

1. Odpoveď ministra dopravy Slovenskej republiky Jozefa Ráža na interpeláciu poslanca Národnej rady Slovenskej republiky Martina Dubéciho podanú 5. novembra 2024 vo veci nového grafikonu vlakovej dopravy

JOZEF RÁŽ  
minister dopravy  
Slovenskej republiky

|                               |                                   |           |
|-------------------------------|-----------------------------------|-----------|
| KANCELÁRIA NR SR<br>PODATEĽŇA |                                   |           |
| Došlo: 06-12-2024             |                                   |           |
| Číslo záznamu: 26226          | Číslo spisu: KN2-0305-2402/2024-2 |           |
| Listy: 1                      | Prílohy:                          | Vybavuje: |

Bratislava 2. decembra 2024  
Číslo: 31960/2024/SŽDD/98025-M  
Stupeň dôvernosti: Verejné

Vážený pán poslanec,

veľmi ma teší Váš záujem o vlakovú dopravu a zabezpečenie jej kvalitného fungovania. V záujme rozširovania verejnej osobnej dopravy sa od nastávajúceho cestovného poriadku naozaj rozšíri sieť expresných vlakov na spojnici Bratislava – Žilina – Košice, kde bude mať cestujúca verejnosť ponuku každých 60 minút. Nejde však len o túto linku. Vznikne dlhé roky žiadané nové denné priame spojenie Nitry a Bratislavy, každé dve hodiny sa bude už môcť cestovať rýchlikmi aj medzi Košicami a Zvolenom. Nové vlaky pribudnú aj na dôležitých regionálnych úsekoch ktoré spájajú významné sídla. Ide najmä o trasy Galanta – Trnava, Senica – Kúty, Zvolen – Banská Bystrica, Lipany – Prešov – Košice či Košice – Spišská Nová Ves – Poprad. Po rokoch obnovujeme aj nové cezhraničné spojenie Púchov – Horní Lideč.

Toto všetko je odrazom požiadaviek cestujúcej verejnosti s cieľom dosiahnuť vyššiu efektivitu nielen vynaložených verejných zdrojov, ale aj personálu a vlakových súprav a lokomotív. Skúsenosti z iných železníc jednoznačne naznačujú, že hustejší interval vlakov dokáže významne eliminovať rôzne neproduktívne úseky dňa, kde sú či už vlakový personál alebo vlaková súprava nútené čakať na svoj výkon opačným smerom. Tento prestoj sa stráca práve pri hustejšom intervale vlakov. Preto sme v spolupráci s národným dopravcom v prvom kroku veľmi intenzívne prepočítavali možnosti dosiahnutia úspor, ktoré vyplynú z hustejšieho grafikonu. Hustejší grafikon okrem iného znamená aj nižšie jednotkové náklady na prevádzku vlakov, čo je veľmi významný progres z pohľadu vynakladaných financií na verejnú osobnú dopravu.

Môžem Vás preto ubezpečiť, že pre nový grafikon vlakevej dopravy má národný dopravca dostatok nielen vlakových súprav, ale aj personálu. Vďaka dobre smerovanej kampani pre nábor najmä nových rušnovodičov postupne stabilizuje situáciu aj v tejto najcitlivejšej oblasti. Rast kvality a najmä pozitívne hlasy cestujúcich priniesli v tomto roku aj štyri nové poschodové súpravy KISS. Vozidlový park vlakov vo verejnom záujme zlepší aj kvalitné vozne a lokomotívy používané v súčasnosti v komerčných vlakoch InterCity, ktoré budú radené v spomínaných expresoch medzi Košicami a Bratislavou. Železničná spoločnosť Slovensko má zároveň rozpracovaný plán na nákup minimálne ďalších 25 elektrických rušňov a 10 vlakových súprav do diaľkovej dopravy, pričom kapacita jednej súpravy bude 550 miest, čo znamená že 10 nových súprav nahradí takmer 90 súčasných vozňov.

Správne uvádzate, že veľkým nedostatkom súčasnej dopravy sú meškania a zlý stav železničnej infraštruktúry. Ale objektívne aj v tejto oblasti je potrebné uviesť, že sa za posledné obdobie veľa zmenilo a mení. Vďaka tomu, že sa po dlhých rokoch podarilo postupne vyčleniť prostriedky aj na tzv. odloženú údržbu, dochádza aj k zlepšeniu stavu na železniciach. Kým v roku 2023 sa na slovenských železniciach nachádzalo 191 miest, kde boli vlaky nútené dočasne spomaľovať, čo je jeden zo zásadných vplyvov na meškanie vlakov, k novembru 2024 je týchto miest o 28 % menej, konkrétne 136.

Súčasne sa podarilo rozostavať železnice a najmä spustiť rozsiahle modernizácie na viacerých dôležitých úsekoch. Tým najväčším projektom je komplexná modernizácia celého uzla v Žiline, ktorý prinesie zásadné zmeny nielen v kvalite dopravy, ale aj jej samotného riadenia. Ďalšie projekty, ktoré sú rozpracované, alebo sú pred spustením je napríklad modernizácia úseku z Čadce po štátnu hranicu z Českou republikou, úseku z Popradu po Vydrník, či elektrifikácia úseku z Humenného po Bánovce nad Ondavou. Pozitívnu správou je aj to, že sa už finišuje s ukončením elektrifikácie a modernizácie úseku Košice – Moldava nad Bodvou.

Je nepopierateľným faktom, že náprava súčasného stavu železníc je beh na dlhé trate, pretože je extrémne finančne náročné okamžite napraviť veci, ktoré spôsobilo dlhodobé zanedbávanie a podfinancovanie stavu tratí. Ale dôležitým a pozitívnym prvkom je, že je viditeľný a pozitívny posun dopredu a všade tam, kde sa postupne železničné trate opravujú alebo priamo zmodernizujú, nastávajú viditeľné zlepšenia.

Po zhodnotení tohto progresu a aj s ohľadom na kroky, ktoré budú železnice realizovať v nasledujúcom roku, som úprimne presvedčený, že nový cestovný poriadok bude veľkým prínosom pre celú cestujúcu verejnosť a jeho benefity sa preukážu v náraste záujmu o cestovanie vlakom.

S úctou



Vážený pán  
Martin Dubéci MSc.  
poslanec  
Národná rada Slovenskej republiky  
Bratislava

na vedomie:  
Peter Žiga  
podpredseda  
Národná rada Slovenskej republiky  
Bratislava