



## Nový grafikon vlakovej dopravy 2022/23

Reformný grafikon platný od decembra 2022 posilňuje dopravu o 4 %, zrýchľuje medzimestské spojenie v priemere o 2 minúty a znižuje jednotkové dotácie o 6 %. Grafikon je úvodom prvej etapy implementácie Plánu dopravnej obslužnosti, ktorého cieľom je zvýšiť počet cestujúcich vo vlakoch, zvýšiť počty spojení na najviac perspektívnych tratiach a zvýšiť efektívnosť železničnej dopravy.

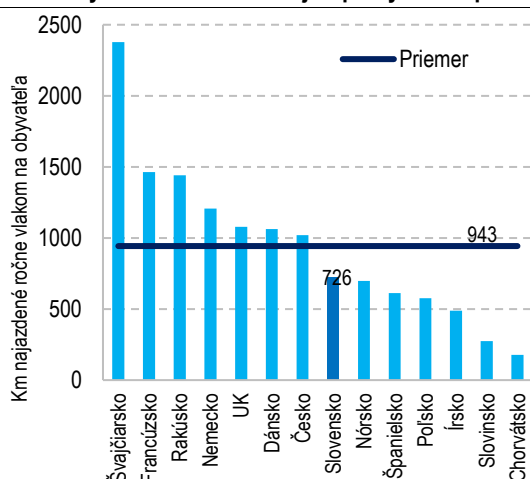
- **Vlakmi na Slovensku cestujeme o 23 % menej ako v Európe a ich náklady rýchlo rastú.** Na mnohých tratiach, napriek modernizáciám, sú vlaky preplnené, pomalé a netvorí reálnu alternatívu voči autám.
- **Riešením je reforma grafikonu prinášajúca viac hodnoty za peniaze.** Zavedením pravidelných intervalov, úpravami časov jazdy a zjednotením vlakov na linkách sa doprava zrýchli a zefektívni.
- **Vďaka zmenám pôjde 12 % cestujúcich rýchlejšie o 15 minút a 80 % rovnako ako dnes.** Pomalšie pôjde 6 % cestujúcich o 12,5 min, najmä kvôli výlukám. Najviac využívané linky sa posilnia až o 60 %.
- **Nový grafikon napriek posilneniu dopravy o 4 % bude mierne lacnejší ako súčasný.** Zreálnením kapacity vlakov, lepšími obratmi vozidiel a personálu sa celkové náklady znížia.

Rizikami nového grafikonu sú rozpočtové provizorium a pripravenosť ŽSR a ZSSK na zmeny. Obe sú od neho nezávislé a boli by rovnaké aj pri zachovaní starého grafikonu. V prípade rozpočtového provizória bude musieť pre infláciu dôjsť k redukcii vlakov, pri ponechaní starého grafikonu by redukcia bola ale výraznejšia. Vďaka lepšiemu využitiu vozidiel a skráteniu prestupov v uzloch môže dochádzať k prenášaní meškani z jedného vlaku na ďalšie vlaky geometrickým radom. ŽSR aj ZSSK sa preto budú musieť, tak ako vždy na začiatku platnosti nového grafikonu, pripraviť na zmeny a prispôsobiť im operatívne riadenie dopravy a údržbu infraštruktúry a vozidiel.

### Vlakmi na Slovensku cestujeme málo, napriek vysokej hustote železníc

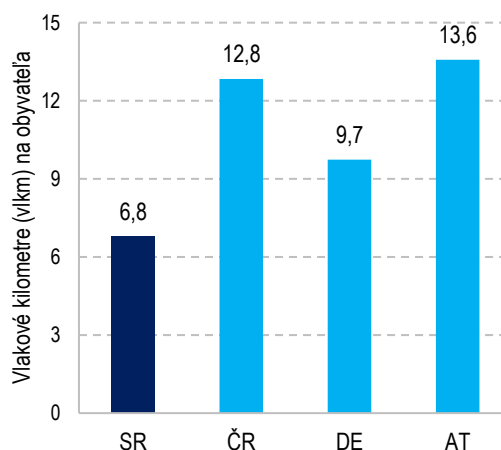
Slováci cestujú vlakom o 23 % menej ako je európsky priemer. Počet cestujúcich je vzhľadom na rozsah našich tratí iba polovičný v porovnaní so zahraničným priemerom. Zaostávame aj v počte jazd vlakom ročne. To spolu s priemernou najazdenou vzdialenosťou naznačuje, že Slováci využívajú vlaky v porovnaní so zahraničím skôr na dlhšie trasy a menej na pravidelné dochádzanie do práce a školy v prímestskej doprave.

Graf 1: Využívanie železničnej dopravy v Európe



Zdroj: ÚHP podľa údajov Eurostat (2019)

Graf 2: Dopravná obslužnosť vo vybraných štátoch



Zdroj: ÚHP podľa údajov Eurostat (2019)

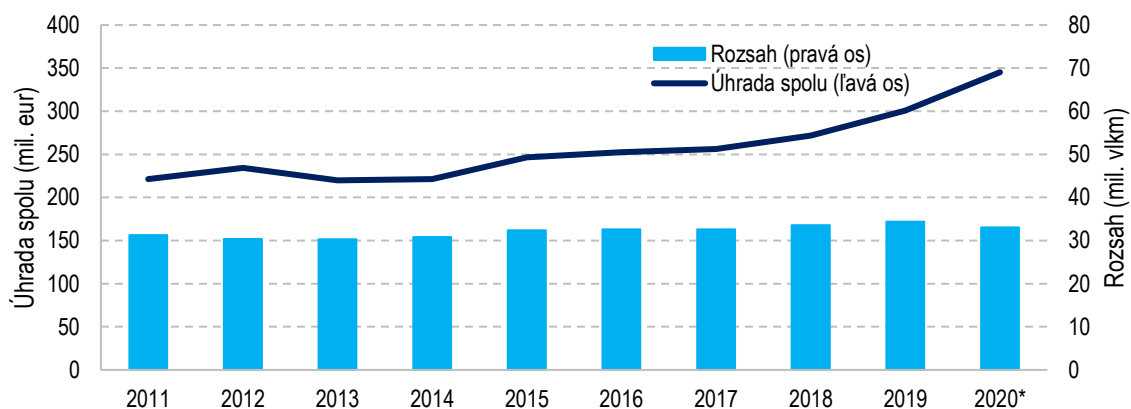
Príčinou je nízky počet vlakov v porovnaní s krajinami s kvalitnou verejnou dopravou. V Česku a Rakúsku jazdí takmer raz toľko vlakov ako na Slovensku. Menej vlakov znamená pre cestujúcich dlhšie čakanie na vlak,



horšie prestupy a menej rýchlych spojení, čiže celkovo dlhšiu dobu prepravy. Vlaky sú tak často neatraktívne a množstvo cestujúci preferuje autá. Príkladom je nákladne modernizovaná trať Bratislava – Žilina, kde vlaky jazdia preplnené a o 30 min pomalšie oproti súbežnej, tiež preťaženej, diaľnici. Podobné príklady existujú na Slovensku prakticky na všetkých prímestských linkách v okolí najväčších miest.

**Jedným z hlavných dôvodov neudržateľného rastu nákladov je aj málo efektívny cestovný poriadok.** Napriek tomu, že rozsah dopravy dlhodobo rastie minimálne, štátne dotácie sa medzi rokmi 2016 až 2019 zvýšili o približne 20 %, t. j. trojnásobne oproti inflácii. V porovnaní s Českom bola v roku 2019 slovenská dotácia na vlakový kilometer vyššia o približne 50 %. Dôvodom je okrem iného pomerne slabé využívanie vozidiel a personálu, ktoré priamo súvisí s neefektívnym súčasným grafikonom a jeho nesystematickými zmenami v minulosti. V prípade grafikonu neplatí, že zmena počtu vlakov je priamoúmerná zmene nákladov ako sa na Slovensku dlhodobo traduje. Riešením optimalizácie nákladov preto nemôže byť rušenie vlakov ale naopak posilňovanie vlakov bez skokového rastu nákladov.

**Graf 3: Úhrady štátu vlaky vo verejnom záujme v rokoch 2011 až 2020**



\*V roku 2020 došlo k navýšeniu rozpočtu výdavkov dopravných služieb vo verejnom záujme z dôvodu sanácie výdavkov priamo implikovaných vznikom pandémie súvisiacej s ochorením COVID-19.

Zdroj: štatistiky MDV SR

## Reforma grafikonu prinášajúca výrazne viac hodnoty za peniaze

**Reforma nadväzuje na plán dopravnej obslužnosti, ktorého cieľom je skvalitniť železničnú dopravu podľa zásad bežných v zahraničí.** Zavedením pravidelných intervalov, úpravami časov jazdy, zjednotením typov vlakov na linkách a zrealizovaním ich kapacity sa zvýši využitie personálu, vozidiel a zníži spotreba energií a umožní posilniť najviac využívané spojenia. Väčšina zmien tak prinesie pozitívne efekty pre cestujúcich v podobe väčšieho počtu a zrýchlenia spojení.

**Hlavné princípy nového grafikonu sú:**

1. **Posilnenie dopravy na najvyužívanejších linkách zavedením rýchlych spojení** odstráni dnešné preplňovanie vlakov a zrýchli najperspektívnejšie spojenia tak, aby boli konkurencieschopné voči cestnej doprave. Zároveň pomôže lepšie využiť kapacity vlakov a znížiť tak spotrebu elektrickej energie a nafty.
2. **Zavedenie pravidelných intervalov, resp. taktového režimu,** umožní rovnomerne využiť vlakové súpravy a personál počas celého dňa a potreba súprav, ktoré jazdia len v špičkách klesne.
3. **Úpravy časov jazdy vlakov** tak, aby sa v uzlových staniách naraz stretávali vlaky rôznych smerov. Vzniknú tzv. taktové uzly, ktoré jednak skráti čakanie pri prestupoch, zároveň skráti prestoje súprav a personálu.



4. **Zjednotenie typu vlakov na linkách** umožní zjednotiť dobu jazdy vlakov na trati, zároveň zjednoduší technologické úkony v koncových staniciach a pomôže znížiť potreby vozidiel a personálu

**Zmeny grafikonu budú prebiehať aj v ďalších rokoch pri postupnej implementácii plánu dopravnej obslužnosti.** Jeho zavádzanie je naplánované na roky 2021 – 2025, pričom najzásadnejšie zmeny prebehnú od decembra 2022. V decembri 2021 sa upravovali víkendové vlaky a posilňovali vybrané rýchliky, v decembri 2022 sa reorganizuje doprava na celom západnom a severnom Slovensku a zjednotia východiskové a cieľové stanice liniek. V rokoch 2023 až 2024 sa očakáva posilňovanie dopravy na perspektívnych regionálnych tratiach. Zásadnejšie zmeny prídu v roku 2025, keď sa ukončenia výluky v okolí Žiliny a Levíc. To umožní zrýchliť spojenia na stredné a východné Slovensko o približne 15 minút a zlepšiť prípoje vo Zvolene, Kysaku a Prešove. Posilnenie regionálnej dopravy a urýchlenie diaľkovej dopravy vytvorí silnú motiváciu na presun cestujúcich do vlakov.

**Na najviac využívaných tratiach dôjde k posilneniu a zrýchleniu dopravy už od decembra 2022.** Celkovo vlaky odjedia v budúcom roku o 1,5 milióna kilometrov ročne viac (+ 4 %). Najvýraznejšie posilnenie nastane na tratiach Bratislava – Žilina (+ 49 %), kde sa pridávajú nové expresy a posilňujú víkendové rýchliky, a na trati Košice – Prešov budú rýchle vlaky jazdiť každú hodinu každý deň (+ 43 %). Posilňuje sa tiež rýchliková doprava z Bratislavy do Prievidze, Zvolena do Žiliny a zo Žiliny do Ostravy. Častejšia a pravidelnejšia regionálna doprava bude na Kysuciach a v okolí Žiliny a Bratislavy. Jedinými prípadmi, kde počet vlakov vo vybraných dňoch klesne sú lokálne spojenia Tisovec – Brezno, Studený Potok – Tatranská Lomnica, Banská Štiavnica – Hronská Dúbrava a Čata - Šahy. Ako vyplýva z analýzy prúdov cestujúcich tieto spojenia denne využíva menej ako 400 cestujúcich. Zmeny v počte vlakov na jednotlivých tratiach sú podrobnejšie zobrazené v Prílohe č. 1.

### **Až 94 % cestujúcich bude v novom grafikonu cestovať rovnako alebo rýchlejšie**

**V novom cestovnom poriadku sa priemerná cesta vlakom medzi mestami zrýchli o 2 min.** Toto nezahŕňa ďalšie benefity spojené s kratšími intervalmi, vďaka čomu budú cestujúci menej čakať. Zrýchlenie ocení 12 % cestujúcich, ktorí v priemere ušetria 15 minút. Negatívne zmeny sa dotknú 6 % cestujúcich s predĺžením cesty v priemere o 12,5 minúty. Zvyšných 82 % cestujúcich bude cestovať rovnako dlho ako dnes<sup>1</sup>. Predpokladaná úspora času cestujúcich vo vlakoch je približne 1,3 mil. hodín ročne, čo zodpovedá spoločenskému prínosu vo výške 8,1 mil. eur. Najväčšie prínosy sa generujú na linkách Bratislava – Žilina – Košice, Košice – Prešov, Bratislava – Nové Zámky a Nitra – Trnava. Tieto čísla nezahŕňajú ďalšie úspory času plynúce zo skrátených intervalov a kratších čakaní na spoj ani ďalšie prínosy plynúce z presunu časti cestujúcich z vlakov do áut vďaka rýchlejšiemu a častejšiemu vlakom.

**Vďaka novému grafikonu budú na najvyužívanejších trasách vlaky jazdiť častejšie a rýchlejšie.** Jazda z Bratislavy na sever a východ sa zrýchli o 15 až 25 minút. Dostupnosť Bratislavy, Žiliny a Košíc sa zo vzdialenejších miest a obcí zlepši vďaka novému zrýchlenému vlakom a lepším prípojom o 15 minút. Zároveň vzniknú nové prestupné spojenia v pravidelnom intervale na celom rade relácii vďaka pravidelným intervalom a lepším prípojom v uzloch (napr. Šurany, Zbehy, Prievidza, Púchov, Margecany, Michalany).

**Najmä na strednom Slovensku pôjdu niektoré vlaky dočasne dlhšie. Dôvodom je zlý stav železničných tratí.** Pre havarijný stav niektorých úsekov trate medzi Levicami a Zvolenom tu pôjdu rýchliky o 20 minút dlhšie, pretože sa do oficiálneho času cesty započíta pravidelné meškanie. Prestupy v Leviciach, Zvolene a Banskej Bystrici, sa preto teoreticky zhoršia, zároveň sa ale obmedzia meškaniá vlakov a zvýši sa ich spoľahlivosť. Horšie prípoje budú aj v Kysaku a Prešove, dôvodom je stabilizácia regionálnej dopravy a prebiehajúce výluky na trati Žilina – Košice.

<sup>1</sup> Zmenu cestovného času menšiu ako +/- 5 minút nepovažujeme za významnú zmenu. Zmeny podľa cestujúcich sú rátané na dátach o predaných lístkoch z roku 2018. Porovnávajú sa iba vlakové spojenia, možnosť cestovať autobusom nie je zahrnutá do výpočtov. Zmeny nie sú počítané pre kratšie vzťahy, akými sú napríklad doprava medzi dedinami a prímestská doprava, ktoré tvoria cca. 47 % ciest. Pri týchto vzťahoch väčšinou nedochádza k zmenám v samotnom cestovnom čase.



Predĺženie čakania ale zvýši spoľahlivosť vlakov pri meškaní rýchlikov. Tieto komplikácie sa vyriešia dokončovaním modernizácií a rekonštrukcií tratí naplánovaných do roku 2024.

**V niektorých menších staniach zastaví menej vlakov ako dnes alebo pri dlhších cestách bude treba prestupovať.** Nové expresy a regionálne expresy zrýchlia spojenie medzi najvýznamnejšími stanicami, no zároveň nemusia zastaviť na všetkých obvyklých zastávkach. Niektoré regionálne zastávky s minimálnym výstupom a nástupom cestujúcich preto bude obsluhovať menej vlakov ako dnes. Menej významných rýchlikových staníc na Považí zase stratí priame spojenie do Košíc.

## Náklady sa znížia

**Napriek posilneniu dopravy nový cestovný poriadok nebude vyžadovať vyššie štátne dotácie ako v roku 2022 po zohľadnení inflácie.** Podľa predbežných výpočtov<sup>2</sup> by v prípade, ak by v roku 2023 naďalej platil cestovný poriadok z roku 2022, bola celková štátna dotácia vyššia o približne 10 mil. eur ako pri novom grafíkone. Po novom klesne jednotková dotácia na vlakový kilometer z 12,9 na 12,1 eur. Toto zvýšenie efektívnosti pramení primárne z lepšieho využitia vozidiel a prevádzkového personálu. Navýšenie počtu vlakov priláka do vlakov aj viac cestujúcich, čo povedie k nárastu tržieb. Pri celkovej stabilizácii výšky dotácie sa vďaka tomu v rokoch 2024 – 2026 očakáva pokračovanie optimalizácie grafikonu s posilňovaním najviac frekventovaných tratí. Jednotková dotácia by sa po zohľadnení inflácie mala ďalej znižovať. Skutočná výška dotácie v roku 2023 a neskôr bude závisieť najmä od vývoja nákladov na elektrinu a naftu a tiež finalizácii grafikonu a objednaných dopravných výkonov Ministerstvom dopravy a výstavby SR.

Tab. 1: Predbežné porovnanie vplyvu grafikonu na výšku dotácie v roku 2023 (mil. eur)\*

Položka	Bez zmeny grafikonu	Nový grafikon	Rozdiel
Odpisy	75	73	-2
Údržba a opravy	59	58	-1
Osobné náklady	107	104	-2
Trakčné náklady	132	126	-6
Ostatné náklady	82	85	3
Režijné náklady	84	86	2
Primeraný zisk	11	11	0
<b>Náklady spolu</b>	<b>549</b>	<b>542</b>	<b>-7</b>
<b>Výnosy</b>	<b>99</b>	<b>103</b>	<b>-4</b>
<b>Celková dotácia</b>	<b>450</b>	<b>439</b>	<b>-10</b>
<b>Dotácia (eur/vlkm)</b>	<b>12,9</b>	<b>12,1</b>	

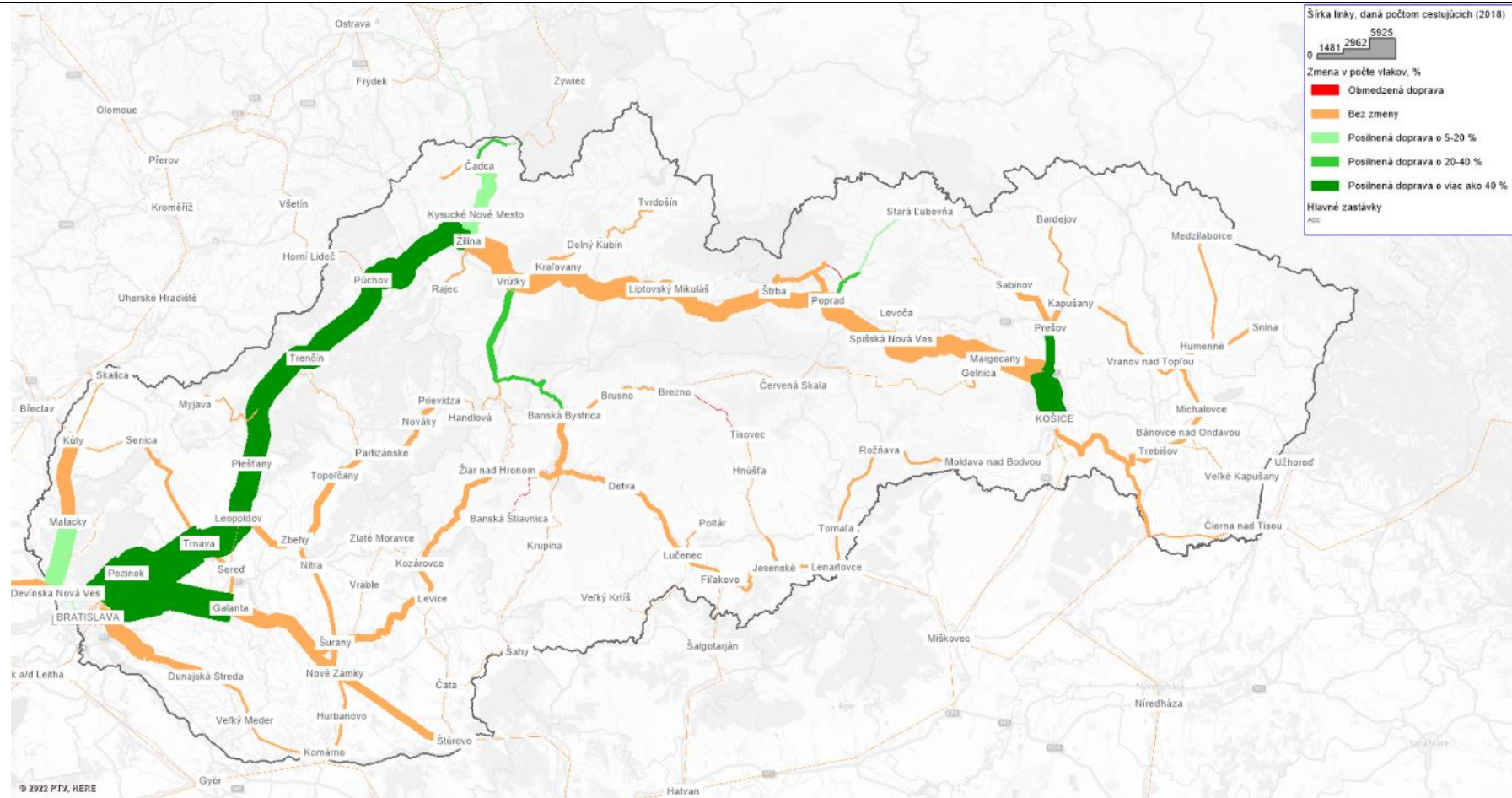
\* Pozn: Údaje ilustrujú vplyv grafikonu na dotáciu a vychádzajú z predbežného finančného modelu ekonomicky oprávnených nákladov a výnosov ZSSK z augusta 2022. Údaje budú aktualizované podľa podkladov validovaných MF zo septembra 2022 po finalizácii grafikonu.

Zdroj: prepočet ÚHP podľa údajov ZSSK

<sup>2</sup> August 2022; spracováva sa aktualizácia podľa podkladov zo septembra 2022.



**Príloha 1: Zmena počtu vlakov v novom grafikoně**



Zdroj: ÚHP, ZSSK (počty cestujúcich)





## Príloha 2: Príklady zmien dopravy – motivácia a vplyv na cestujúcich

### Rýchliky Bratislava – Žilina – Košice

Na trase Bratislava – Žilina dnes nie sú diaľkové rýchliky konkurencieschopné voči automobilovej doprave. Koncepcia dopravy na tejto trati stále vychádza z parametrov platných v roku 1993 a nezohľadňuje aktuálne potreby cestujúcich. Cesta autom po súběžnej diaľnici je o 30 min rýchlejšia ako vlakom jazdiacim na nedávno modernizovanej trati na rýchlosť 160 km/h. Hlavným dôvodom je časté zastavovanie diaľkových rýchlikov. Cestujúci v diaľkovej doprave tak využívajú tie isté vlaky ako cestujúci na kratšie trasy, čo vedie k preplneným vlakom a zbytočným časovým stratám väčšiny cestujúcich.

Riešením v novom grafíkone je zrušiť zastavovanie diaľkových rýchlikov vo vybraných staniach<sup>3</sup> a zabezpečiť ich obsluhu pridaním nových regionálnych rýchlikov Bratislava – Trenčín. Na Považí tak pribudne 30 % vlakov oproti dnešku. Drvivá väčšina cestujúcich (Tab. 2) bude cestovať rýchlejšie alebo rovnako dlho ako dnes. Zmena sa dotkne negatívne iba 5-10 % cestujúcich, ktorí budú musieť raz prestúpiť a stratia pár minút.

Tab. 2: Smerovanie cestujúcich v rýchlikoch Bratislava – Žilina – Košice

Nástupná stanica	Cieľová stanica	Počet cestujúcich	Podiel cestujúcich	Prestup	Úspora/Strata*
Sever a východ SR	Bratislava, Trnava	294 322	87%	Nie	-11 až -25 min
Sever a východ SR	Nové Mesto, Piešťany, Leopoldov	45 641	13%	Áno	+5 až 9 min
Nástupná stanica	Cieľová stanica	Počet cestujúcich	Podiel cestujúcich	Prestup	Úspora/Strata
Nové Mesto, Piešťany, Leopoldov	Stanica rýchlika na trase Bratislava – Trenčín – Žilina	320 024	95%	Nie	bez zmeny
Nové Mesto, Piešťany, Leopoldov	Stanica na trase Žilina – Košice	15 728	5%	Áno	+5 až 9 min

\* Úspora času oproti dnešnému stavu (- min)/strata (+ min)

Zdroj: Predajný systém ZSSK z októbra 2018

### Regionálne vlaky Bratislava – Nové Zámky

V súčasnosti jazdia vlaky z Bratislavy do Senca preplnené a v nepravidelných intervaloch. Väčšina vlakov dnes vychádza z rôznych staníc v Bratislave a jazdí až do Nových Zámkov, kam prichádzajú takmer prázdne. Regionálne expresy, ktoré by mali byť určené primárne pre cestujúcich do vzdialenejších staníc (Galanta - Nové Zámky) sú dnes preplňované a spomaľované cestujúcimi z okolia Bratislavy do najbližších obcí.

Nový grafikon zavádza pravidelný interval vlakov a ich špecializáciu (Tab. 3), čo lepšie rozloží cestujúcich do vlakov a zrýchli ich. Regionálne expresy z Nových Zámkov jazdiace raz za hodinu nebudú zastavovať medzi Galantou a Bratislavou. Cestujúci v týchto zastávkach budú mať k dispozícii naďalej dva osobné vlaky za hodinu, po novom s pravidelným intervalom 30 min. V konečnom dôsledku napriek mierne nižšiemu počtu vlakov za hodinu získajú títo cestujúci lepšiu dopravnú obslužnosť a menej preplnené vlaky. Najväčší prínos pocítia cestujúci zo zastávok medzi Galantou a Novými Zámkami, ktorí ušetria cestou do Bratislavy približne 12 – 18 min.

<sup>3</sup> Stanice Leopoldov, Nové Mesto n. Váhom, Piešťany, Trenčianska Teplá a výhľadovo aj Margecany.



**Tab. 3: Smerovanie cestujúcich do Bratislavy**

Nástupná stanica	Počet vlakov v špičke / h 2022	Počet vlakov v špičke / h 2023	Počet cestujúcich	Úspora/strata
Nové Zámky - Galanta	3	1	125 922	-12 min
(Galanta) - Senec - Bratislava	3	2	125 645	bez zmeny
Spolu	3	3	251 567	

\* Úspora času oproti dnešnému stavu (- min)/strata (+ min)

Zdroj: Predajný systém ZSSK z októbra 2018

### Nitra a okolie

Spojenie do Nitry je dnes postavené takmer výhradne na pomalých osobných vlakoch. Tieto zastavujú v každej zastávke a neumožňujú dochádzku do práce z väčších vzdialeností alebo konkurovať cestnej doprave. Vďaka novému konceptu posilnených regionálnych expresov Nitra – Trnava, posilnených rýchlikov Bratislava – Prievidza a lepších prípojov v Leopoldove a Nových Zámkoch vznikajú nové rýchle spojenia do Nitry. Cesta z Nitry do Prievidze sa vďaka prestupu v Zbechoch zrýchli o 32 minút, do Komárna o 12 minút a do Žiliny o 11 minút.

### Turistické trate s nízkym záujmom cestujúcich

Plán dopravnej obslužnosti odporúča prehodnotiť železničnú dopravu na tratiach, kde neexistujú dostatočné predpoklady na jej efektívne využitie. Príkladom sú trate Studený Potok – Tatranská Lomnica, Brezno – Tisovec a Hronská Dúbrava – Banská Štiavnica. Denne ich využíva menej ako 500 cestujúcich. V prípade spojenia Brezno – Tisovec menej ako 100 cestujúcich. Záujem cestujúcich sa sústreďuje na prepravu počas víkendu a na všetkých tratiach existuje súbežné porovnateľne rýchle autobusové spojenie. Nový grafikon tu preto v súlade s odporúčaniami Plánu dopravnej obslužnosti navrhuje výlučne jazdu vlakov v sobotu a nedeľu a počas školských prázdnin v posilnenom režime oproti súčasnosti.