**Komponent 3 – Udržateľná doprava – Reforma 2: Reforma verejnej osobnej dopravy**

**Optimalizovaný grafikon železničnej dopravy**

Nový grafikon vlakovej dopravy 2022/2023 (GVD), ktorý nadobudol platnosť 11.12.2022, vychádza z Plánu dopravnej obslužnosti (PDO) pre železničnú osobnú dopravu[[1]](#footnote-1). Tento dokument vypracovalo Ministerstvo dopravy a výstavby SR v spolupráci s Ministerstvom financií SR (Útvarom hodnoty za peniaze), Železničnou spoločnosťou Slovensko, a.s. a Železnicami SR. Jeho cieľom je systémové nastavenie liniek železničnej dopravy po celom Slovensku, po čom roky volali práve samosprávne kraje, zrýchlenie dopravy a väčšia hustota spojov v miestach, kde je dopyt po doprave najväčší. Zároveň je cieľom tohto dokumentu zabezpečiť ekonomickú efektívnosť a udržateľnosť financovania železničnej dopravy, čo bola jedna z požiadaviek pre zabezpečenie financovania objednávania železničnej dopravy vo verejnom záujme zo strany MF SR.

Z tohto dôvodu dochádza k zmenám, ktoré sú premietnuté v novom GVD 2022/2023. Uvedený grafikon zavedením pravidelných intervalov, úpravami časov jazdy a zjednotením vlakov na linkách posilňuje dopravu o 4 %, zrýchľuje medzimestské spojenie v priemere o 2 minúty, zreálnením kapacity a lepšími obratmi vozidiel a personálu znižuje jednotkové dotácie o 6%. Vďaka uvedeným zmenám cestuje 12% cestujúcich rýchlejšie o 15 minút a 80% cestujúcich rovnako ako dnes. Pomalšie približne o 12,5 minúty cestuje 6% cestujúcich, a to najmä kvôli výlukám. Na najviac využívaných linkách dochádza k posilneniu dopravy až o 60%.

Na najviac využívaných tratiach dôjde k posilneniu a zrýchleniu dopravy. Celkovo vlaky odjazdia 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.

Plán dopravnej obslužnosti pre železničnú osobnú dopravu vo svojej 0. a 1. etape vychádza z dnešného poznania počtu prepravených cestujúcich vo verejnej doprave, zo súčasného stavu infraštruktúry a aktuálne uskutočňovaných investícií. Vyhodnotenie prognóz na základe demografického vývoja a dlhodobej stratégie investícií do verejnej dopravy budú predmetom ďalších etáp spracovania PDO. PDO je spracovaný v troch vývojových fázach, ktorými sú počiatočná fáza (0. etapa), cieľový stav v rámci 1. etapy a optimálny stav.

**Etapizácia implementácie Plánu dopravnej obslužnosti**

Počiatočná fáza (0. etapa – časový horizont rok 2022) je realizovaná na súčasnej železničnej infraštruktúre, je optimalizáciou súčasného stavu jazdy vlakov vo verejnom záujme a spočíva najmä v prevádzkových opatreniach (konsolidácia súčasného stavu, predovšetkým vytvorenie prehľadného systému jednotných vlakových liniek, zmena nepárového grafikonu na párový, zjednotenie typu súprav na jednotlivých linkách a tratiach a pod.; opatrenia vytvoria predpoklady pre sledovanie nákladov po jednotlivých linkách). GVD 2022/2023 je súčasťou počiatočnej fázy PDO. Tej predchádzala v roku 2021/2022 úvodná časť, v ktorej sa upravovali víkendové vlaky a posilňovali vybrané rýchliky, určité zmeny boli zapracovávané aj počas roka 2022. GVD 2022/2023 je vyvrcholením počiatočnej fázy, resp. 0. etapy PDO, ktorej výsledkom je reorganizácia dopravy najmä na západnom a severnom Slovensku a zjednotenie východiskových a cieľových staníc jednotlivých liniek. Zavedené zmeny budú v priebehu roka 2023 pozorne sledované a vyhodnocované a v prípade potreby dôjde k úpravám a zmenám, ak budú nevyhnutné, pri pravidelných štvrťročných zmenách grafikonu (marec, jún, september), prípadne ak vyplynú zo zmien v Pláne dopravnej obslužnosti pre železničnú osobnú dopravu. V roku 2023, resp. v GVD 2023/2024 sa nepredpokladá výrazný nárast objednaných vlakokilometrov, posilňovanie dopravy sa očakáva najmä na perspektívnych regionálnych tratiach.

Cieľový stav v rámci 1. etapy (časový horizont 2025) predpokladá úspešné uskutočnenie aktuálne prebiehajúcich investičných akcií, najmä ukončenie modernizácie uzla Žilina, trate Kúty št. hr. – Devínska Nová Ves a elektrifikáciu trate Bánovce nad Ondavou – Humenné, ako aj rekonštrukcie nevyhovujúceho stavu infraštruktúry medzi Novými Zámkami a Šaľou ako aj Levicami a Novou Baňou, resp. na ďalších miestach. To umožní zrýchliť spojenia na stredné a východné Slovensko o približne 15 minút, zlepšiť prípoje vo Zvolene, Kysaku a Prešove a využije sa na zriadenie pevného systému najdôležitejších taktových uzlov na sieti Železníc Slovenskej republiky. Uvažuje sa tiež s výrazným posilnením dopravy na tratiach s najväčším prepravným potenciálom, pokiaľ to aktuálny stav ich železničnej infraštruktúry umožňuje. Dosiahnutie tohto stavu sa v nadväznosti na realizáciu 0. etapy predpokladá postupnou implementáciou pri zmenách grafikonov v rokoch 2023, 2024, a v neskoršom období – v roku 2025 (grafikon na rok 2024/25; v závislosti od ukončenia výlukových prác na infraštruktúre, predovšetkým v súvislosti s modernizáciou uzla Žilina).

Cieľom optimálneho stavu (časový horizont 2030) je následne konsolidácia železničnej osobnej dopravy na všetkých perspektívnych tratiach do podoby, zodpovedajúcej príkladom dobrej praxe na úrovni európskeho štandardu. Nevyhnutným predpokladom je zahustenie vlakovej dopravy aj na tých tratiach, ktoré síce disponujú dostatočným potenciálom pre ich plnohodnotné využitie vo verejnej osobnej doprave, avšak nedokážu ho naplniť pre nedostatočné parametre svojej infraštruktúry, znemožňujúce realizovať tu požadovanú intenzitu vlakovej dopravy (symetrický pravidelný takt 60, resp. 30, alebo i 15 minút počas dopravných špičiek, podľa mohutnosti obsluhovaného prúdu cestujúcich). Nevyhnutným predpokladom pre realizáciu optimálneho stavu je investičný rozvoj týchto železničných tratí.

**Postup vypracovania GVD 2022/2023**

Návrh nového GVD 2022/2023 bol vypracovaný v priebehu prvého polroka roku 2022 a následne bol v júni štandardne predložený na pripomienkovanie jednotlivým samosprávnym krajom, v súlade s termínom stanoveným v § 81 vyhlášky č. 351/2010 o dopravnom poriadku dráh. Samosprávne kraje vzniesli vlastné pripomienky, ako aj pripomienky od občanov, obecných samospráv a ďalších osôb. Relevantnosť týchto pripomienok a prípadná možnosť ich zapracovania boli vyhodnotené na tzv. parciálnych poradách ku grafikonu, ktoré sa uskutočnili 18.7. – 20.7., a ktorých sa zúčastnili zástupcovia všetkých samosprávnych krajov, MDV SR, ÚHP, ZSSK a ŽSR. V prípade, ak boli predložené pripomienky relevantné a bolo možné ich zapracovať do grafikonu, tieto boli zapracované. Požiadavky na vlaky, ktoré sú mimo zavedeného systému (vedené mimo interval, v inej trase, v iných dňoch), avšak majú opodstatnenie, boli vzhľadom na potrebné finančné krytie a ešte stále neodsúhlasený štátny rozpočet, do grafikonu zapracované s poznámkou „ide odo dňa vyhlásenia,“ čo znamená, že vlak má pridelenú konkrétnu trasu, no zatiaľ ešte vzhľadom na dnes ešte stále neschválený štátny rozpočet nepremáva. V konečnom dôsledku, vzhľadom na čo najväčšiu optimalizáciu železničnej dopravy a jej systémovosť, s ohľadom na stav infraštruktúry, jej kapacitu, verejné financie a s cieľom znížiť jednotkové náklady (náklady na 1 vlakokilometer), nebolo možné vyhovieť všetkým požiadavkám samosprávnych krajov. Aj napriek tomu bola ponuka železničnej dopravy navýšená (+ 4%, resp. 1,5 mil. kilometrov ročne), a to najmä tam, kde má zmysel a kde je dostatočný prepravný potenciál územia a naopak obmedzená tam, kde je prepravný potenciál nedostatočný a vzhľadom na umiestnenie zastávok a stav železničnej infraštruktúry je územie vhodnejšie na obsluhu autobusovou dopravou. Finálna podoba GVD 2022/2023 bola sfinalizovaná 31.8. a zverejnená na začiatku septembra.

1. [Plán dopravnej obslužnosti (pre železničnú osobnú dopravu) (mindop.sk)](https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/zalezitosti-eu-a-medzinarodnych-vztahov-14/fondy-eu/plan-obnovy/verejna-osobna-doprava/plan-dopravnej-obsluznosti-pre-zeleznicnu-osobnu-dopravu) [↑](#footnote-ref-1)