

OBJEDNÁVANIE VÝKONOV VO VEREJNOM ZÁUJME V ŽELEZNIČNEJ DOPRAVE V SR

**doc. Ing. Jozef Gašparík, PhD.
doc. Ing. Anna Dolinayová, PhD.
Ing. Jaroslav Mašek, PhD.
Ing. Martin Halás**

**Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov
Žilinská univerzita v Žiline**

Ciel' príspevku

- poukázať na nové prístupy k objednávaní výkonov vo verejnom záujme a k samotnej optimalizácii cestovného poriadku vlakov osobnej dopravy v SR
- východiská:
 - nová koncepcia objednávania výkonov osobnej železničnej dopravy v podmienkach Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR
 - nedokončený prechod kompetencií v regionálnej žel. doprave na samosprávne kraje

Koncepcia MDVRR SR

- z iniciatívy MDVRR SR dochádza pri tvorbe cestovného poriadku 2012/13 k novému ponímaniu objednávky výkonov v železničnej doprave
- snaha využívať výhody taktových cestovných poriadkov.
- predpoklady objednávania výkonov:
 - preukázaný dostatočný prúd cestujúcich,
 - nie je vybudovaná cestná infraštruktúra,
 - existuje potenciál rozvoja cestovného ruchu.

Koncepcia MDVRR SR

V regionálnej doprave definované režimy rozsahu dopravy:

- maximálny takt - v pracovný deň 24 párov vlakov, v mimopracovný deň 16 párov,
- stredný takt - v pracovný deň 14 párov, v mimopracovný deň 10 párov,
- minimálny štandard - v pracovný deň 11 párov vlakov, v mimopracovný deň 7 párov vlakov,
- udržiavací režim – 4 vlaky v pracovný deň a 3 v mimopracovný deň,
- nesystémové režimy - na niektorých menej významných tratiach, kde sa obvykle rešpektuje aktuálne nastavený rozsah dopravy,
- trate v osobitnom režime (TEŽ, BA – DS – KN)
- úplné zastavenie osobnej dopravy.

Koncepcia MDVRR SR

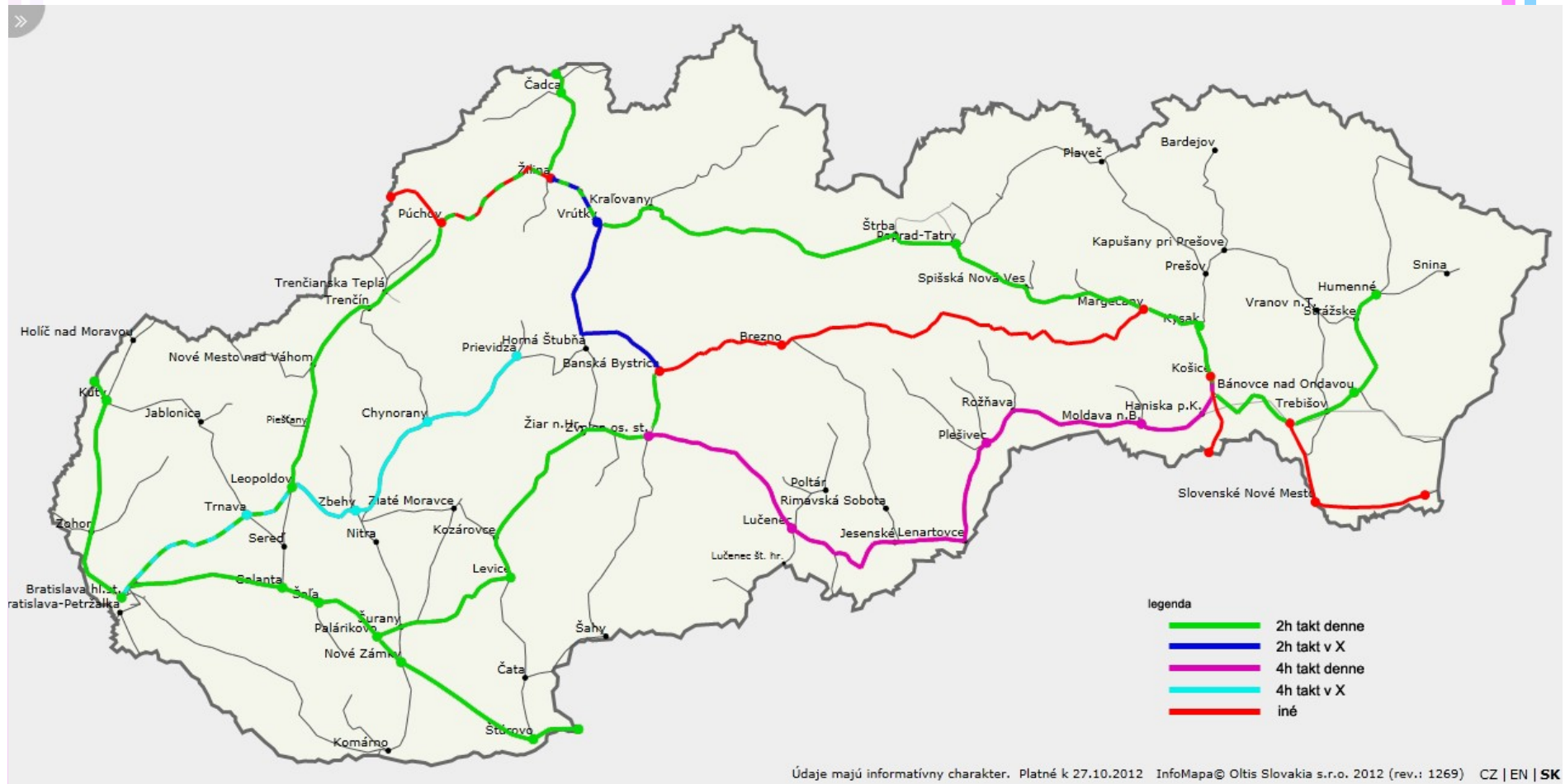
Východiskové údaje:

- štúdia Výskumného ústavu dopravného v Žiline
- nízke využitie ponúkanej kapacity ako podiel ponúkaných miestokilometrov a realizovaného prepravného výkonu v osobokilometroch (všetky trate 22,95 %; až 19 % úsekov železničných tratí má využitie nižšie ako 10 %, nadpriemerné využitie má 29,3 % úsekov)
- autobusoví dopravcovia nespolupracovali, neposkytli údaje

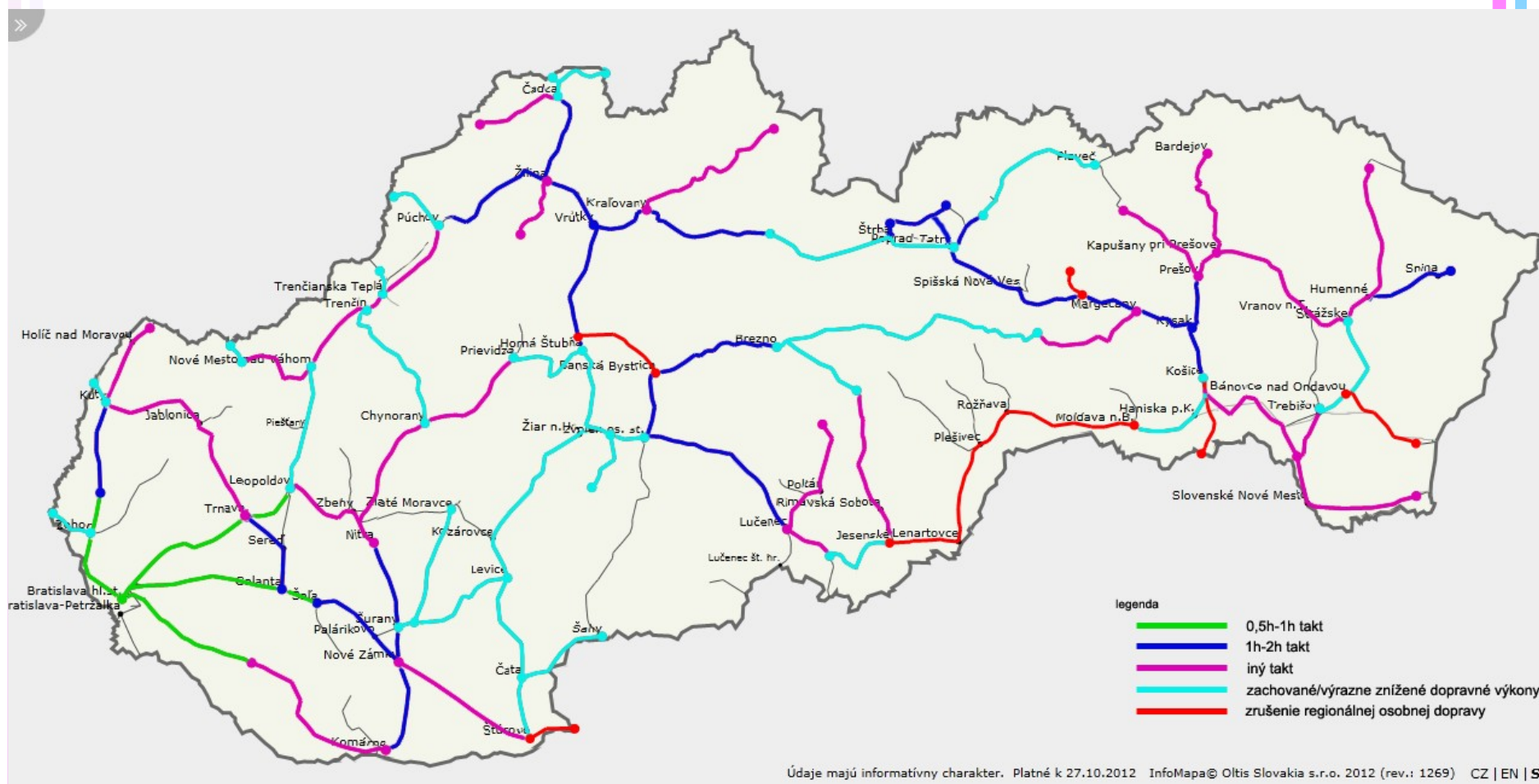
GVD 2012/2013

- Úplné zastavenie dopravy na štyroch tratiach (Prievidza – Nitrianske Pravno, Hronská Dúbrava – Banská Štiavnica, Spišské Vlachy – Spišské Podhradie a Bánovce nad Ondavou – Veľké Kapušany)
- regionálne vlaky nebudú prevádzkované ani na úsekoch Lipany - Plaveč – Čirč (až na výnimku nesyntémových dvoch vlakov týždenne), Jesenské – Turňa nad Bodvou, Dolná Štubňa – Banská Bystrica, = 165 km tratí (podľa štúdie VÚD je priemerné denné obsadenie vo vlakoch na týchto úsekoch menej ako 100 cestujúcich)
- navýšenie objednávky: Bratislava – Malacky, Bratislava – Leopoldov a Bratislava – Galanta
- osobná doprava bude prevádzkovaná na 2809 km siete ŽSR = 80,2 % tratí ŽSR

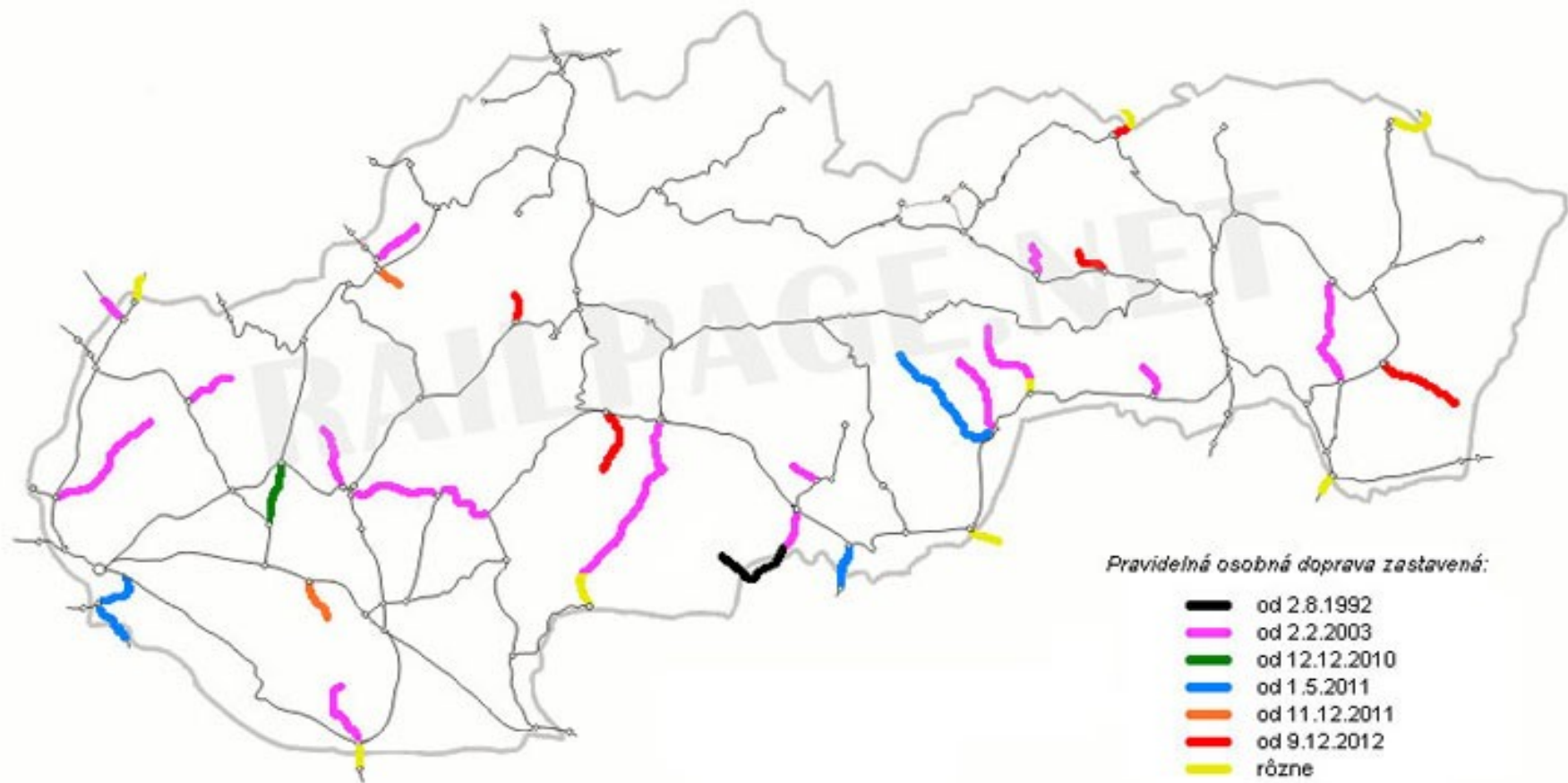
GVD 2012/2013 - diaľková doprava



GVD 2012/2013 – regionálna doprava



GVD 2012/2013 – bez osobnej dopravy



Výhody objednávky MDVRR

- koncepčné riešenie prevádzkovania osobnej železničnej dopravy,
- objektivizovanie skutočnej potreby vozidiel ZSSK,
- rušenie prevádzky na niektorých úsekoch povedie k ďalšiemu narušeniu konzistencie sieťového charakteru a nadväznosti spojov regionálnej a diaľkovej dopravy,
- neriešia zámery prenosu kompetencií v regionálnej doprave na vyššie územné celky, keďže tieto už nebudú mať na čom budovať svoju dopravnú politiku v tejto oblasti,
- môžu prispieť k zastaveniu výpadku tržieb Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s. na prevádzkovaných úsekoch s vyšším počtom vlakových spojení,

Východiská na odstránenie nevýhod

- presné vyčíslenie nákladov na vlkm v závislosti od druhu trakcie a zloženia vlakovkej súpravy (nejestvuje priama úmera medzi usporenými vlakovými kilometrami a usporenými nákladmi dopravcu),
- prehodnotenie vyčlenenia IC vlakov z výkonov vo verejnom záujme,
- viac vlakov = lepšie využitie mobilného parku, kapacity železničných tratí, zníženie nákladov na jednotku dopravného výkonu,
- získanie presnejších analýz prepravných potrieb a prúdov cestujúcich,
- zapojenie vyšších územných celkov do objednávaní a financovania železničnej dopravy, aby sa predišlo súčasnej situácii, kedy kraje umožňujú autobusovej doprave konkurovať štátom objednanými vlakovými spojmi.

Ďakujem za pozornosť.

Jozef.Gasparik@fpedas.uniza.sk

Anna.Dolinayova@fpedas.uniza.sk

Jaroslav.Masek@fpedas.uniza.sk

Martin.Halas@fpedas.uniza.sk

