavkov* to ďalej Národný program zaklinčuje konštatovaním, že počas roku 2017 MF SR vykoná ekonomické zhodnotenie pripravovaných investičných projektov v úhrnnej čiastke 6,5 mld. Eur v oblasti cestnej výstavby a 1 mld. Eur v oblasti železničných investícií. V ďalšej podkapitole *Železnice* pokračuje Národný program v skladaní utešených oxymoronov, keď tvrdí doslovne **„Prevádzkovanie tratí má vysoké fixné náklady, preto je efektívne zvyšovať objem prepravy osôb a nákladu po železnici. MDV SR a ŽSR do januára 2018 zanalyzuje dopady prípadnej eliminácie 234 km tratí s nízkym využitím bez osobnej dopravy.“**

Takže tak. **Slovenská politická špička** vo vzťahu k železnici sa za takmer štvrtstoročie samostatného Slovenska nenaučila skutočne absolútne nič a čoraz viac sa začína ponášať na prekvapeného gazdu z vtipu o zdochnutej kobyly, učenej ním mesiac nežrať. Doteraz **si vôbec nevšimla, že skutočným dôvodom vysokých nákladov na prevádzku železničnej infraštruktúry je štvrtstoročné zanedbávanie investícií do nej a že v osobnej doprave k rovnakému výsledku viedlo dlhodobé nekompetentné úsilie MF SR šetriť znižovaním výkonov**. Opäť teda žiadne skúmanie rozvojových

možností perspektívnych tratí a alternatívneho zmyslu ostatných, žiadne investície, len eliminácia, šetrenie, rušenie a prepúšťanie, veď nepriaznivá štatistika sa vždy podstatne ľahšie vylepšuje demontážou a ničením, než rozvojom, nech už to stojí, čo stojí (len tak mimochodom, jednorazový náklad eliminácie nepotrebných tratí sa odhaduje na cca 70 mil. eur).

A čo na to modrá armáda?

V časoch, kedy železnica hrala významnú rolu v systéme pozemnej dopravy, bolo prirodzené, že modrá armáda si uvedomovala dôležitosť svojej práce pre spoločnosť a bola na svoj stav aj náležite hrdá. V tých časoch bolo obvyklé, že od generála až po prostého vojaka boli všetci pod tlakom osobnej zodpovednosti v kritických situáciách pripravení prejať osobný angažmán, niekedy i hrdinstvo, ak to bolo potrebné, aby celok splnil svoju úlohu. **Železničiarri mali ku svojmu remeslu vzťah, vyznali sa v ňom a svoju kvalifikáciu dokázali pri svojej práci tvorivo využívať.**

Štvrtstoročný ostentatívny nezaujem štátnej správy o akýkoľvek železničný rozvoj, kombinovaný najmä po roku 2000 s čoraz brutálnejšou buzeráciou výkonného personálu stále nekompetentnejšími manažérmi, vytĺkol zo slovenských výkonných železničiarov aj posledné zvyšky ich niekdajšej stavovskej hrdosti a zanechal na ich vysokom počiatocnom morálnom štandarde hlboké šrámy. A nečudo; veď to boli po celý čas oni, ktorí bez ohľadu na čoraz očividnejšiu nedostatočnosť personálneho pokrytia prevádzkových potrieb investične podvyživenej železnice boli **cieľom** stále nových vln **bezhlavého prepúšťania**, ktorí **boli nútení vynakladať** stále väčšiu **vynaliezavosť** pri zabezpečovaní elementárnej železničnej prevádzky **bez potrebného materiálu, náradia a ďalšieho vybavenia** a ktorí sa pri každom incidente stali **prvým terčom ďalekosiahleho vyšetrovania a trestania**, realizovaného na základe čoraz alibistickejších a pre praktickú prevádzku nepoužiteľnejších predpisov. Popri tom **museli spĺňať zdravotné, zmyslové a psychologické nároky, ako pilot dopravného lietadla, slúžili vo dne i v noci, v piatok i sviatok, pričom za to všetko boli odmeňovaní mzdou, ktorej výška nedosahovala ani úroveň mzdy posledného dokladača tovaru v Tesco a čoraz viac kontrastovala s veľmi slušnými mzdami v centrálnych železničných firiem.**

Prirodzenou reakciou sa stal najprv úplný **kolaps akéhokoľvek osobného angažmánu** zdola, najmä zlepšovateľského hnutia. Nasledovaný bol **útekem najlepších železničiarov** do privátnych železničných firiem alebo tých šťastnejších do predčasných dôchodkov. **Zvyšní sa uzavreli do seba, rezignovali a zo sebaistých autonómnych reprezentantov modrej armády sa zmenili na vydesené kávové automaty**, neochotné (a postupne čoraz viac i neschopné) pohnúť vlastným rozumom, takže ak nebola nejaká situácia riešená v konkrétnom predpise, stala sa neriešiteľnou. **Výsledkom bol silný pokles flexibilitnosti železničnej prevádzky a samozrejme i úpadok spoločenského statusu železničiara vo verejnosti.**

Fatálna dehonestácia železničiarkeho stavu spôsobila, že toto remeslo prestalo byť hodné záujmu mladej generácie. Po viacerých vlnách masívneho prepúšťania tak na železnici nastala celkom logicky situácia, kedy **nemá kto robiť.** Je prirodzené, že kvalitnejší dorast sa do takto vyformovaných podmienok veľmi nehrnie a tým, čo prejdú sitom vstupných lekárskech prehliadok a psychotestov už nemá kto slúžiť za vzor, ktorý by bolo hodné nasledovať a prípadne ho aj prekonávať. Dávnejšie vytratenie odbornosti v centrálnych štátnych železničných firiem tak je nasledované **prudkým úpadkom kvalifikácie výkonných železničiarov** medzi koľajami s priamym **dopadom na spoľahlivosť a žiaľ i bezpečnosť železničnej dopravy.** Je len ďalšou vizitkou miery zodpovednosti **železničnej vrchnosti**, že jej **tento alarmujúci stav stále ešte nedochádza**, ako možno usudzovať z bohorovného ignorovania už veľmi akútnej potreby urýchlene zmeniť spôsob správania sa k svojim zamestnancom i formu a tón jej komunikácie s verejnosťou. **Je už skutočne najvyšší čas; emocionálne podnety pre celoživotný profesionálny záujem sú dostatočne účinné len vtedy, ak prichádzajú v detskom veku.** Inak sa možno dôvodne obávať, že až raz príde čas, kedy štát spozná reálny význam železničnej dopravy, nebude ju s kým obnovovať.

Zhrňme si to

Principiálnym základom chronického slovenského železničného úpadku je nedostatok seriózneho záujmu politikov (pričom ich úplná apatia vo vzťahu k železnici sa z času načas mení na jej akčné drancovanie pre získavanie lacných politických bodov), nedostatok odbornej kvalifikácie manažérov (samozrejme česť výnimkám, žiaľ čoraz ojedinelejším) a trvale znížená schopnosť udržať na uzde všadeprítomný koristnícky pud.

Jedinú významnejšiu reformu železnice uskutočnil štát začiatkom 21. storočia, keď k tomu bol donútený jednak kataklizmatickými rozmermi vplyvu dovtedajšieho železničného bačovania na štátne financie, jednak tlakom prístupových rokovania do EÚ. Žiaľ – vtedy urobený poriadok sa nie celkom vydaril. Spočíval v rozdelení **železnice na infraštruktúru a dopravcov (bez akejkoľvek vecnej koordinácie rozdelených štátnych železničných firiem, čo spôsobilo okamžitý rozpad dovtedajších synergií a rozhodilo dovtedy jednotné investičné smerovanie rozdelených podnikov), v zavedení poplatku za dopravnú cestu (privysokého, likvidačného pre nákladnú dopravu) a v ráznom preškrtnaní železničnej osobnej dopravy (čím sa dosiahol vzrast jej jednotkových prevádzkových nákladov, ako i vylúčenia železnice z role nosného módu v systéme verejnej osobnej dopravy). Štát vtedy tiež zásadne obmedzil železničné infraštruktúrne investície (= trvalý vzrast jednotkových prevádzkových nákladov) a do vedenia rozdelených štátnych železničných firiem povolal manažérov z externa, bez akejkoľvek odbornej kvalifikácie a vzťahu k remeslu, ktorým ponechal voľné pole pôsobnosti. Tí síce pomerne rýchlo odstránili niekdajší všeobecný železničarsky klondajk, súčasne ale vo svojom svätom zápale, nezaťaženi akoukoľvek historickou skúsenosťou ani odbornou kvalifikáciou, **pobrali aj posledné kompetencie z miest výkonnej železničnej služby** a pod práporom s heslom „nebudete kradnúť všetci, budeme už len my“ **vymlátili z výkonných železničiarov aj posledné zvyšky niekdajšieho stavovského povedomia, urobili z nich alibistických štatistov bez akéhokoľvek osobného angažmánu a z celej železnice svoju kolóniu a ihrisko pre nepodarené manažérske experimentovanie.****

Zavedenie bezduchého účtovníckeho systému síce zlepšilo kontrolu finančných tokov, na druhej strane ale prinieslo aj špinavé stanice, riedko a nespofahlivo jazdiace ušmudlané vlaky, trate utápajúce sa v burine, s hrdzavými mostmi, nakrivo stojacimi návestidlami a lemované rozpadávajúcimi sa ruinami, všetko to (ne)spravované mizerne plateným, demotivovaným a rezignovaným výkonným personálom. **Zákonným výsledkom sa stal krajne pošramotený imidž železnice, ktorá sa postupne stala predmetom opovrhnutia slovenskej verejnosti a ako možný zamestnávateľ nehodná záujmu mladej generácie.**

Hoci neskôr bol takto utvorený prístup štátu rôzne modifikovaný (najmä v súvislosti s úpravami poplatku za dopravnú cestu), vo svojej podstate nebol nikdy zmenený. **Štát i naďalej vkladá do železnice prostriedky** nie preto, aby ju strategicky rozvíjal, ale len **aby odsúval s ňou súvisiace problémy za horizont najbližších volieb** (pričom si neuvedomuje, že tak v konečnom dôsledku vydáva za horšie služby podstatne viac peňazí, než keby sa bol dlhodobo správal prezieravo). Politické nominácie na vedúce funkcie v železničných podnikoch vytvárajú dojem, akoby na Slovensku železničná odbornosť bola nezlučiteľná s elementárnou ľudskou korektnosťou a neskorumpovanosťou. Nedostatočne úkolovaná **železnica bez jasne vytýčených cieľov** sa tak v konečnom dôsledku čoraz viac **mení z dopravného prostriedku na efektívnu prečerpávačku štátnych peňazí do privátnych vreciek**. To zas samozrejme nijako **nevzbudzuje dôveru Ministerstva financií**, ktoré je dlhodobo utvrďované v presvedčení, že železnica je čierna diera, schopná bez úžitku pohltiť akýkoľvek objem vložených peňazí a že najlepším riešením je jej postupná demontáž.

Ako z toho von?

Je samozrejmé, že **štvrtstoročné decimovanie slovenskej železnice sa nedá vyriešiť zo dňa na deň**. Sústredíme sa preto len na najpodstatnejšie a najurgentnejšie kroky, ktoré je nevyhnutné spraviť, ak sa má doterajší trend začať obracať.

Zdá sa, že **SR začne byť čoskoro konfrontovaná s hmatateľnými dôsledkami systematického zanedbávania železnice**. Rozvrat vo verejnej osobnej doprave sa prinajmenšom v okolí Bratislavy,

ale už i ďalších väčších slovenských miest počas pracovných dní **prejavuje čoraz veľkolepejšími zápchami**, pretože osobný automobil pri nedostatočnej ponuke segregovanej železničnej osobnej dopravy stále zostáva dominantným dopravným prostriedkom (a treba si v tejto súvislosti uvedomiť, že **autobusy prímestskej dopravy sú len veľkými autami, ktoré sú zápchami postihnuté rovnako**, ako individuálna automobilová doprava). Dlhodobé **zanedbávanie investičného rozvoja železničnej infraštruktúry spôsobilo, že na viacerých úsekoch hlavných tratí** (kam sa dnes sústreďuje väčšina výkonov nákladnej dopravy) **je problém prepraviť v potrebnom počte nákladné vlaky**, a to i napriek skutočnosti, že intenzita osobnej dopravy na nich zďaleka nie je na úrovni, obvyklej v civilizovaných krajinách. **Na väčšine jednokofajných tratí** s nepochybnou perspektívou v osobnej doprave (Brezno – Banská Bystrica, Nové Zámky – Nitra – Leopoldov, Kraľovany – Trstená, Medzilaborce – Humenné, Prešov – Strážske a rad ďalších) **zas technicky nie je možné skonštruovať pravidelný hodinový takt osobných vlakov**, čo tieto trate v súťaži módov jednoznačne diskvalifikuje. **Bezhlavo forsírovaná veľkorysá diaľničná výstavba, vychádzajúca v ústrety predovšetkým individuálnej automobilovej doprave a vykonávaná na úkor investičného rozvoja železnice dopravný problém Slovenska celkom istotne nerieši.**

Východiskom je formulovanie konkrétnej, ucelenej a systematickej dopravnej politiky štátu, ktorá by jasnozrívym identifikovaním budúcich problémov a ich včasnou premyslenou elimináciou nahradila súčasný stav samospádu a populistického nahrávania nekompetentným a krátkozrakým želaniam laickej verejnosti, či miestnych samospráv. Táto dopravná politika by mala vychádzať z poznania, že **cestná a železničná infraštruktúra nie je cieľom a zmyslom politického úsilia, ale len prostriedkom, umožňujúcim dopravné riešenia konkrétnych súčasných a budúcich dopravných problémov (ktoré by táto dopravná politika mala spoľahlivo predvídať).**

Prostriedkom na formuláciu tejto dopravnej politiky by mali byť ucelené stratégie, vychádzajúce z podrobných analýz, založených na systematicky zhromažďovaných dátach. Hoci už bol v SR pod tlakom EÚ vykonaný pokus o vypracovanie takej stratégie (ako podmienka na čerpanie eurofondov v OPII), zdá sa, že politici tento materiál zatiaľ na vedomie príliš neberú. Úplné jasno v tejto otázke je pritom nevyhnutným predpokladom pre formulovanie akéhokoľvek zmysluplného investičného plánu. Najviditeľnejším dôsledkom tejto absencie angažmánu ministerstva je nefunkčný systém verejnej osobnej dopravy v SR.

Pre riešenie situácie je potrebné vo vzťahu k železnici vykonať predovšetkým nasledovné kroky:

1. urobiť poriadok vo verejnej osobnej doprave a jasne vymedziť miesto železničnej dopravy v nej **prostredníctvom urýchlenej realizácie projektu zriadenia ústrednej Dopravnej autority, objednávajúcej výkony železničnej i prímestskej autobusovej dopravy na celoštátnej úrovni**, t. j. najmä:
 - **stanoviť pevné štandardy dopravnej obsluhy**, tak minimálne, ako aj rozšírené (v prípade identifikácie významnejšieho prepravného prúdu na ktorejkoľvek linke), ďalej štandardy dochádzkovej vzdialenosti a napokon aj štandardy čakania na prípoj,
 - na základe takto určených štandardov **vypracovať** s použitím dostupných údajov o prepravných prúdoch **plán dopravnej obsluhy územia SR navzájom skoordinovaným cestovným poriadkom vlakov** (prímestských, regionálnych i diaľkových) **a prímestských autobusov**; tento plán sa musí veľmi starostlivo prerokovať s jednotlivými VÚC a na pomerne vysokej úrovni schváliť (takto pripravený dopravný plán stanoví, ktorá časť železničnej siete má zmysel pre zabezpečovanie celoštátnych potrieb dopravnej obsluhy a aký rozsah osobnej dopravy na nich bude realizovaný; sem sa následne sústredia infraštruktúrne investície a po spustení systému skoncentrujú rozptýlené výkony železničnej osobnej dopravy, čo umožní významne zracionalizovať využitie dráhových vozidiel); **pred jeho prijatím nie je možné kompetentne uvažovať o akomkoľvek rušení**

- železničnej siete** (a ani potom to nebude úplne namieste, prinajmenšom v prípade tratí v turisticky atraktívnych oblastiach)
- **zariadiť prechod kompetencií (i súvisiacich prostriedkov) v objednávaní autobusovej dopravy z VÚC na novozriadenú Dopravnú autoritu**; rovnako tak treba na ňu previesť z MDV SR kompetencie a prostriedky na objednávanie železničnej dopravy; zdá sa, že VÚC s tým bude mať problém, mám však za jednoznačne preukázané, že inak to nepôjde
 - **pripraviť jednotné prepravné a tarifné podmienky pre všetkých zmluvných dopravcov**, s ktorými sa už následne nesmie v žiadnom prípade manipulovať; tento **krok musí byť spojený aj s konečným vyporiadaním sa s problémom bezplatnej železničnej prepravy** (za únosné možno považovať akceptovanie bezplatnej prepravy dôchodcov od určitého veku a študentov medzi bydliskom a školou)
 - **zaviesť do zmlúv s jednotlivými dopravcami (železničnými i autobusovými) povinnosť poskytovať jednotný spoločný tarifný produkt** (samozrejme okrem vlastných tarifných produktov tohto-ktorého dopravcu, platných len v jeho spojoch), ktorý bude **základom prestupného cestovného dokladu**, uznávaného každým dopravcom na území SR a ktorý bude **predmetom rozúčtovania tržieb**; s tým musí byť spojené **vytvorenie klíringového centra**, umožňujúceho rozúčtovať tržby z prestupných dokladov používajúcich linky rôznych dopravcov medzi týchto dopravcov (tým sa zachová tarifná integrita celoštátnej siete)
2. v oblasti železničnej nákladnej prepravy
- intenzívne **podporovať rozvoj kombinovanej (kontajnerovej) prepravy**, predovšetkým urýchlene sprevádzkovať bezdôvodne zaháľajúce prekladisko Žilina-Teplička
 - zodpovedne **zvážiť pokračovanie drahého zachraňovania zjavne už nezachrániteľného CARGA**; ukončenie jeho agónie bude v podmienkach ekonomickej konjunktúry bolieť určite podstatne menej, než ak k tomu budeme nútení až pod tlakom krízy
3. zásadne **narovnať nanajvýš asymetrické proporcie medzi objemom investičných prostriedkov do cestnej a železničnej infraštruktúry**
4. dôsledne **odpolitizovať podnikové vedenie štátnych železničných firiem**, prestať okamžite s praxou dosadzovania odborne nekompetentných manažérov z externa, vytvoriť predpoklady pre nástup najschopnejších a súčasne i morálne nepošpínených železničných praktikov z prevádzky a ponechať dostatočný priestor pre uplatnenie ich zdravého rozumu; v tejto súvislosti sa predpokladá návrat úplných kompetencií (aj finančných a personálnych) v prevádzkových činnostiach na úroveň výkonných jednotiek, t. j. udržiavacích okrskov železničnej infraštruktúry, železničných staníc a rušňovo-vozňových dep, na čele ktorých budú stáť prednostovia, rešpektujúci účelne stanovené normatívy a osobne zodpovedajúci za splnenie taxatívne stanovených povinností, ako aj dodržanie presne stanoveného rozpočtu.