

# Útvar hodnoty za peniaze

Ministerstvo financií SR / [www.finance.gov.sk/uhp](http://www.finance.gov.sk/uhp)



## Železničná spoločnosť Slovensko



**ŽELEZNIČNÁ SPOLOČNOSŤ SLOVENSKO**  
**NÁRODNÝ DOPRAVCA**

*Vyhodnotenie dopadov  
nového konceptu grafikonu vlakovej  
dopravy 2022/2023*

Jún 2024

## Upozornenie

Materiál vypracovali spoločne Útvar hodnoty za peniaze (ÚHP) a Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK). Za ÚHP materiál pod vedením Martina Haluša a Martina Kmeťka pripravili Rastislav Farkaš, Matej Petroci a Matúš Rako. Materiál je vypracovaný na základe údajov o prepravných prúdoch, tržbách, vyťažnosti traťových segmentov a nákladov ZSSK pri výkonoch realizovaných na základe zmlúv o dopravných službách vo verejnom záujme. Údaje o meškaniach vlakov poskytli Železnice Slovenskej republiky (ŽSR).

## Zhrnutie

Nový koncept grafikonu vlakovej dopravy 2022/2023 zvýšil dopravný výkon<sup>1</sup> ZSSK v železničnej verejnej doprave o 6 %, zvýšil prepravu<sup>2</sup> platiacich<sup>3</sup> cestujúcich o 6 % oproti postpandemickému odhadu ÚHP a tržby o 3 % oproti postpandemickému odhadu ÚHP. Štátne dotácie na vlakový kilometer v ZSSK klesli po zohľadnení inflácie o 7 % a na osobokilometer platiacich cestujúcich o približne 14 %. Nový koncept grafikonu bol úvodom prvej etapy implementácie *Plánu dopravnej obslužnosti*, ktorého cieľom je zvýšiť počet cestujúcich vo vlakoch a zvýšiť efektívnosť železničnej dopravy vo verejnom záujme.

### Zhrnutie vyhodnotenia nového konceptu grafikonu za rok 2023:

- **Vďaka realizovaným zmenám ZSSK v dopravnej obsluhu podľa nového konceptu grafikonu došlo k nárastu prepravy platiacich cestujúcich o 6 % a tržieb o 3 % v porovnaní so scenárom, keby nedošlo k zmene grafikonu s predpokladom postpandemického vývoja podľa odhadu ÚHP<sup>4</sup>.** Naopak, na tratiach bez zmeny alebo len s malou zmenou grafikonu nedošlo k žiadnemu nárastu prepravy platiacich cestujúcich nad očakávania.
- **Zmena zabezpečenia dopravnej obsluhy mala pozitívny vplyv na tratiach, ktorých tržový podiel predstavuje až 81 % platiacich cestujúcich.** Na zvyšných tratiach bol negatívny vplyv buď očakávaný z dôvodu redukcie vlakov a nutnosti prestupov, alebo bol spôsobený externými faktormi, najmä výlukami na trati.
- **Nová železničná dopravná obsluha je napriek posilneniu dopravy o 6 % približne rovnako nákladná po zohľadnení inflácie<sup>5</sup>, čo pozitívnym spôsobom ovplyvnili aj opatrenia národného dopravcu ZSSK.** Nový koncept grafikonu umožnil zrealizovanie kapacity vlakov, zlepšenie obratu vozidiel a personálu, čo spoločne s vyššími tržbami prispelo k zníženiu jednotkovej dotácie po zohľadnení inflácie na vlakový kilometer o 7 % a na osobokilometer platiacich cestujúcich o 14 %.

## Zmena cestovných návykov vplyvom pandémie ochorenia COVID-19

**Pandémia ochorenia COVID-19 zmenila cestovné návyky obyvateľov a znížila prepravu platiacich cestujúcich.** Napriek skončeniu protipandemických opatrení začiatkom roka 2022 sa časť cestujúcich do vlakov nevrátila z dôvodu zmeny svojich cestovných návykov (napr. častejšie využívanie práce z domu či zmena módu dopravy). Trend návratu platiacich cestujúcich sa v priebehu 2. štvrťroka 2022 zastavil a začal kopírovať sezónnosť predpandemického obdobia (graf 1). Obdobie v polovici roka 2022 a rok 2023 je preto možné považovať za nový štandard. Podľa odhadu ÚHP na celoštátnej úrovni došlo k zníženiu prepravy platiacich cestujúcich zhruba o 6 % voči predpandemickému obdobiu rokov 2017 až 2019.

<sup>1</sup> Dopravný výkon sa zvýšil z pohľadu vlakových kilometrom (vlkm), ostal však zachovaný objem hrubých tonokilometrov (hrtkm).

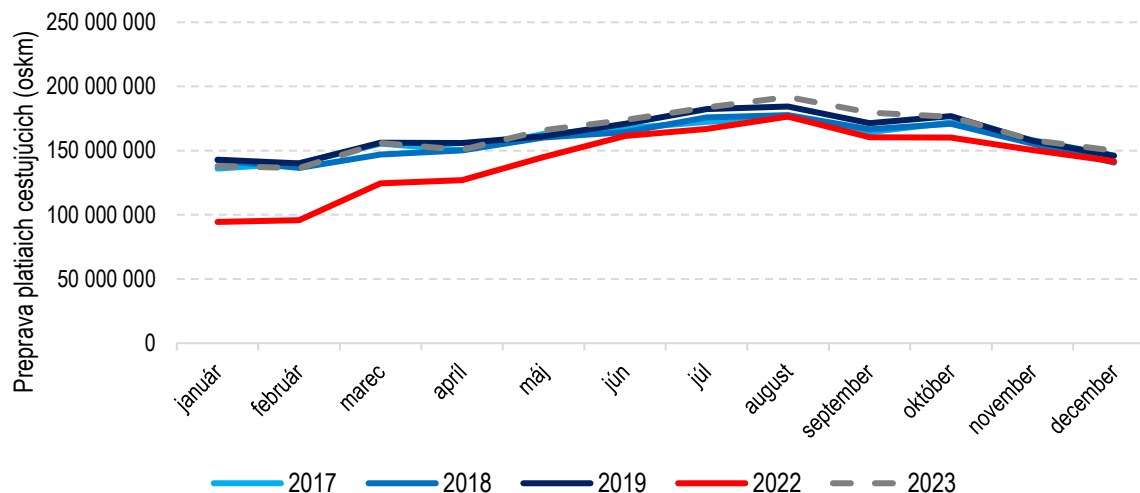
<sup>2</sup> Súčet vzdialeností prejdenných jednotlivými cestujúcimi tzv. osobokilometre (oskm).

<sup>3</sup> Kvôli dynamickému prístupu ku kontingentom pre oblasť neplatiacich cestujúcich v sledovanom období bude možné dôveryhodne vyhodnotiť ich počty až s väčším odstupom času.

<sup>4</sup> Z analýzy boli vylúčené niektoré trate s podielom 5 % na celkovej preprave platiacich cestujúcich – trate bez dopravy, trate s nepravidelnou dopravou, trate s nekompletnými dátami, cezhraničné úseky s výlučne medzinárodnou dopravou a trate so skreslenými dátami z dôvodu rozdielného tarifného systému (Uzol Bratislava a Žilina – Rajec) alebo nepretržitej výluky (Tmava – Galanta, Leopoldov – Lužianky a Šurany – Levice).

<sup>5</sup> Štátne dotácie v roku 2022 sú indexované o čistú medziročnú infláciu podľa [makroekonomickej prognózy MF SR z marca 2024](#) na úroveň roku 2023.

**Graf 1: Celkový vývoj prepravy po mesiacoch v rokoch 2017-2019 a 2022**

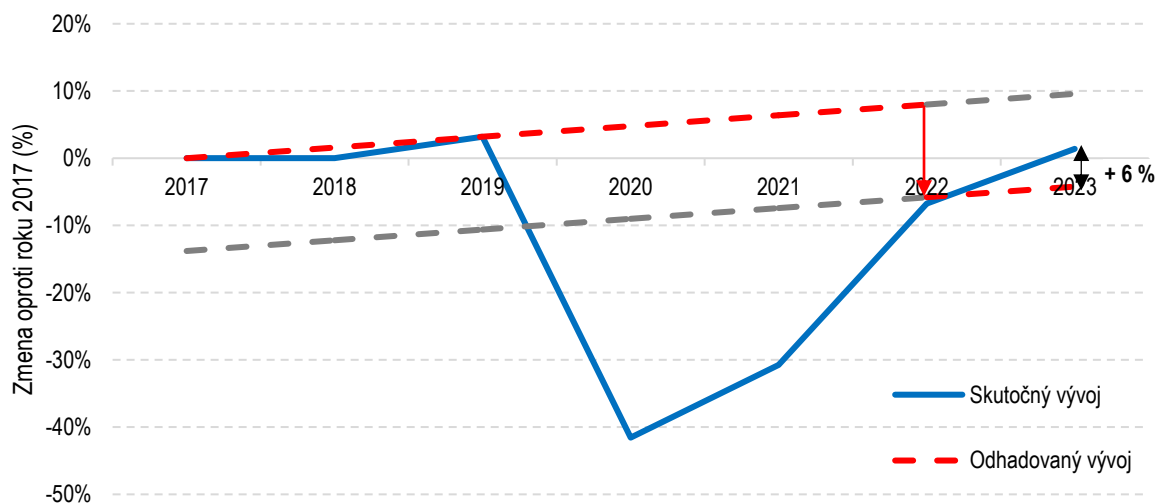


Zdroj: dáta ZSSK, prepočet ÚHP

## Nový koncept grafikonu vlakovej dopravy pomohol oživiť dopyt po cestovaní vlakmi po pandémie

Vďaka reforme železničnej dopravnej obsluhy vlakmi národného dopravcu došlo k opätovnému oživeniu dopytu po cestovaní vlakmi napriek zmenám spôsobených pandemiou. Nový grafikon mal pozitívny vplyv na tratiach s podielom až 81 % na celkovej preprave platiacich cestujúcich. Podľa odhadu ÚHP došlo celkovo k nárastu prepravy platiacich cestujúcich o 6 % v porovnaní so scenárom bez zmeny grafikonu (graf 2), v ktorom bolo zohľadnené zníženie prepravy platiacich cestujúcich voči predpandemickému obdobiu.

**Graf 2: Zmena prepravy (2.-4. štvrťrok)**

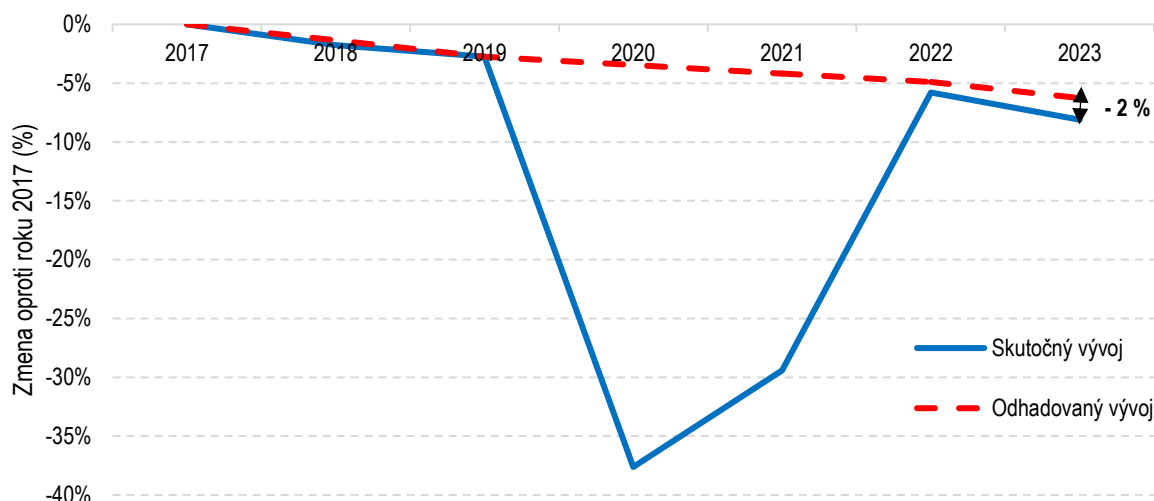


Pozn. Odhadovaný vývoj ÚHP pre 2.-4. štvrťrok 2022 oproti skutočnému vývoju zohľadnil postpandemický návrat platiacich cestujúcich do vlakov.

Zdroj: dáta ZSSK, prepočet ÚHP

Na tratiach, kde nedošlo k zmene spôsobu obsluhy alebo len k malej zmene, pokračuje klesajúci predpandemický trend (graf 3). Preprava platiacich cestujúcich na týchto tratiach naznačuje, že bez zmeny prístupu k dopravnej obsluhy by po pandémie k oživeniu dopytu po cestovaní vlakmi pravdepodobne nedošlo.

**Graf 3: Zmena prepravy na tratiach so žiadnou alebo malou zmenou grafikonu (2.-4. štvrťrok)**



Zdroj: dáta ZSSK, prepočet ÚHP

### Pozitívny vplyv na najviac využívaných tratiach

K nárastu prepravy oproti očakávanému postpandemickému vývoju podľa odhadu ÚHP došlo na najviac využívaných tratiach (tabuľka 1). K najvýraznejšiemu nárastu prepravy došlo práve na tratiach, na ktoré bola zmena zabezpečenia dopravnej obsluhy podľa *Plánu dopravnej obslužnosti* a nového konceptu grafikonu cieleňá. Ide o koridorové trate Bratislava – Žilina – Košice a Bratislava – Nové Zámky s podielom 73 % na celkovej preprave platiacich cestujúcich. Dôvodom nárastu prepravy je zrýchlenie prepravy a výrazné posilnenie dopravy.

**Tabuľka 1: Trate so štatisticky významnou vyššou prepravou, než očakávanie**

Trat'	Zmena grafikonu	Vplyv	Váha <sup>1</sup>	Zodpovednosť	Externý faktor
Brezno – Červená Skala	Významná	+46 %	0,07 %	Grafikon	
Púchov – Strelenka (Horní Lideč)	Malá	+25 %	0,06 %	Grafikon	
Nové Mesto n. Váhom – Vrbovce	Malá	+15 %	0,21 %	Grafikon	
Liptovský Mikuláš – Poprad	Významná	+15 %	4,91 %	Grafikon	
Chynorany – Trenčín	Malá	+15 %	0,09 %	Grafikon	
Prešov – Lipany	Malá	+13 %	0,61 %	Grafikon	
Trenčín – Púchov	Významná	+13 %	5,17 %	Grafikon	
Trnava – Kúty	Významná	+12 %	0,33 %	Grafikon	
Tisovec – Rimavská Sobota	Významná	+11 %	0,07 %	Grafikon	
Poprad – Košice	Významná	+11 %	8,83 %	Grafikon	
Poprad – Plaveč	Významná	+9 %	0,38 %	Grafikon	
Banská Bystrica – Brezno	Významná	+9 %	0,34 %	Grafikon	
Bratislava – Nové Zámky	Významná	+9 %	15,13 %	Grafikon	
Levice – Zvolen	Významná	+8 %	1,59 %	Zmiešaná	Ukončenie výluky
Bratislava – Leopoldov	Významná	+8 %	19,10 %	Grafikon	
Lučenec – Utekáč	Malá	+8 %	0,16 %	Grafikon	
Nové Mesto n. Váhom – Trenčín	Významná	+7 %	3,96 %	Grafikon	
Kysak – Prešov	Významná	+7 %	0,60 %	Grafikon	
Nálepkovo – Margecany	Malá	+6 %	0,24 %	Grafikon	
Púchov – Žilina	Významná	+6 %	4,77 %	Grafikon	
Kúty – Skalica	Malá	+6 %	0,13 %	Grafikon	
Leopoldov – Nové Mesto n. Váhom	Významná	+6 %	6,03 %	Grafikon	

<sup>1</sup> Podiel na celkovej preprave platiacich cestujúcich analyzovaných tratí v roku 2023.

Zdroj: dáta ZSSK, prepočet ÚHP

**Zmena režimu dopravnej obsluhy pomohla aj turizmu (tabuľka 2).** Vďaka posilneniu dopravy cez víkendy a v lete v turisticky atraktívnych lokalitách došlo aj v nich k výraznému nárastu prepravy oproti očakávanému postpandemickému vývoju podľa odhadu ÚHP.

**Tabuľka 2: Trate s výrazným posilnením turistických vlakov**

Trat'	Zmena grafikonu	Vplyv	Váha <sup>1</sup>	Zodpovednosť	Externý faktor
Červená Skala – Nálepково	Významná	+20 %	0,06 %	Grafikon	
Brezno – Tisovec	Významná	+16 %	0,02 %	Grafikon	
Studený Potok – Tatranská Lomnica	Významná	+15 %	0,01 %	Grafikon	
Hronská Dúbrava – Banská Štiavnica	Významná	+7 %	0,01 %	Grafikon	

<sup>1</sup> Podiel na celkovej preprave platiacich cestujúcich analyzovaných tratí v roku 2023.

Zdroj: dáta ZSSK, prepočet ÚHP

## Negatívny vplyv len na málo využívaných tratiach

**Na niektorých tratiach došlo aj k poklesu prepravy oproti očakávaniam postpandemického vývoja podľa odhadu ÚHP (tabuľka 3).** Trate, kde došlo k štatisticky významnému poklesu prepravy platiacich cestujúcich, než očakávanie, majú podiel menej než 6 % na celkovej preprave platiacich cestujúcich. Pokles prepravy platiacich cestujúcich na nich bol spôsobený úplne alebo čiastočne vplyvom nového konceptu grafikonu. Dôvodom je, že na niektorých lokálnych tratiach s nízkym počtom cestujúcich došlo k nutnosti prestupov, napr. v Jesenskom, Hronskej Dúbrave a Turzovke alebo k zmene časových polôh vlakov. K zmenám na týchto tratiach došlo okrem iného hlavne z dôvodu umožnenia realizovať opatrenia majúce za cieľ úsporu nákladov (nižšia potreba vozidiel a personálu).

**Na negatívnom vplyve participovali aj externé faktory, došlo tak k negatívnejmu vplyvu aj na tratiach s malou či dokonca žiadnou zmenou grafikonu.** Najvplyvnejšími externými faktormi boli stavebné práce na trati najmä na východnom Slovensku, spustenie obchvatu Čadce v decembri 2020 a faktory ovplyvňujúce evidenciu cestujúcich – prílev utečencov z Ukrajiny nadhodnocujúci trend v roku 2022, zavedenie samoobslužného výpravného systému (SVS) na lokálnych tratiach či zmena zastavovania vlakov vo Filákovke nezohľadnená celkom v evidencii cestujúcich.

**Tabuľka 3: Trate so štatisticky významnou nižšou prepravou, než očakávanie**

Trat'	Zmena grafikonu	Vplyv	Váha <sup>1</sup>	Zodpovednosť	Externý faktor
Lučenec – Jesenské	Významná	-28 %	0,39 %	Zmiešaná	Zlý stav infraštruktúry, evidencia dát <sup>2</sup>
Štúrovo – Levice	Malá	-24 %	0,07 %	Zmiešaná	Zavedenie SVS
Rimavská Sobota – Jesenské	Malá	-21 %	0,04 %	Grafikon	
Čadca – Skalité	Významná	-18 %	0,07 %	Zmiešaná	Spustenie obchvatu Čadce
Horná Štubňa – Hronská Dúbrava	Významná	-17 %	0,03 %	Grafikon	
Košice – Trebišov	Malá	-12 %	2,03 %	Zmiešaná	Zlý stav infraštruktúry, stavebné práce na trati, prílev utečencov v 2022
Moldava n. Bodvou – Košice	Žiadna	-11 %	0,38 %	Externý faktor	Stavebné práce na trati
Nové Zámky – Štúrovo	Žiadna	-10 %	0,44 %	Externý faktor	Prenesené meškania
Čadca – Makov	Významná	-10 %	0,13 %	Zmiešaná	Prenesené meškania
Trebišov – Humenné	Žiadna	-9 %	0,86 %	Externý faktor	Stavebné práce na trati
Prievidza – Horná Štubňa	Významná	-8 %	0,20 %	Zmiešaná	Zlý stav infraštruktúry
Kalša – Čierna n. Tisou	Významná	-8 %	0,58 %	Zmiešaná	Zlý stav infraštruktúry, stavebné práce na trati, prílev utečencov v 2022
Chynorany – Prievidza	Významná	-6 %	0,55 %	Grafikon	

<sup>1</sup> Podiel na celkovej preprave platiacich cestujúcich analyzovaných tratí v roku 2023.

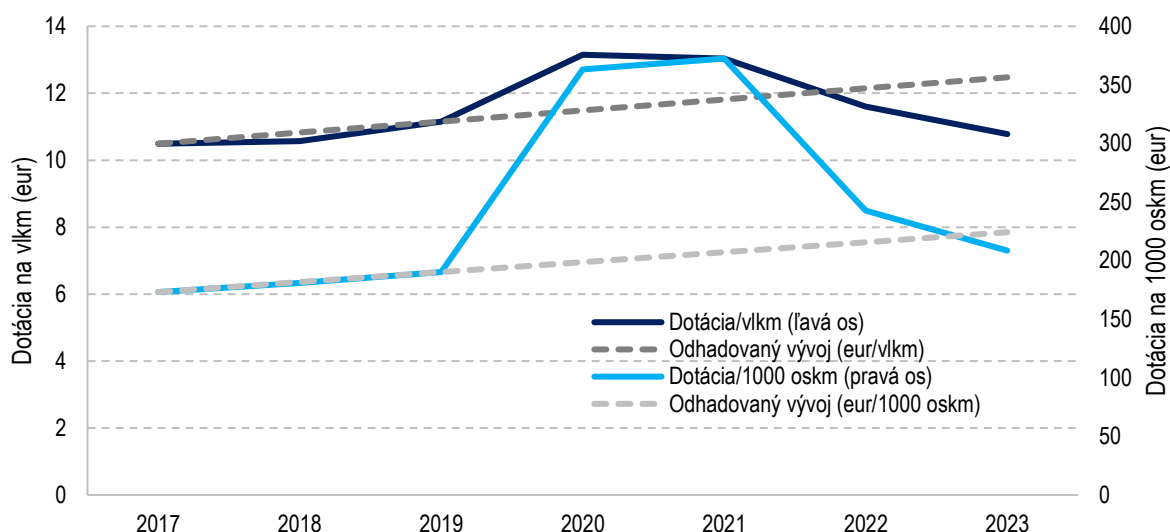
<sup>2</sup> V novom grafikonu došlo k skráteniu jazdnej vzdialenosti vlakov, ktorá však nebola v metodike evidencie cestujúcich zohľadnená.

Zdroj: dáta ZSSK, prepočet ÚHP

## Náklady sa znížili, tržby rástli

Národný dopravca vďaka novému modelu dopravnej obsluhy realizoval opatrenia, ktoré umožnili nižšie jednotkové štátne dotácie napriek posilneniu dopravného výkonu. ZSSK je tak umožnené vďaka novému grafikonu odviezť viac vlakov s nižším počtom vozidiel a personálu, čo predstavuje predpoklady na zvýšenie efektivity ZSSK. Aj keď nový spôsob dopravnej obsluhy posilnil železničnú dopravu oproti roku 2022 o 6 %, celková suma štátnej dotácie ostala približne rovnaká po zohľadnení čistej inflácie. To sa prejavilo na poklese dotácie na vlakový kilometer (vlkm) národného dopravcu po zohľadnení inflácie o 7 % a na osobokilometer (oskm) platiacich cestujúcich o 14 % v porovnaní s rokom 2022 (graf 4). Zníženie potreby vozidiel poskytuje ZSSK viac priestoru na postupné zlepšovanie stavu vozového parku prostredníctvom investícií do nových vozidiel a rozvoja údržbových kapacít. Nahradením zastaraných vozidiel novými a zároveň ich efektívnejšou údržbou bude ZSSK schopná<sup>6</sup> výrazne znížiť počty zálohových vozidiel a získa tým ďalšie zdroje pre zvyšovanie kvality a rozsahu prepravy. Okrem opatrení na strane dopravcu je základným východiskom pre rozvoj verejnej dopravy aj odstraňovanie nevyhovujúceho stavu železničných tratí a ich postupná modernizácia v gescii ŽSR. Realizácia uvedených plánovaných investícií umožní ďalšie skvalitnenie železničnej dopravnej obsluhy, čo povedie k zvýšeniu pozitívneho vplyvu na financovanie verejnej dopravy a vyššej hodnote za peniaze pre všetkých cestujúcich.

Graf 4: Vývoj dotácie pre ZSSK po prepočte na jednotky výkonu (v eur, cenová úroveň rok 2023)

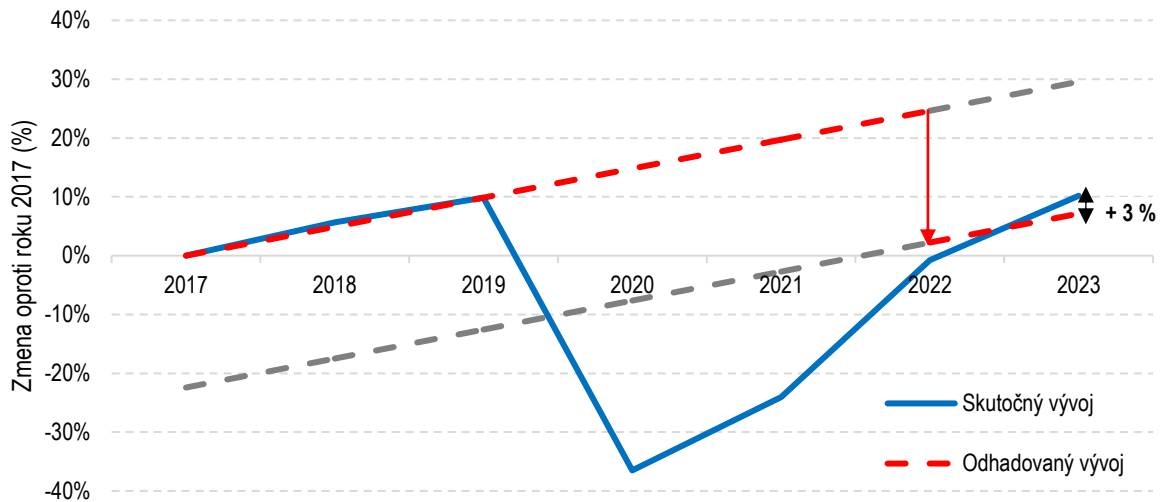


Pozn.: Odhadovaný vývoj vychádza z pokračovania vývoja predpandemických rokov 2017-2019. Osobokilometre sa vzťahujú len na platiacich cestujúcich.  
Zdroj: dáta ZSSK, prepočet ÚHP

Okrem zníženia jednotkovej dotácie (po zohľadnení inflácie) došlo celkovo aj k nárastu tržieb o 3 % v porovnaní so scenárom podľa odhadu ÚHP, keby k zmene grafikonu nedošlo (graf 5). Dôvodom je celkový nárast prepravy platiacich cestujúcich oproti očakávaniam postpandemického vývoja podľa odhadu ÚHP. Na náraste tržieb medzi rokmi 2022 a 2023 sa istou mierou podieľala aj úprava cestovného v medzinárodnej preprave a úprava cenníka REGIONAL.

<sup>6</sup> Realizácia opatrení je súčasne priamo závislá od spôsobu a rozsahu financovania výkonov zo strany objednávateľa pre nasledujúce obdobie.

**Graf 5: Zmena tržieb (2.-4. štvrťrok)**

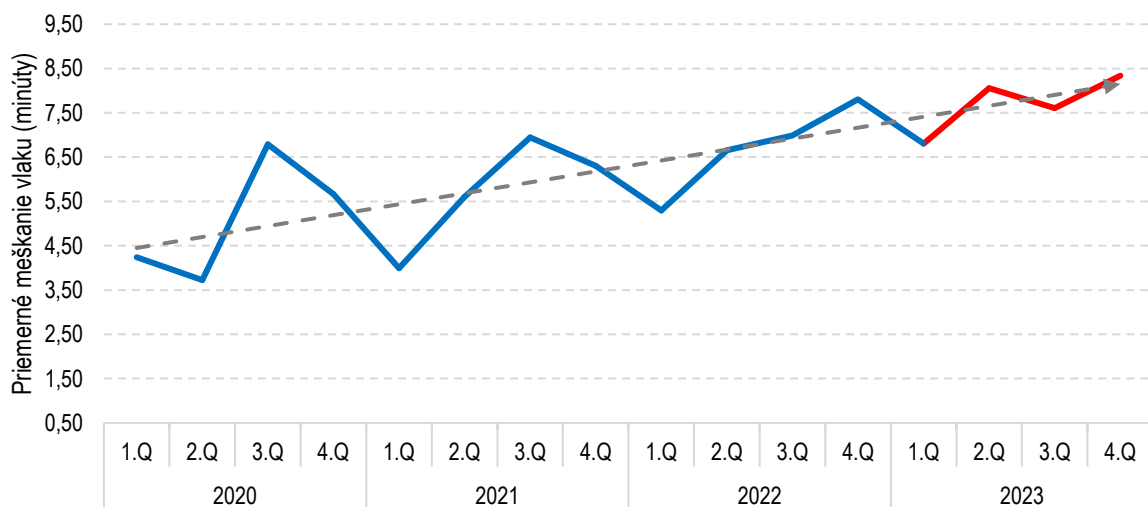


Zdroj: dáta ZSSK, prepočet ÚHP

### Pretrvávajúcim problémom sú meškania, stav infraštruktúry a spoľahlivosť vozidiel

Posilnenie dopravnej obsluhy a rozsiahle výlukové práce zdôrazňujú negatívny vplyv na meškania vlakov z dôvodu neustále zhoršujúceho sa stavu infraštruktúry a vozidiel. Podľa prieskumu spokojnosti a analýz ZSSK sú dnes najväčším problémom meškania, spoľahlivosť a odriekanie vlakov. V roku 2023 až približne 27 % vlakov aspoň v časti trasy zvýšilo meškание na 10 a viac minút. Meškания vlakov kontinuálne rastú posledné roky (graf 7) a nový grafikon nabehol na tento trend. Nárast meškání nie je spôsobený len zmenami v novom grafikone, ale je výsledkom nepriaznivého stavu infraštruktúry spojeným s prechodným alebo trvalým obmedzením traťových rýchlostí (13 % z celkového meškания) a obmedzených finančných a technických podmienok údržby vozidiel ZSSK prejavujúcich sa nedostatočným počtom prevádzkyschopných moderných vozidiel pre rýchlosť 160 km/h a ucelených jednotiek (8 % z celkového meškания). Viac ako 50 % meškání vzniká sekundárnym presunom z jedného zmeškání vlaku na iný, najmä pri prípochoch a slede vlakov (46 % z celkového meškания), ako aj pri obratoch súprav (9 % z celkového meškания). Odstránením primárnych príčin meškания sa tak zabráni aj vzniku sekundárných príčin, a teda väčšine vzniknutých meškání.

**Graf 7: Priemerné meškание vlaku (štvrťročne)**



Zdroj: dáta ŽSR, prepočet ÚHP



**Zdrojom meškania je najmä diaľková doprava, kde mešká viac ako 50 % vlakov a následne k sekundárnemu presunu z jedného zmeškaného vlaku na iný dochádza vo veľkých dopravných uzloch.** Najproblémovejšie z hľadiska vzniku meškaní sú 3 diaľkové linky, ktoré sú prapôvodcom veľkej časti meškaní v celej železničnej sieti a to linka Ex1 na trase Bratislava – Košice, linka Ex3 na trase Praha – Budapešť a linka R10 na trase Bratislava – Žilina. Uvedené linky obsluhujú široké územie Slovenska a vo svojej podstate sú negatívne ovplyvnené každou jednou mimoriadnosťou na železničnej infraštruktúre, čo pri dlhých diaľkových reláciách znásobuje negatívny efekt meškania a prenosu meškania medzi vlakmi. Vo veľkých dopravných uzloch v Bratislave, Trnave, Zvolene, Žiline a Košiciach sa meškania skrz stav infraštruktúry spravidla zväčšujú a cez prípoje a sled vlakov prenášajú na ďalšie linky (tabuľka 4). Následne v prímestskej doprave je zdrojom meškania najmä čakanie na prípoj a nedostatočný obrátový čas súpravy v obrátovanej stanici v dôsledku nedodržania jazdných dób alebo nedodržaného radenia vlaku.

**Tabuľka 4: Problémové linky s meškaniami v roku 2023**

Linka	Trasa	Podiel výrazne meškajúcich vlakov <sup>1</sup>	Priemerné meškanie <sup>2</sup>	Hlavná príčina
<b>Linky zodpovedné za tvorbu meškaní</b>				
Ex1	Bratislava – Žilina Žilina – Košice	85 %	28 minút	Nedostatok moderných vozidiel Zlý stav infraštruktúry
Ex3	Praha – Budapešť	82 %	24 minút	Zahraničie a výluková činnosť
Z35	Banská Bystrica – Margecany	76 %	18 minút	Nedostatok času na nástup a výstup
R10	Bratislava – Žilina	69 %	16 minút	Nedostatok moderných vozidiel
Z31	Košice – Humenné	57 %	14 minút	Zlý stav infraštruktúry
P90	Prešov – Čierna nad Tisou	53 %	13 minút	Rôzne dôvody
Ex5	(Praha) Ostrava – Žilina	42 %	12 minút	Zahraničie
P18	Galanta – Trnava	40 %	10 minút	Neplánovane nezjazdná trať <sup>3</sup>
P74	Vrútky – Prievidza	32 %	9 minút	Rôzne dôvody
P61	Lučenec – Jesenské	32 %	9 minút	Zlý stav infraštruktúry
P10	Kúty – Bratislava	30 %	8 minút	Zlý stav infraštruktúry
<b>Linky postihnuté meškaním iných vlakov</b>				
R13	Bratislava – Banská Bystrica	80 %	22 minút	Sled vlakov
R14	Žilina – Zvolen – Košice	73 %	19 minút	Sled vlakov
R11	Bratislava – Prievidza	62 %	15 minút	Sled vlakov
P80	Poprad – Košice	49 %	13 minút	Sled vlakov
P16	Senica – Trnava	44 %	10 minút	Prípoje
P92	Moldava – Košice	40 %	11 minút	Sled vlakov
R12	Trnava – Nitra	40 %	10 minút	Sled vlakov a obraty súprav
Z20	Bratislava – Nové Zámky	38 %	11 minút	Sled vlakov
P55	Levice – Zvolen	38 %	9 minút	Sled vlakov
P40/P41	Nové Zámky – Nitra – Trnava	38 %	10 minút	Sled vlakov a obraty súprav
P81	Liptovský Mikuláš – Poprad	36 %	9 minút	Sled vlakov
P60	Zvolen – Lučenec	35 %	9 minút	Sled vlakov a prípoje
P70	Čadca – Martin	31 %	10 minút	Sled vlakov
P56	Horná Štubňa – Zvolen	31 %	8 minút	Prípoje a obraty súprav
P10	Bratislava – Trnava	30 %	8 minút	Sled vlakov

<sup>1</sup> Podiel vlakov, ktoré aspoň v časti trasy zvýšili meškanie na 10 a viac minút. Do cieľovej stanice však mohli prísť s menším meškaním.

<sup>2</sup> Priemerné meškanie všetkých vlakov na danej linke.

<sup>3</sup> Od 12.5.2023 do 1.9.2023 bola na úseku Sereď – Galanta prerušená vlaková doprava a nahradená autobusovou dopravou.

Zdroj: dáta ŽSR, prepočet ÚHP

## Záver

Nový koncept grafikonu vlakovej dopravy 2022/2023 zostavený podľa *Plánu dopravnej obslužnosti* priniesol výraznú zmenu dopravnej obsluhy Slovenska železničnou dopravou a prispel k oživeniu dopytu po cestovaní vlakmi po pandémie v podobe nárastu prepravy platiacich cestujúcich (graf 2) a tržieb (graf 5). Napriek vyššiemu počtu vlakov však v niektorých ukazovateľoch nedokázal v prvom roku jeho zavedenia predpandemické hodnoty prekonať. Priestor na prekonanie predpandemických hodnôt je v zlepšení stavu vozidlového parku a infraštruktúry, ktorých zlý stav sa v súčasnosti prejavuje v podobe narastajúcich meškaní, spoľahlivosti a odriekania vlakov. Implementácia *Plánu dopravnej obslužnosti* a z neho vyplývajúci nový grafikon potvrdili špecifika železničného sektoru na Slovensku, ktorý je dnes charakteristický predovšetkým zlou kvalitou železničnej infraštruktúry a nízkou spoľahlivosťou vozidiel, čo sa prejavuje najmä v meškaní a odriekaní vlakov a v nespokojnosti zákazníkov. Zmena grafikonu a súčasný stav potvrdzujú aj skutočnosť silnej zotrvačnosti a citlivosti zákazníkov vo verejnej doprave na zmeny z pohľadu samotného zákazníka aj nadväznej verejnej dopravy. Z uvedeného vyplýva aktuálna potreba stabilizácie ponuky a realizácia korekcií smerujúcich k uspokojovaniu zákazníckych potrieb a stabilizáciu nadväzného systému verejnej dopravy.

Nový koncept grafikonu a naň nadväzujúce opatrenia národného dopravcu priniesli aj viaceré pozitívne efekty z pohľadu optimalizácie nákladov na jednotku dotácie na vlakový kilometer aj na osobokilometer platiacich cestujúcich (graf 4).

Realizovaná prvá etapa *Plánu dopravnej obslužnosti* v podobe nového konceptu grafikonu vlakovej dopravy 2022/2023 potvrdila potrebu stabilizácie ponuky verejnej dopravy a identifikovala opatrenia, ktoré je nevyhnutné realizovať v priebehu implementácie ďalších etáp *Plánu dopravnej obslužnosti*:

- **Priorizovať odstraňovanie prechodných obmedzení traťových rýchlosti (POTR).** Odstraňovať POTR prioritne tam, kde zlý stav infraštruktúry je zodpovedný za tvorbu meškaní (tabuľka 4).
- **Včas koordinovať a plánovať výlukovú činnosť** so zapracovaním jasných a realizovateľných opatrení do grafikonu s cieľom stabilného dodržiavania jazdných dôb stanovených grafikomom.
- **Urobiť revíziu *Plánu dopravnej obslužnosti* tam, kde sa identifikovali problémy.** Lepšie zohľadniť reálny stav infraštruktúry a možnosti vozidlového parku a personálu s definovaním jasných opatrení smerujúcich k úspešnému realizovaniu cieľového stavu dopravnej obsluhy.
- **Upraviť grafikon na problémových linkách v súlade s filozofiou *Plánu dopravnej obslužnosti* a s ohľadom na existujúce obmedzenia.** Príležitosti na zlepšenie grafikonu sú najmä vo zvýšení časových rezerv pre elimináciu meškaní, v zrealizovaní dĺžky prestojov v staniaciach, čiastočne v zvýšení počtu zastávok na znamenie a v možnom prehodnotení zastavovania v zastávkach s minimálnym počtom cestujúcich pri súčasnej koordinácii verejnej dopravy v regióne s prímestskou autobusovou dopravou.
- **Priorizovať nasadzovanie moderných vozidiel.** Nasadzovať moderné vozidlá prioritne tam, kde nedostatok moderných vozidiel je zodpovedný za tvorbu meškaní (tabuľka 4). Spoľahlivosť vozidiel je nevyhnutné zvýšiť cestou zintenzívnenia, optimalizácie a dôsledného plánovania údržbárskych zásahov pri kľúčových radách vozidiel, k čomu by malo pozitívne prispieť vybudovanie nových stredísk technicko-hygienickej údržby.