

Mária Ďurechová¹

**STAVEBNÝ A INVESTIČNÝ PROGRAM VÝSTAVBY
ŽELEZNIČNÝCH TRATÍ NA SLOVENSKU**

**STRUCTURAL AND INVESTMENT PROGRAM OF RAILWAYS
BUILDING IN SLOVAKIA**

Abstract

Transport impact on industry location is very big mainly in the terms of its development, because only transport enables to place industry in the area. This relation changes progressively. It changes in proportion to industry concentration and creates the economic advanced areas. Herein can be seen the pressure of the industry towards transport in order to intensify and improve transport process with increasing of demands on transport technology. With investments into the transportation there can be realized the certain strategy of the whole national economy. Deficiency, fractionalism and low technical level of the transportation network complicate its fluency from production to consumption and therefore exactly transportation can be a limited factor of the economical development under certain conditions.

For the limitations of the whole economical conception in the transportation area Slovakia already paid after including into the new state in 1918. Structural program [1], which began to be effective in 1920, should have contributed to the creation of the building-service unity of railways network in the Czechoslovakia. During existence of Czechoslovakia for 20 years there were successfully realized only some projects and with the significant delays.

Inconvenient transport availability led to the consistent industry elimination in many parts of Slovakia and to high unemployment. The reasons for postponing of their building were not always only lack of specialists or financial sources.

Úvod

Slovenské železnice plnili v bývalom Uhorsku predovšetkým hospodársku funkciu, pretože slovenské produkty nachádzali hlavné a prirodzené odbytistia v jednotlivých krajinách Uhorska a jeho centre. Severojužné smerovanie tratí pred rokom 1918 vo všeobecnosti vyhovovalo hospodárskej politike Uhorska. Negatívny vplyv ich jednostranného smerovania sa prejavil až v prvých rokoch existencie nového štátu. Vytrhnutie Slovenska z pôvodne dopravne a hospodársky uzavretého celku a začlenenie do nového štátu znamenalo aj radikálnu zmenu dovtedajšej dopravnej orientácie, čím značná časť železničných tratí prestala plniť svoju predchádzajúcu funkciu. Železničná sieť Slovenska nemala dostatočnú hustotu a jej usmernenie nebolo možné zmeniť bez rozsiahlejších stavebných úprav a výstavby nových spojení.

¹ Mária Ďurechová, Ing., PhD., Ústav manažmentu, Slovenská technická univerzita, Vazovova 5, 813 25 Bratislava

Stavebný program

K dotvoreniu prevádzkovo-technickej jednoty železničnej siete predovšetkým na Slovensku mal prispieť rozsiahly stavebný program, ktorý sa začal pripravovať už v roku 1919. Ministerstvo železníc nemalo po prevrate k dispozícii takmer žiadne železničné projekty, ktoré by vyhovovali československým potrebám, okrem už vypracovaných projektov Krupina – Zvolen a Handlová – Horná Štubňa, ktoré boli vypracované Maďarmi ešte pred prevratom.

Stavebný program nadobudol platnosť v marca 1920, ako zákon č. 235/1920 Zb.. Z 15 plánovaných tratí v celkovej dĺžke 556 km sa malo postaviť 11 na Slovensku a Podkarpatskej Rusi, 2 na Morave a 2 na moravsko - slovenskom pomedzí [2]. Nové trate mali doplniť železničnú sieť Slovenska tak, aby sa v predĺžení Českomoravskej transversálnej dráhy vytvorila stredoslovenská magistrála Veselí nad Moravou – Nové Mesto nad Váhom – Trenčín – Žabokreky nad Nitrou – Handlová - Horná Štubňa – Zvolen – Banská Bystrica – Červená Skala – Margecany - Košice – Bánovce nad Ondavou – Užhorod, ktorá by dopravne odľahčila Košicko-bohumínsku železnicu a vytvorila ďalšiu dopravnú líniu v smere západ východ, na ktorú by sa postupne napojili ďalšie, kratšie úseky jednotlivých tratí, čím by sa dopravne priblížili jednotlivé oblasti Slovenska.

Problémy spojené s realizáciou programu výstavby

Geograficky členitý terén Slovenska, kde sa malo realizovať 87 percent navrhovaných železničných projektov, si vyžadoval značný počet umelých stavieb. Ich výstavba bola nielen technicky náročná, ale spojená aj s vysokými stavebnými nákladmi. Pôvodne plánované náklady na realizáciu celého projektu kalkulované roku 1920 ešte v predvojnových cenách, sa postupným zvyšovaním cien materiálu zvýšili roku 1925 z 963,95 mil. Kčs na 1 586 mil. Kčs. [3].

Železničná správa nemala po prevrate ani dostatok odborných pracovníkov - tunelárov, mínerov, zvrškárov, mostárov a ani žiadne skúsenosti s výstavbou tak zložitých stavieb ako sú tunely, budovanie ktorých si vyžadovala konfigurácia slovenských horských masívov. Do roku 1918 boli postavené na území štátu len dva tunely dlhšie ako 1 000m a to tunel pod horou Špičák (1874 – 1877) na Šumave dlhý 1 748 m a Vinohadský tunel v Prahe (1869 – 1871) dlhý 1 141 m.

Stavby jednotlivých tratí vzhľadom na obmedzené kapacitné a technické možnosti domácich podnikateľov sa museli rozdeliť na kratšie úseky v priemere 6 – 8 km dlhé. Práce sa zadávali podľa zásad zadávacieho poriadku z roku 1920 (podmienky presne stanovené zákonom č. 235) formou verejných súťaží a uchádzači museli byť československými štátnymi občanmi.

V zákone č. 235/1920 Zb. bola výstavba nových železničných tratí označená za stavby celospoločenského záujmu. Na základe tohto zákona predložil minister železníc vláde návrh, aby sa mohli pre všetky stavby ležiace na Slovensku využívať výhody paragrafu 86 bývalého uhorského zákonného čl. XLI z roku 1881, a tým udelené vládne povolenie k záboru pozemkov, čo malo urýchliť začiatok výstavby a postup prác. Ministerstvo financií výnosom č. 7151 z 22.9.1922 predložený návrh schválilo. Vyvlastňovanie pozemkov sťažoval neusporiadaný stav bývalých uhorských pozemkových kníh a katastrov. Zápisy boli v rozpore so skutočnosťou. Pri vyvlastňovaní pozemkov pre stavbu železničnej trate Krupina – Zvolen, ktorá sa začala budovať ako prvá, sa osvedčil spôsob záloh, ktorý sa používal aj pre výkup pozemkov na ďalších úsekoch železničných stavieb. Za obecné pozemky sa vyplácala záloha

vo výške 80, súkromné 60 percent z predpokladanej ceny s tým, že zbytok ceny sa doplatil po konečnej identifikácii pozemku a jeho zapísaní do pozemkovej knihy.

Ústredná stavebná správa nepostupovala v prvej etape výstavby podľa pôvodného plánu zostaveného s ohľadom na hospodárske záujmy Slovenska, kde boli prioritné úseky Handlová – Horná Štubňa a Červená Skala - Margecany. Nedostatok železničných spojení Slovenska s českými krajinami, ako aj strategické záujmy ministerstva národnej obrany [4], mali vplyv na excentrický postup pri realizácii stavebného programu a preto sa ako prvé začali budovať roku 1923 kratšie spojovacie trate .

Železničným spojením Krupina – Zvolen (3.1.1923 – 15.1.1925) sa čiastočne odstránila dopravná izolovanosť Poiplia. Na novopostavenú železnicu sa prepojil, vymedzením južnej hranice dopravne oddelený úsek železničnej trate Krupina – Šahy, čím sa dosiahlo dopravno-hospodárske spojenie územia ležiaceho južne od Zvolena so stredným a severným Slovenskom. Nedostatok finančných prostriedkov, bol hlavnou príčinou, že súčasne s výstavbou trate Krupina – Zvolen sa nemohla rekonštruovať aj miestna trať Krupina –Šahy, čím mohlo Slovensko získať priame spojenie s Maďarskom.

Z Veselí nad Moravou do Nového Mesta nad Váhom

V lete 1923 sa začalo s výstavbou prvého úseku stredoslovenskej magistrály z Veselí nad Moravou do Nového Mesta nad Váhom (8.7.1923 – 1.9.1929) na moravsko – slovenskom pomedzí. Na slovenskom území trať prechádzala cez Myjavu s Starú Turú, ktoré dovtedy nemali železničné spojenie s okolitými časťami Slovenska. Prvý pokus postaviť miestnu železnicu z Myjavy do Starej Turej roku 1899 stroskotal pre nedostatok finančného kapitálu, druhý o tri roky neskôr na zamietavom rozhodnutí maďarskej vlády [5]. Trvalo takmer 20 rokov, kým sa táto bokom ležiaca kopaničiarska oblasť Slovenska spojila s blízko ležiacou Moravou a Považím.

Celá trať bola rozdelená na dva stavebné úseky. Ešte pred samotnou výstavbou začali vo februári 1923 na prvom úseku prípravné práce na výstavbe tunela pod Polanou . Polana ležiaca 2,5 km od moravskej hranice vytvárala súvislý hrebeň prudko klesajúci severozápadným smerom na Moravu, ktorý sa však na slovenskej strane len postupne zvažoval údoliami na juhovýchod. Pre polozenie nivelety v tuneli bol rozhodujúci sklon, ktorý nesmel byť nižší ako 2 – 9 %, čo bolo dané odtokovými pomermi narazených prameňov. Technológia tunelovacích prác si vyžadovala, aby čo najväčší objem tunelovej sutiny bol vyvážený po spáde. Podľa týchto kritérií bola položená aj niveleta v tuneli. Z moravskej strany stúpala v dĺžke 982 m do 3 % a vo vrcholovom mieste tunela začala postupne klesať smerom na slovenskú stranu. Vedenie nivelety rozhodlo aj o postupe stavebných prác. Tunel sa začal raziť z oboch strán súčasne. Z moravskej strany jedna tretina (982m) a zo slovenskej strany dve tretiny tunelovej rúry. Na slovenskej strane bolo vybudované aj tunelové nádvorie, ktoré bolo technickou a materiálou základňou celej stavby. Tunelové nádvorie tak rozsiahlych stavieb ako bol tunel pod Polanou, neskôr Bralský a ďalšie sa stali v čase výstavby tunela veľkými továrňami. Ešte pred začiatkom stavby sa postavili niekoľko kilometrov dlhé úzkorozchodné stavebné železničky spájajúce stavenisko s hlavnou železnicou, aby sa zabezpečil prísun strojov a stavebného materiálu. Na podpolanskom nádvorí boli umiestnené drviče kameňa, mlyny na piesok, píly poháňané benzínovými motormi, strojárne i kovárne, kompresory na pohon pneumatických kladív (z tejto strany sa tunel razil len pomocou pneumatických kladív a rýchlych vrtačiek typu Flottmann, ktorých hmotnosť sa pohybovala od 14 do 16 kg), dynamá na výrobu elektrického prúdu pre strojoňu, osvetlenie dielní a ubytovacích barákov. Technické vybavenie staveniska stálo 10 až 12 mil. Kčs a po skončení tunelových prác bolo takmer kompletne premiestnené

na ďalšiu stavbu. Z tohto dôvodu bola aj výstavba nového tunela podmienená ukončením stavebných prác na predchádzajúcej stavbe.

Pri prácach chýbali kvalifikovaní robotníci. Z 1 443 robotníkov [6], ktorí pracovali pri výstavbe tunela v rokoch 1923 – 1926 bolo len 25 percent domácich, ale až 41 percent mínerov z Talianska, Rakúska, Juhoslávie. V neskorších rokoch sa tento pomer výrazne zmenil.

Nedostatočný prísun kameňa na obmurovanie tunelovej rúry a nedostatok kvalifikovaných robotníkov značne spomalil postup prác na moravskej strane, kde sa tunelová rúra razila ručne. Bridlice vo výrube začali vplyvom vody a vzduchu nabobtnávať a sila tlaku horniny bola taká vysoká, že zdvihla dno smerovej štôlne až o 45 cm, čím sa porušilo debnenie štôlne a vznikli poruchy v odtoku vody. Práce na tejto strane tunela sa zastavili a v razení sa pokračovalo až po ukončení tunelových výrubov na slovenskej strane. Tunel bol dokončený v lete 1927 a daný do prevádzky spolu s prvým úsekom trate z Veselí nad Moravou do Myjavy v dĺžke 32 km. Svojou dĺžkou 2 421,5 m bol vtedy najdlhším tunelom v republike. Ďalší, 486 m dlhý Popriadský tunel ležal medzi Myjavou a Starou Turou a tretí dlhý 249 m bol postavený pri Čachticiach. V železničnom telese bolo okrem tunelov postavených takmer 166 umelých stavieb, z toho 5 viaduktov. Niveleta najdlhšieho z nich (254 m) prechádzala v sklone 13,6 %, 27 m nad údolím.

Vytvorenie nového železničného spojenia Slovenska s českými krajinami, ktorým bola novopostavená železnica z Veselí nad Moravou do Nového Mesta nad Váhom, sa prispelo aj k postupnému hospodárskemu oživeniu celej oblasti, pretože k železnici gravitovalo takmer 70 000 ľudí [7]. Napokon už samotná stavba železnice vytvorila nové pracovné príležitosti. Roku 1926 pracovalo na celej trati 5 407 a roku 1928 5 603 robotníkov väčšinou z blízkeho okolia a Moravy [6].

V západnej časti Slovenska sa mala realizovať ešte jedna časť stavebného programu. Výstavbou ďalších spojovacích tratí Jablonica – Plavecký Svätý Mikuláš a Brezová – Myjava, ktoré boli tiež jeho súčasťou, sa plánovalo vytvorenie železničného spojenia z Bratislavy cez Zohor s napojením v Myjave na stredoslovenskú magistrálu (zostalo len pri projektoch – pozn. autora).

Preprava uhlia z hnedouhoľných baní v Handlovej

Hospodársky jednoznačne najdôležitejšia bola pre Slovensko výstavba krátkej spojky z Handlovej do hornej Štubne (8.11.1927 – 20.12.1931). Handlová, kde sa nachádzali jediné hnedouhoľné bane na Slovensku, nemala po roku 1918 priame železničné spojenie s priemyselnými oblasťami severovýchodného Slovenska. S juhozápadným Slovenskom bola spojená cez Prievidzu a tu sa trať Handlová – Bojnice – Prievidza daná do prevádzky roku 1913, napájala na štátnu dráhu Veľké Bielice – Nitrianske Pravno.

O výstavbe železničného spojenia Ponitria s Turcom sa začalo uvažovať až pred prvou svetovou vojnou, ale súkromných podnikateľov odradila od stavby jej technická náročnosť a vysoké stavebné náklady, ktoré vysoko prevyšovali rámec miestnej trate. Už na začiatku vojny jednoznačne zo strategických dôvodov boli vypracované prvé štúdie železničného spojenia Handlová – Horná Štubňa a roku 1917 aj detailný projekt.

Práve tento projekt po menších stavebných úpravách doporučila trasovacia expozitúra v Bratislave, a po dôkladnom preverení priamo v teréne aj stavebná expozitúra v Handlovej, ústrednej stavebnej správe v Prahe. Projekt optimálne sledoval trasu navrhovanej stredoslovenskej magistrály, zodpovedal aj finančným možnostiam Československých štátnych dráh. Ústredná stavebná správa návrh prijala, ale nerozhodla s konečnou platnosťou

o definitívnom vedení trasy ani o termíne začiatku výstavby. Vytvorila tým priestor na rozsiahlu polemiku o tom, či je potrebné viesť železnicu práve týmto smerom. V tomto prípade sa však dostali už do rozporu hospodárske a strategické záujmy štátu s regionálnymi záujmami Slovenska, čo malo veľmi negatívny dopad na ďalší priebeh výstavby. Zatiaľ čo sa v politických kruhoch a na stránkach novin viedli polemiky o tom, kadiaľ by mala táto železnica viesť, začalo sa s výstavbou iných, už spomenutých tratí na moravsko-slovenskom pomedzí.

Slovenský priemysel i železnice potrebovali handlovské uhlie a preto minister pre správu Slovenska žiadal ministerstvo železníc o urýchlené začatie výstavby železnice z Handlovej do Hornej Štubne. Žiadosť bola z finančných dôvodov jednoznačne zamietnutá. Na zamietnutie reagovalo aj vedenie Slovenského ústredného zväzu československých priemyselníkov tým, že predložili ministerstvu financií návrh anglických firiem Mac Donald Muirenhead Wilson Comp.Limidt a Norton Criffiths Co.Ltd., ktoré by stavbu za prijateľných finančných podmienok realizovali [8]. Návrh s odvolaním na zákon č. 235 nebol prijatý, pretože išlo o zahraničné stavebné firmy a účasť cudzieho kapitálu. S výstavbou trate sa nezačalo ani roku 1925, hoci na začatie prípravných prác bola v štátnom rozpočte prelimitovaná potrebná čiastka. Prvé prípravné práce na výstavbe 3 011,6 m dlhého tunela pod Bradlom začali 8.11.0927.

Zo všetkých tratí vybudovaných na Slovensku v medzivojnovom období, bol práve tento 18,6 km dlhý jednokoľajový úsek stavebne a technicky najnáročnejší. Jeden kilometer stavby trate stál štát takmer 7,9 mil. Kčs. Z celkovej dĺžky bolo 4 444m, t.j. 25 % trate vedených v tuneloch a 30 % na umelých stavbách. Niveleta trasy stúpala až do 16 %, aby sa mohol prekonať výškový rozdiel 184 m medzi počiatočnou stanicou v Handlovej a Hornou Štubňou. Práca kládla vysoké nároky nielen na stavebných robotníkov na trati, ale aj na prácu tunelárov a mostárov. Hlboké údolia a rokliny museli preklenúť mosty a viadukty. Stavebne najnáročnejší bol 98 m dlhý Bralský viadukt, ktorého základy pilierov sa museli zapustiť až 15 m pod úroveň terénu. Jeho niveleta prechádzala 27 m nad terénom v stúpaní 16 %. Najkajším, ale aj najdlhším bol Pstruhársky viadukt, vedený z dvoch tretín v oblúku. Päť otvorov spájali oceľové konštrukcie po 25 m, jeho celková dĺžka bola 136 m.

Z piatich tunelov na trase sa stal skutočným majstrovským dielom tunelárov Bralský tunel. Svojou dĺžkou predstihol tunel pod Polanou a bol do roku 1940 najdlhším tunelom v republike, kedy sa na trati Banská Bystrica – Diviaky dokončil 4 698 m dlhý tunel, ktorý prechádzal masívom Veľkej Fatry. S razením Bralského tunela sa začalo na jar 1928. Prvých 586 m sa razilo ručne v troch osemhodinových smenách. Práce postupovali pomaly. Za 24 hodín sa prerazilo priemerne len 1,8 m tunelovej štólne. Ďalšie metre boli už razené pneumatickými kladivami, vrtačkami Flottman AZ 16 a pneumatickými lámačkami (šramovačkami) Flottmann CA 10, ktorých pohon zabezpečovali pevné i pojazdné kompresorové súpravy Ingersoll-Rand s benzínovým motorom.

Už v rozpočte stavby bolo kalkulované s tým, že stavebný materiál bude v maximálnej miere získavaný z miestnych zdrojov a tomu zodpovedalo nielen technické vybavenie tunelového nádvoria, ale aj celého staveniska. Z materiálu potrebného na výstavbu železničnej trate sa dovážali len cement, koľajivo a mostné konštrukcie. Manipuláciu s materiálom zabezpečovalo 37 kilometrov úzkorozchodných koľají, ktoré spájali navzájom nielen jednotlivé stavebné úseky, ale uľahčovali i prepravu kameňa z blízkych kameňolomov a dopravu dreva z horských úbočí. V technickom vybavení stavby nebolo ani jedno nákladné auto. Dopravu zabezpečovalo 38 parných a benzínových lokomotív a 1 400 prepravných vozíkov. Všetky stroje boli poháňané elektrickou energiou privádzanou z elektrárne z Handlovej.

V priebehu výstavby trate sa premiestnilo 894 000 m³ zeminy a niektoré umelé násypy pre železničné teleso boli sypané až do výšky 25 m.

Celé dielo bolo dokončené v októbri 1931 a do prevádzky odovzdané 20. decembra 1931. Novým železničným spojením získala nielen juhozápadná časť Slovenska priame spojenie, ale znížila sa najmä prepravná vzdialenosť handlovského uhlia takmer o polovicu.

Posledný úsek stredoslovenskej magistrály

Posledným stavebným úsekom stredoslovenskej magistrály bola železničná trať Červená Skala – Margecany (1.5.1931 – 26.7.1936), ktorá spojila údolie Hnilca a Hrona a dopravne zachytila aj južne orientované Gemerské dráhy. Horehronie a Slovenské rudohorie cez ktoré železnica prechádzala, patrili v bývalom Uhorsku k najpriemyselnejším, ale neboli navzájom komunikačne spojené.

Stavebné projekty 93 km dlhej železnice z Červenej Skaly do Margecian sa pripravovali takmer 10 rokov. Poslednú verziu vypracovala v roku 1928 [9] stavebná správa vo Zvolene. Prepracovaním celého projektu s využitím sklonu 16 % a vytvorením slučky pri Telgarte sa celá trasa skrátili zo 106 na 93 km.

V snahe aspoň čiastočne riešiť zložitú sociálno-ekonomickú situáciu spôsobenú v celej oblasti stúpajúcou nezamestnanosťou, ktorá bola spôsobená postupným zastavovaním výroby a odbúraním priemyslu v období hospodárskej krízy v rokoch 1922 – 1923, požiadali zástupcovia miest Brezna, Banskej Bystrice, Dobšinej a Spišskej Novej Vsi ministerstvo železníc roku 1926 aspoň o začatie rekonštrukčných prác na úseku Margecany – Mníšek nad Hnilcom, resp. o povolenie účasti súkromného kapitálu pri výstavbe železnice, aby sa mohlo začať s prípravnými prácami [10]. S týmto riešením ministerstvo nesúhlasilo, ale s výstavbou ďalšieho úseku stredoslovenskej magistrály začať nemohlo. Pre nedostatok finančných prostriedkov sa museli dokonca obmedziť práce aj na výstavbe trate Veselí nad Moravou – Nové Mesto nad Váhom, pretože finančné položky pre zabezpečenie výstavby nových železničných spojení na Slovensku boli roku 1926 oproti roku 1925 krátené o 30 % [11].

Problémy vznikajúce okolo výstavby železničných tratí sa začali pružnejšie riešiť až začiatkom tridsiatych rokov, ale vzhľadom na časovú náročnosť a posun realizácie železničných stavieb, sa už ich hospodársky ani dopravný prínos v medzivojnovom období v plnom rozsahu neprejavil.

So stavbou železnice Červená Skala – Margecany sa začalo až v čase, keď handlovsko – štubnianska spojka bola pred otvorením prevádzky. V Červenej Skale sa železnica napojila na odbočku Pohronskej dráhy postavenú z Banskej Bystrice k železiarňam v Podbrezovej ešte v roku 1884, ktorá bola neskôr predĺžená cez Brezno a Tisovec do Červenej Skaly, kde sa jej výstavbou roku 1904 skončilo.

Po dokončení celej trate Červená Skala – Margecany v roku 1936 získalo východné Slovensko cez Pohronskú železnicu priame spojenie so stredným a západným Slovenskom. Výhodný odbyt materiálu pre stavbu trate umožnil síce čiastočne zvýšiť výrobu v železiarňach v Podbrezovej a Akc. spol. železiarskych a oceliarskych závodov v Prakovciach, ale keď bola v roku 1936 v prevádzke celá železnica, zostali v údolí Hnilca pracovať už len menšie banské a priemyselné závody.

Posledné dva úseky nových železničných tratí na Slovensku sa začali budovať v druhej polovici tridsiatych rokov. Zmenou orientácie dopravných smerov, poštátnením tratí a vyrovnávaním taríf, sa na Slovensku postupne začali v železničnej doprave vytvárať tie isté podmienky ako v českých krajinách. Naďalej pretrvávajúci nedostatok priamych spojení medzi niektorými odbytovými centrami v rámci Slovenska podmienil aj stavbu ďalších železničných spojení zodpovedajúcich presunu priemyselného ťažiska smerom na západ, najmä na Považie[12].

Až roku 1940 sa splnil jeden z hlavných cieľov stavebného programu z roku 1920 a bola definitívne ukončená výstavba stredoslovenskej magistrály podľa pôvodných zámerov (ale nie projektovo). Od roku 1920 do roku 1939 sa na Slovensku a moravsko – slovenskom pomedzí postavilo takmer 340 km nových tratí.

Záver

Neúplnosť, roztrieštenosť, nedostatočná návaznosť a nízka technická úroveň dopravnej siete komplikovali a aj v súčasnosti komplikujú plynulosť dopravy od výroby ku spotrebe, čo sa môže za určitých podmienok stať limitujúcim činiteľom hospodárskeho rozvoja.

Výstavba dopravnej siete je v rozhodujúcej časti vyvolávaná zmenami a rozvojom hospodárstva, rastom prepravných potrieb. Vybudovanie nových dopravných zariadení predstavuje základňu pre ďalší ekonomický aj mimo ekonomický rozvoj príslušnej oblasti. Nová dopravná investícia sa hneď po dobudovaní stáva súčasťou celého komplexu dopravněkonomických vzťahov. Nielen v čase jej realizácie, ale aj v nasledujúcich rokoch, preto nemôže byť ľahostajné v akom priestore sa dopravná investícia nachádza.

Investície v doprave mali už v minulosti a majú aj v súčasnosti charakter investícií dobiehajúcich prepravné požiadavky a nie charakter rozvojový. Dopravná infraštruktúra dobiehajúca je v určitej časovej tiesni, kolидуje s inými akciami a často aj s bežnou prevádzkou. Spoločenský tlak na jej realizáciu postupne narastá, až vznikne situácia, kedy sa musí za každú cenu realizovať. Vznik takejto situácie neprospieva hospodárnosti výstavby, kvalite práce a často ani kvalite výsledkov.

Rozsah realizovanej dopravnej investície dobiehajúcej prítomnosť by mal byť taký, aby súčasne anticipoval budúce potreby, ináč by sa z nej príliš skoro stala znovu infraštruktúra zaostávajúca za rozvíjajúcimi sa prepravnými požiadavkami.

Literatúra

- [1] Zákon z 30.marca 1920 O stavbě nových železných drah na státní útraty a stanovení stavebního a investičního programu na léta 1921 až včetně 1925, Sb. s. a n, Praha 1920
- [2] 1.Handlová-Horná Štubňa (18 km),
2. Červená Skala - Margecany (108 km),
3. Slivnická Nová Ves - Trebišov (15 km),
4. Veselí nad Moravou -Nové Mesto na Váhom (67 km),
5. Krupina – Zvolen (36 km),
6. Jablonica - Plavecký Svätý Mikuláš (14 km),
7. Myjava –Brezová (13 km),
8. Krupina - Zvolen (36 km),
9. spojka pri Žabokrekoch nad Nitrou (3 km),
10. trať sprostredkujúca spojenie Moravy so severným Slovenskom (45 km),
11. Podolíneec - Orlov (34 km),
12. Tvrdošín - Polhora (32 km).
- [3] Státní rozpočet republiky Československé pro rok 1927, skupina II. Správa státního podniku, odd.III § 5.
- [4] NA Bratislava, fond MPSS, kr.80, i. č. 807.
- [5] Jednokolejní hlavní dráha Veselí nad Moravou -Nové Mesto nad Váhom, Ministerstvo železnic , s. 8. Praha 1929.

- [6] Koněrza, J.-Pavlík, R. [1926] Stavba tunelu pod Polanou na dráze Veselí nad Moravou-Nové Mesto nad Váhom. Praha 1926.
- [7] NA Bratislava, fond MPSS, kr.81, i. č. 735.
- [8] NA Bratislava, fond MPSS, kr.155 i. č. 6-7.
- [9] NA Bratislava, fond MPSS, kr.155 i. č. 59.
- [10] NA Bratislava, fond MPSS, kr. 231 i. č. 472 -474.
- [11] NA Bratislava, fond MPSS, kr. 185 i. č. 51 - 53.
- [12] NA Bratislava, fond Obchodná a priemyselná komora Banská Bystrica, kr. 94.

Článok bol financovaný z grantov VEGA č. 1/0613/10 „Nové prístupy k riadeniu využitia územia v kontexte prehĺbujúcej sa integrácie Slovenskej republiky v Európskej únii“ a VEGA č. 1/0456/09 „Strategické riadenie nehnuteľností v podmienkach globalizácie“.