



# Kapacitná stratégia ŽSR pre ročný cestovný poriadok 2025

Železnice Slovenskej republiky



Marec 2023

## Obsah

0	História zmien .....	2
0.1	Úvod a pôsobnosť tohto dokumentu .....	3
0.2	Zoznam skratiek .....	4
0.3	Zoznam tabuliek a obrázkov .....	6
0.4	Zoznam kontaktov .....	7
0.5	Hraničné úseky tratí .....	7
0.6	Geografická oblasť KS ŽSR RCP 2025 .....	8
0.6.1	Špecifikácia geografickej oblasti KS ŽSR RCP 2025 .....	9
0.6.1.1	Základné údaje o hlavných traťových úsekoch .....	9
0.6.1.2	Základné údaje o odklonových a prípojných traťových úsekoch .....	10
1	Očakávaná kapacita ŽI pre RCP 2025 .....	12
1.1	Dodatočne dostupná kapacita ŽI pre RCP 2025 .....	12
1.2	Zníženie dostupnej kapacity ŽI pre RCP 2025 .....	14
2	Plánované dočasné obmedzenie kapacity ŽI (TCR) .....	16
2.1	Zásady plánovania TCR na ŽSR .....	17
2.2	Popis procesu plánovania TCR vrátane procesov eskalácie .....	18
2.3	Očakávané TCR pre RCP 2025 .....	19
3	Zásady plánovania vlakovej dopravy a dopravné intenzity .....	22
3.1	Zásady plánovania dopravy .....	22
3.1.1	Princípy spolupráce so servisnými zariadeniami, ako aj inými strategickými zložkami pre potreby budúcej konštrukcie RCP .....	23
3.1.2	Základné princípy tvorby kapacitnej stratégie pre jednotlivé traťové úseky .....	24
3.2	Základné kategórie vlakov na tratiach RFC 7 .....	28
3.3	Dopravné intenzity .....	30
3.4	Očakávané intenzity v hraničných úsekoch pre RCP 2025 .....	31
4	Schvaľovanie a publikovanie KS RCP 2025 .....	31
4.1	Použitá literatúra .....	32

## 0 História zmien

Verzia	Upravil	Dátum	Popis zmeny
1.0a	Bc. Jakub Kuna	9.3.2023	Vytvorenie štruktúry dokumentu
1.01	Ing. Jozef Dudák	20.3.2023	Doplnenie dokumentu
1.02	Kuna/Dudák	28.3.2023	Zpracovanie príloh do dokumentu
1.03	Kuna	04.04.2023	Zpracovanie pripomienok PT2 TTR
1.04	Kuna/Dudák	12.04.2023	Zpracovanie poznámok kap.1.1 a kap.2
1.05	Kuna/Dudák	16.04.2023	Dopracovanie kapitoly TCR
1.06	Ferdinand/Kuna/Dudák	28.04.2023	Dopracovanie kapitoly Plánovanie dopravy
2.0	Kuna/Dudák	26.05.2023	Záverečné pracovanie pripomienok

## 0.1 Úvod a pôsobnosť tohto dokumentu

TTR (z anglického TIMETABLING AND CAPACITY REDESIGN) je značka pre „Inteligentný manažment kapacity ŽI“, ktorého cieľom je harmonizovanie podmienok pridelovania kapacity železničnej infraštruktúry (ŽI) na európskom železničnom dopravnom trhu a zvýšenie konkurencieschopnosti železničnej dopravy v EÚ, ako aj v Slovenskej republike. TTR zavádza nové a reviduje existujúce procesy pre nový prístup lepšieho a plynulejšieho plánovania kapacity ŽI. Projekt TTR zároveň zohľadňuje viacero postupných časových prvkov, ktoré sú pri dlhodobom, strednodobom ale aj krátkodobom plánovaní kapacity ŽI dôležité pre jej efektívne využitie, a to plánovanie dočasných obmedzení kapacity ŽI, Kapacitnú stratégiu, Kapacitné modely, Ponuku kapacity, žiadosti do ročného cestovného poriadku (RCP), Priebežné plánovanie, plánovanie vlakových trás do prebiehajúceho ročného cestovného poriadku (tzv. AD HOC) ako aj úpravy pridelenej kapacity ŽI počas samotnej jazdy vlaku.

Podstatnou súčasťou procesu TTR je skoré plánovanie kapacity ŽI, ktorého prvým prvkom je **Kapacitná stratégia**. V smernici Európskeho Parlamentu a Rady 2012/34/EÚ sa v článku 26 vyžaduje, aby členské štáty EÚ zabezpečili, aby sa systémy pridelovania kapacity ŽI riadili zásadami stanovenými v právnych predpisoch EÚ, a umožňovali tak manažerom infraštruktúry (ďalej MI) optimálne a efektívne využívať dostupnú kapacitu ŽI. Aby ŽSR mohli efektívne plniť túto zákonnú požiadavku, je dôležité mať včasné znalosti o dostupnej kapacite ŽI pre dané ročné cestovné poriadky (ďalej RCP) ako aj znalosti o všeobecných kapacitných potrebách žiadateľov. Proces tvorby Kapacitnej stratégie zhromažďuje a usporadúva tieto informácie a stanovuje všeobecné zásady, ktoré sa majú ďalej používať v procese plánovania a pridelovania kapacity ŽI. Tieto poznatky musia byť tiež zdieľané a zosúladené s príslušnými zainteresovanými stranami (dotknutí MI, žiadatelia, železničné podniky, orgány verejnej moci, prevádzkovatelia servisných zariadení a dopravné združenia). Kapacitná stratégia je prvým prvkom implementácie procesu TTR, na základe ktorej budú vytvorené Kapacitné modely.

**Tento dokument bol vytvorený MI v SR, ktorým sú ŽSR. Dokument bol vypracovaný v súlade s príručkou RNE pre Kapacitnú stratégiu a je súčasťou Národnej implementácie projektu TTR v SR.** V právnom prostredí SR sú ŽSR zároveň alokačným orgánom teda aj pridelovateľom kapacity ŽI. Táto Kapacitná stratégia ŽSR pre RCP 2025 bola vytvorená v súlade s procesmi a zásadami spoločného medzinárodného rámca projektu TTR. ŽSR tým podporujú medzinárodne harmonizované procesy plánovania kapacity ŽI v rámci jednotného európskeho železničného priestoru. Tento dokument je v súlade s postupmi „Prechodných období“, kde zverejnenie tohto dokumentu je oneskorené oproti vyžadovaným konečným procesom TTR (neskôr ako 36 mesiacov pred platnosťou príslušného RCP).

Táto Kapacitná stratégia ŽSR má pomôcť železničnému sektoru zlepšiť jeho konkurencieschopnosť oproti ostatným sektorom dopravy v SR, ako aj zaistiť väčší podiel železnice na dopravnom trhu SR.

## 0.2 Zoznam skratiek

Skratka	Význam
AC	Alternating current ( <i>Striedavý prúd</i> )
DOZZ	Diaľkovo obsluhované zabezpečovacie zariadenie
EE	Elektrotechnika a energetika
ETCS	European Train Control System ( <i>Európsky vlakový zabezpečovací systém</i> )
ERTMS	European Rail Traffic Management System ( <i>Európsky systém riadenia vlakovej dopravy</i> )
EÚ	Európska únia
HKV	Hnacie koľajové vozidlo
IA	Investičná akcia
IS	Informačný systém
IT	Informačné technológie
IZ	Investičné zadanie
KRK	Komplexná rekonštrukcia koľaje
KRT	Komplexná rekonštrukcia trate
KR ŽM	Komplexná rekonštrukcia železničného mostu
KRŽŽ	Komplexná rekonštrukcia železničného zvršku
KS ŽSR	Kapacitná stratégia ŽSR
MI	Manažér infraštruktúry
ND	Nákladná doprava
NPIM	Národný manažér implementácie TTR
OD	Osobná doprava
OZT	Oznamovacia a zabezpečovacia technika
PIS	Prevádzkový informačný systém
POO	Plán obnovy a odolnosti
POTR	Prechodné obmedzenie traťovej rýchlosti

PPŽS	Podmienky používania železničnej siete
RCP (GVD)	Ročný cestovný poriadok (Grafikon vlakovej dopravy)
RFC	Rail Freight Corridor (Koridor nákladnej dopravy)
RNE	RailNetEurope (Združenie MI a prideľovateľov kapacity v EU)
TCR	Temporary Capacity Restrictions (Plánované dočasné obmedzenia kapacity)
TIOP	Terminál Integrovannej Osobnej Prepravy
TNS	Trakčná napájacia stanica
TTP	Tabuľka traťových pomerov
TTR	TimeTabling and Capacity Redesign (Inteligentný manažment kapacity ŽI)
zab. zar	Zabezpečovacie zariadenie
ŽI	Železničná infraštruktúra
žkm	Železničný kilometer
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky

### 0.3 Zoznam tabuliek a obrázkov

Obrázok 1: Vizualizácia geografickej oblasti tratí zahrnutých do KS ŽSR RCP 2025.....	8
Tabuľka 1: Zoznam IA s pozitívnym dopadom na kapacitu ŽI pre RCP 2025 .....	12
Tabuľka 2: Predpokladané zníženie dostupnej kapacity ŽI v RCP 2025 .....	15
Tabuľka 3: Rozdelenie TCR podľa prílohy VII Smernice 2012/34/EU .....	16
Obrázok 2: Grafický pohľad na rozdelenie TCR kategórie podľa Prílohy VII Smernice 34/2012/EU .....	16
Tabuľka 4: Požadovaný časový harmonogram koordinácie, konzultácie a zverejňovanie informácií o TCR .....	19
Tabuľka 5: Zoznam predpokladaných TCR pre RCP 2025 .....	20
Obrázok 3: Vizualizácia TCR pre RCP 2025.....	21
Tabuľka 6: Rozdelenie železničných tratí RFC 7, podľa úrovne naplnenia kapacity ŽI a prevádzkovaných kategórii vlakov.....	24
Obrázok 4: Vizualizácia úrovne naplnenia kapacity ŽI pre RCP 2023.....	28
Obrázok 5: Vizualizácia vedenia liniek PDO pre RCP 2025.....	27
Tabuľka 7: Základné parametre vlakov osobnej dopravy .....	28
Tabuľka 8: Základné parametre vlakov nákladnej dopravy .....	29
Tabuľka 9: Zodpovedný MI za konštrukciu RCP na hraničnom úseku .....	29
Tabuľka 10: Výhľadové dopravné intenzity pre RCP 2025.....	30
Tabuľka 11: Intenzity v medzinárodnej doprave na hraničných úsekoch (počet vlakov za hod).....	31

## 0.4 Zoznam kontaktov

Zoznam dotknutých MI a kontaktné informácie národných manažérov implementácie TTR (NPIM):

Názov MI	Pozícia	Meno	Tel. číslo	Email
Železnice Slovenskej republiky	NPIM	Jozef Dudák	+421 2 2029 5071	dudak.jozef@zsr.sk
Správa železnic, státní organizace	NPIM	Richard Těhník	+420 972 244 641	tehnikR@spravazeleznic.cz
Österreichische Bundesbahnen INFRA	NPIM	Jean-Marc Hillenberg		jean-marc.hillenberg@oebb.at
Magyar Államvasutak Zrt.	NPIM	Zoltán Imre Kovács	+36 30 565 5613	kovacs.zoltan.imre@mav.hu

## 0.5 Hraničné úseky tratí

Zoznam hraničných priechodov ŽSR so susednými štátmi:

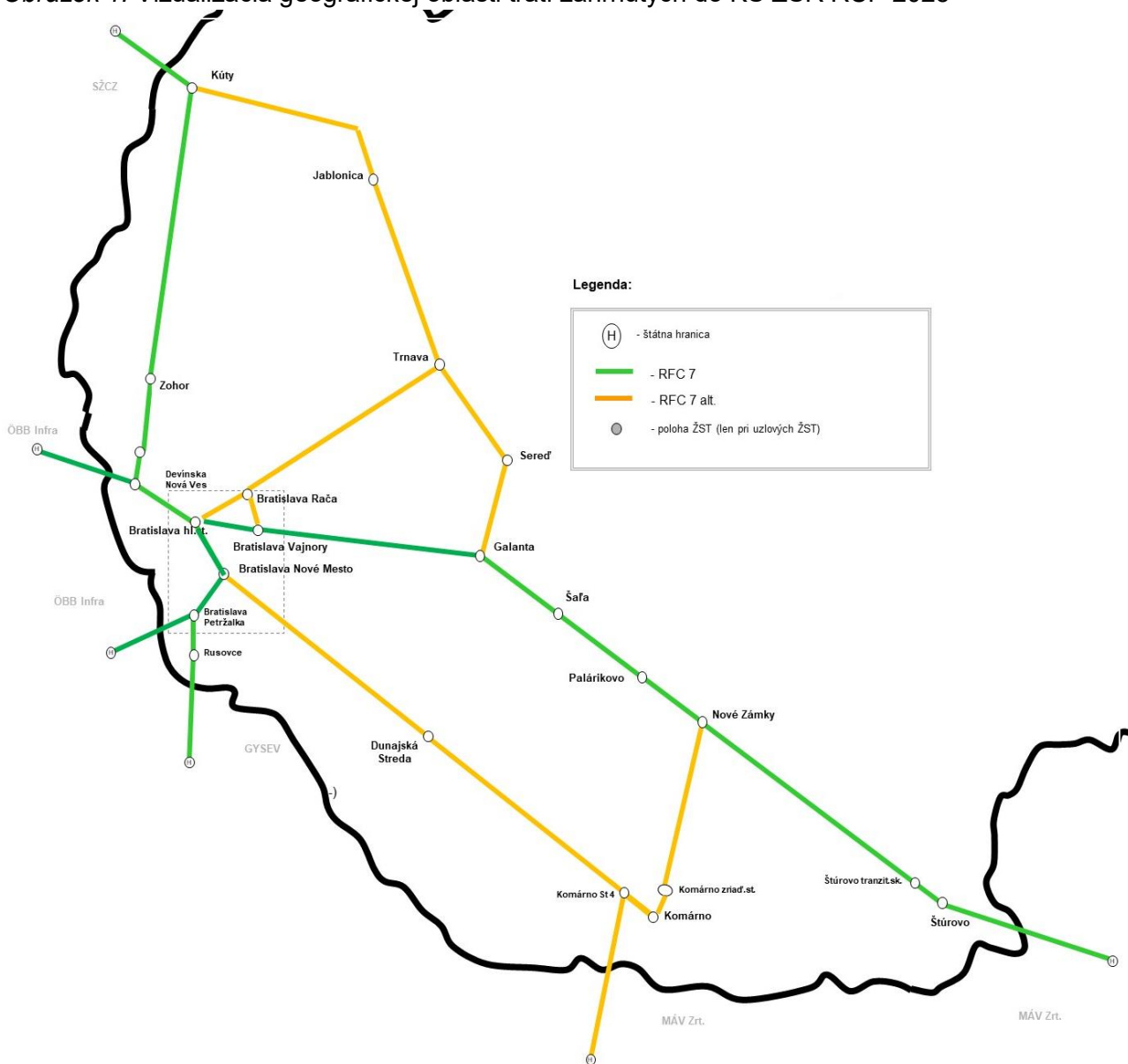
Názov hraničného úseku	Susedný štát	Typ prevádzkovej dopravy
Kúty - Lanžhot	Česká republika	Osobná, Nákladná
Devínska Nová Ves - Marchegg	Rakúska republika	Osobná, Nákladná
Bratislava-Petržalka - Kittsee	Rakúska republika	Osobná, Nákladná
Rusovce - Rajka	Maďarská republika	Osobná, Nákladná
Štúrovo - Szob	Maďarská republika	Osobná, Nákladná
Komárno - Komárom	Maďarská republika	Osobná, Nákladná



## 0.6 Geografická oblasť KS ŽSR RCP 2025

ŽSR vypracovali túto Kapacitnú stratégiu ŽSR pre RCP 2025 v rozsahu traťových úsekov koridoru RFC 7 „Orient/východné Stredomorie“ (vrátane alternatívnych a prípojných tratí) ako významného železničného spojenia vedeného v osi západ – juh, na ktorom je realizovaný významný objem medzinárodnej železničnej dopravy.

Obrázok 1: Vizualizácia geografickej oblasti tratí zahrnutých do KS ŽSR RCP 2025



zdroj: ŽSR

## 0.6.1 Špecifikácia geografickej oblasti KS ŽSR RCP 2025

Trate v rozsahu Kapacitnej stratégie ŽSR pre RCP 2025 sa z hľadiska územného členenia SR nachádzajú v juhozápadnej časti SR, na územiach Trnavského, Bratislavského a Nitrianskeho kraja.

Správcom ŽI a prevádzkovateľom ŽI na týchto tratiach je ŽSR Oblastné riaditeľstvo Trnava.

### 0.6.1.1 Základné údaje o hlavných traťových úsekoch

Trať: **Szob (HU) – Štúrovo – Bratislava hlavná stanica** ([TTP 120A](#))

Rozchod: **1 435 mm**  
Koľajnosť: **2**  
Dĺžka: **149 km**  
Kategória trate: **1A**  
Kategória zvislého zaťaženia: **D4**  
P/C Profil: **70 / 400**  
Trakčná sústava: **25 kV AC, 50 Hz**  
Najväčšia traťová rýchlosť: **Štúrovo št. hr. – Sládkovičovo 120 km/h**  
**Sládkovičovo – Senec 140 km/h**  
**Senec – Bratislava hl. st. 120 km/h**

Trať: **Bratislava hlavná stanica – Kúty – Lanžhot** ([TTP 126A](#))

Rozchod: **1 435 mm** Koľajnosť: **2**  
Dĺžka: **74 km** Kategória trate: **1A**  
Trakčná sústava: **25 kV AC, 50 Hz**  
Kategória zvislého zaťaženia **D3**  
P/C Profil: **70 / 400**  
Najväčšia traťová rýchlosť: **Bratislava hlavná stanica – Devínska Nová Ves 120km/h**  
**Zohor – Devínska Nová Ves 140km/h (1.traťová koľaj)**  
**Kúty – Malacky 140km/h (1.traťová koľaj)**  
**Devínska Nová Ves – Kúty 140km/h (2.traťová koľaj)**  
**Kúty št. hranica – Lanžhot 120km/h**

Trať: **Devínska Nová Ves – Devínska Nová Ves št.hr** ([TTP 126B](#))

Rozchod: **1 435 mm**  
Koľajnosť: **1**  
Dĺžka: **3,62 km**  
Kategória trate: **1**  
Kategória zvislého zaťaženia: **C3**  
P/C Profil: **70 / 400**  
Trakčná sústava: **25 kV AC, 50 Hz** (ŽST Devínska Nová Ves)  
Najväčšia traťová rýchlosť: **80km/h**

Trať: **Bratislava-Nové Mesto - Bratislava-Petržalka - Rusovce - Rajka (HU)** ([TTP 127C](#))

Rozchod: **1 435 mm**

Koľajnosť: **1** (Rajka –Rusovce – Bratislava-Petržalka)  
**2** (Bratislava-Petržalka – Bratislava-Nové Mesto)

Dĺžka: **27 km**

Kategória trate: **1**

Trakčná sústava: **25 kV AC, 50 Hz**  
**15 kV AC, 16 2/3 Hz** (časť ŽST Bratislava-Petržalka)

Kategória zvislého zaťaženia: **D4**

P/C Profil: **70 / 400**

Najväčšia traťová rýchlosť: **Bratislava-Nové Mesto – Bratislava ÚNS 60 km/h**  
**Bratislava ÚNS – Štátna hranica SR/HU 80 km/h**

### **0.6.1.2 Základné údaje o odklonových a prípojných traťových úsekoch**

Trať: **Komárom (HU) - Komárno – Nové Zámky** ([TTP 120B](#))

Rozchod: **1 435 mm**

Koľajnosť: **1**

Dĺžka: **33 km**

Kategória trate: **1**

Trakčná sústava: **25 kV AC, 50 Hz**

Kategória zvislého zaťaženia: **D4**

P/C Profil: **70 / 400**

Najväčšia traťová rýchlosť: **Komárom (HU) – Komárno St.4 60 km/h**  
**Komárno St.4 – Komárno 80 km/h**  
**Komárno– Nové Zámky 100 km/h**

Trať: **Trnava – Bratislava hlavná stanica** ([TTP 125A](#))

Rozchod: **1 435 mm**

Koľajnosť: **2**

Dĺžka: **46 km**

Kategória trate: **1**

Kategória zvislého zaťaženia: **D4**

P/C Profil: **70 / 400**

Trakčná sústava: **25 kV AC, 50 Hz**

Najväčšia traťová rýchlosť: **Trnava – Bratislava-Rača 160 km/h**  
**Bratislava-Rača – Bratislava hl. st. 100 km/h**

Trať: **Trnava – Kúty** ([TTP 128C](#))

Rozchod: **1 435 mm**

Koľajnosť: **1**

Dĺžka: **69 km**

Kategória trate: **2**

Kategória zvislého zaťaženia **D4**

P/C Profil: **70 / 400**

Trakčná sústava: **25 kV AC, 50 Hz**

Najväčšia traťová rýchlosť: **Trnava – Boleráz 80 km/h**  
**Boleráz – Smolenice 90 km/h**

**Smolenice – Jablonica 70 km/h**  
**Jablonica – Kúty 80 km/h**

**Trať: Trnava - Sered' ([TTP 128B](#))**

Rozchod: **1 435 mm**  
Koľajnosť: **1**  
Dĺžka: **46 km**  
Kategória trate: **2**  
Kategória zvislého zaťaženia: **D4**  
P/C Profil: **70 / 400**  
Trakčná sústava: **25 kV AC, 50 Hz**  
Najväčšia traťová rýchlosť: **Trnava – Sered' 80 km/h**

**Trať: Sered' - Galanta ([TTP 128A](#))**

Rozchod: **1 435 mm**  
Koľajnosť: **2**  
Dĺžka: **12 km**  
Kategória trate: **2**  
Kategória zvislého zaťaženia: **D4**  
P/C Profil: **70 / 400**  
Trakčná sústava: **25 kV AC, 50 Hz**  
Najväčšia traťová rýchlosť: **Sered' – Galanta 100 km/h**

**Trať: Bratislava hlavná stanica – Bratislava-Nové Mesto ([TTP 127G](#))**

Rozchod: **1 435 mm**  
Koľajnosť: **1**  
Dĺžka: **5,11 km**  
Kategória trate: **1**  
Kategória zvislého zaťaženia: **D4**  
P/C Profil: **70 / 400**  
Trakčná sústava: **25 kV AC, 50 Hz**  
Najväčšia traťová rýchlosť: **Bratislava hlavná stanica – Bratislava-Nové Mesto 80 km/h**

**Trať: Bratislava-Nové Mesto - Komárno ([TTP 124A](#))**

Rozchod: **1 435 mm**  
Koľajnosť: **1**  
Dĺžka: **95km**  
Kategória trate: **2**  
Kategória zvislého zaťaženia:  
Komárno – Dunajská Streda **D4**  
Dunajská Streda –Podunajské Biskupice **D4**  
Podunajské Biskupice - Bratislava Nové Mesto **C4**  
P/C Profil: **70 / 400**  
Trakčná sústava: **25 kV AC, 50 Hz** (ŽST Komárno – Komárno St.4 po výh.1A, ŽST Bratislava-  
Nové Mesto)  
Najväčšia traťová rýchlosť: **80 km/h**

# 1 Očakávaná kapacita ŽI pre RCP 2025

## 1.1 Dodatočne dostupná kapacita ŽI pre RCP 2025

V tejto kapitole sú uvedené informácie o investičných akciách (IA) ŽSR, ktoré sa realizujú alebo plánujú realizovať do doby platnosti RCP 2025 s pozitívnym dopadom na kapacitu ŽI v správe ŽSR. V prehľadnej tabuľke nižšie, je uvedený aj popis pozitívneho dopadu na kapacitu ŽI.

Tabuľka 1: Zoznam IA s pozitívnym dopadom na kapacitu ŽI pre RCP 2025

Názov/popis IA	Predpoklad realizácie IA	Popis pozitívneho dopadu realizácie IA na ŽI
Rekonštrukcia Bratislavského tunela č.2, ŽST BA hl.st.	2023	Predĺženie životnosti tunela; Zaistenie bezpečnosti prevádzky železničnej dopravy v tuneli (eliminácia vzniku ľadu v tuneli a jeho možnej kolízie s vlakmi); Zaistenie bezpečnosti zamestnancov vykonávajúcich správu a údržbu tunela; Zníženie nákladov na údržbu tunela; Zvýšenie kapacity železničnej trate na úseku ŽST Bratislava hl. stanica – ŽST Bratislava Lamač.
ŽST Trnovec nad Váhom – ŽST Tvrdošovce, rekonštrukcia koľaje č. 1 a koľaje č.2	2023	Zvýšenie traťovej rýchlosti; Dosiahnutia normového stavu ŽI; Zlepšenie bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy; Zníženie nákladov na údržbu železničného zvršku a spodku; Dosiahnutie vyššieho kvalitatívneho štandardu ŽI. Zvýšenie traťovej rýchlosti na 140 km/h. Rekonštrukcia zastávky Jatov (nástupišťa, plochy pre cestujúcich, vonkajšie osvetlenie); Rekonštrukcia dvoch ks železničných priecestí. (km polohy priecestí doplniť na základe PD z O220)
ŽST Nové Zámky – ŽST Palárikovo, rekonštrukcia koľaje č. 1 a č. 2	2023	Komplexná rekonštrukcia trate s parametrami modernizácie, výmena zastaraného typu konštrukcie železničného zvršku a spodku pre dosiahnutie normového stavu a zlepšenie bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy; Zvýšenie traťovej rýchlosti na 140 km/h; Zníženie nákladov na údržbu a opravy a tým dosiahnutie vyššieho kvalitatívneho štandardu osobnej dopravy; Rekonštrukcia trakčného vedenia a ukoľajnenia; Rekonštrukcia zastávky Ľudovítov (nástupišťa, plochy pre cestujúcich, vonkajšie osvetlenie); Rekonštrukcia železničného priecestia v žkm 139,083 (PZZ a priecestná konštrukcia), ako aj úprava železničného mostného objektu v žkm 143,696 (izolácia,

		sanácia krídiel, oprava ríms a pod.). V celom traťovom úseku je riešené aj odstránenie náletovej zelene ohrozujúcej bezpečnosť dopravy.
ŽSR, ŽST Dvory nad Žitavou, rekonštrukcia výhybiek	2023	Kvalitatívne zlepšenie stavu ŽI v stanici.
Šaštín - Kúty, KRŽZ koľ. č. 1	2024	Zaistenie dlhodobej bezpečnosti železničnej prevádzky v danom úseku; Zvýšenie traťovej rýchlosti; Zníženie prevádzkových nákladov.
Modernizácia v dvoch úsekoch štátna hranica ČR/SR – Devínska Nová Ves	2023-2026	Skrátenie cestovného času vlakov; Modernizácia železničných staníc a zastávok; Zvýšenie kvality infraštruktúry z hľadiska bezpečnosti, interoperability, dostupnosti, spoľahlivosti a účinnosti; Znižovanie hlukového a atmosférického znečistenia; Zvyšovanie bezpečnosti na železničných tratiach odstraňovaním úrovňových križovatiek križovaní železničnej trate s pozemnými komunikáciami a ich nahrádzaním mimoúrovňovými križovaním (nadjazdy, podjazdy, podchody); Implementácia ERTMS.
KRŽZ koľaje č. 1 a 2. Bratislava-Nové Mesto – Bratislava ÚNS	2024 - 2025	Zvýšenie kvality ŽI z hľadiska bezpečnosti, spoľahlivosti a účinnosti; Znižovanie hlukového a atmosférického znečistenia zo železničnej dopravy; Zvyšovanie bezpečnosti na železničných tratiach; Obmedzenie neefektívneho vynakladanie finančných prostriedkov na udržiavacie práce ŽI.
Šelpice-Boleráz, KRŽZ koľ. č.1	2024 - 2025	Zlepšenie parametrov trate pre bezpečnú a plynulú prevádzku vlakov; Modernizácia priecestí, železničného zvršku, tvaru zemného telesa trate; Zvýšenie traťovej rýchlosti na 100km/hod Zníženie negatívnych dopadov koľajovej prevádzky na obyvateľstvo, zlepšenie a skvalitnenie životného prostredia; Zníženie nákladov na údržbu definičného úseku po ukončení stavby; Obmedzenie nepredpokladaných porúch a z nich vyplývajúce obmedzenia železničnej prevádzky.
Modernizácia traťového úsek Malacky – Kúty DOZZ + ETCS	2024-2028	Zvýšenie traťovej rýchlosti, zväčšenie užitočnej dĺžky koľají, väčšia dĺžka nástupišť, vyššia kategória zabezpečenia trate, interoperabilita, implementácia ERTMS, spoľahlivosť a dostupnosť ŽI.
KR ŽM km 7,892 Bratislava Nové Mesto-Dunajská Streda	2024-2025	Zrušenie rýchlostných obmedzení na moste, zvýšenie bezpečnosti.

Elektrifikácia trate Devínska Nová ves – št. hr. (AT)	2024	Možnosť jazdy vlakov aj závislou trakciou, zefektívnenie prevádzky.
ŽST Bajč, rekonštrukcia koľaje č. 3	2024	Nový typ železničného zvršku; Odstránenie POTR; Zvýšenie bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy; Zníženie nákladov na údržbu ŽI.
Výstavba TIOP Bory	2023	Nová železničná zastávka s prístupom k nekoľajovej MHD s parkovaním bicyklov.
Výstavba TIOP Ružinov	2023 - 2024	Vybudovanie novej dopravne v úseku Bratislava nové mesto – Dunajská Streda (124A)
ŽST Nové Košariská rekonštrukcia koľají a výhybiek	2024	Zvýšenie priepustnosti jednokoľajnej trate; Obslužnosť stanice s dlhšími vlakovými súpravami; Zlepšenie technického stavu železničného zvršku. Zvýšenie kapacity koľajiska a bezpečnosti.

Vysvetlenie popisu vykonávaných prác na ŽI:

### **Komplexná rekonštrukcia ŽI veľkého rozsahu** (KRT, KRŽZ, KRK)

Ide obvykle o IA väčšieho rozsahu za účelom komplexnej rekonštrukcie hlavne železničného zvršku a niektorých stavieb a zariadení železničného spodku (mostov, tunelov). IA KRK pozostáva zo súvislej výmeny pôvodných koľajníc s výmenou upevňovadiel a gumových podložiek. Po výmene koľajníc je obnovená bezстыková koľaj aj s novými ambulantnými izolovanými stykmi. Následne je vykonané celoprofilové prečistenie štrkového lôžka. Zároveň je vykonaná úprava geometrickej polohy koľaje, úprava štrkového lôžka a banketov.

### **Modernizácia tratí a železničných staníc:**

Ide obvykle o stavby veľkého rozsahu zahŕňajúce kompletnú obnovu železničnej infraštruktúry (ŽI) so zvýšením parametrov v danom úseku tratí. Modernizácia sa obvykle dotýka celej ŽI to znamená železničného zvršku a stavieb a zariadení železničného spodku (mostné konštrukcie, mosty, podchody, tunely) a ostatných zariadení zab.zar., OZT, EE prípadne aj stavieb budov.

### **Komplexná rekonštrukcia železničného mostu** (KR ŽM)

V rámci tejto IA železničných mostov sa vykonávajú práce s povrchovou úpravou zábradlia a nosnej konštrukcie, sanácia betónových povrchov (parapet, opory, piliere a pod.), výmeny izolácie nosnej konštrukcie, oprava prvkovej mostovky ocelových mostov, výmena mostníc, Obnovenie systému protikoróznej ochrany, odstránenie vegetácie a činnosti odstraňujúce opotrebenie alebo poškodenie objektu tak, aby mohol plniť svoju funkciu.

## **1.2 Zníženie dostupnej kapacity ŽI pre RCP 2025**

V tejto kapitole sú uvedené informácie o očakávaných negatívnych dopadoch na kapacitu ŽI nesúvisiacich s TCR pre RCP 2025.

**Investičný dlh z predchádzajúcich rokov** sa prejavuje na aktuálnom vysoko opotrebovanom technickom stave koľají, výhybiek, zabezpečovacích a oznamovacích zariadení, pevných elektrických trakčných a silnoprúdových zariadení. Uvedený stav zodpovedá veku jednotlivých komponentov železničnej infraštruktúry, prevádzkovému zaťaženiu **a miery odloženej údržby z dôvodu absencie finančného krytia**. Vytvorený investičný dlh predstavuje narastajúce riziká ohľadne vysokej poruchovosti s potrebou riešení formou okamžitej, resp. operatívne plánovanej



údržby na odstránenie náhle vzniknutých porúch, poškodení s plnými dôsledkami pre bezpečnosť spoľahlivosť a plynulosť železničnej prevádzky. Tento spôsob zabezpečovania prevádzkyschopnosti ŽI nerieši zníženie chybovosti, udržania kvality a predĺženia životnosti železničného zvršku. Veľké prevádzkové problémy robí značne znížená držebnosť upevňovadiel so zvierkami ŽS 3, vytlačenými gumovými podložkami a lokálnymi blativými miestami. Železničný spodok, ktorý si vyžaduje zvýšenú pozornosť, je najmä v úseku trate Nové Zámky – Dvory nad Žitavou - Štúrovo št. hr. – SK/HU. Mimo modernizovaných úsekoch tratí RFC 7 je rozbužnená vegetácia.

Tabuľka 2: Predpokladané zníženie dostupnej kapacity ŽI v RCP 2025

Názov IA (IZ)	Návrh IZ je definovaný	Projekt je v IP schválený vedením ŽSR	Financovanie je zabezpečené
Výmena TNS Vinohrady, zastaraná technológia (1967)	áno	áno	nie
Výmena TNS Nové Zámky, zastaraná technológia (1969)	áno	áno	nie
Výmena rozvodov 6kV Devínska Nová Ves – Bratislava uzol, zastarané káble (1982) s množstvom spojok	áno	áno	nie
KR ŽM, masívny klenbový – tehla (1886) km 43,167 na trati Devínska Nová Ves - ŽST Bratislava-Lamač	áno	áno	nie
KR ŽM, masívny klenbový - betón (1885) km 43,167 v ŽST Nové Zámky	áno	áno	nie
KR ŽI Šelpice - Boleráz	áno	áno	áno
Modernizácia železničného zvršku Šaštín-Stráže - Kúty	áno	áno	áno
ŽST Bratislava hlavná stanica KRK č. 1,2	áno	áno	nie
Výmena SZZ Nové Zámky, Strekov, Gbelce, Pribeta, Dvory nad Žitavou, Mužla	nie	nie	nie
Výmena zastaraných PZZ, na trati Nové Zámky - Štúrovo	nie	nie	nie



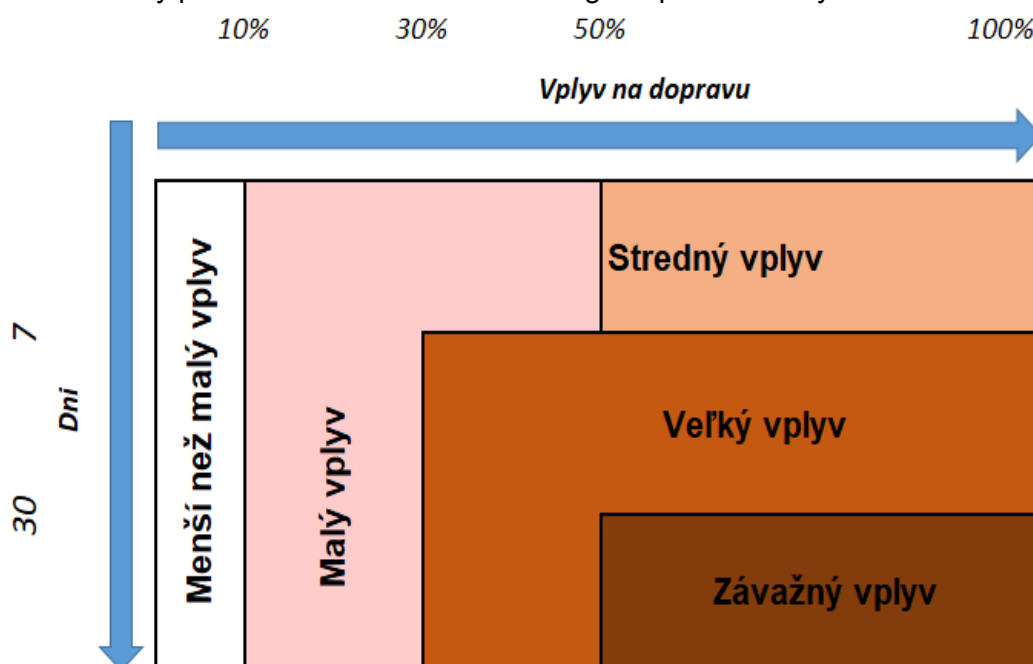
## 2 Plánované dočasné obmedzenie kapacity ŽI (TCR)

Od manažérov infraštruktúry je požadované, aby v prípade plánovania TCR postupovali v zmysle [Smernice EPaR 34/2012/EU \(Prílohy VII.\)](#). Tá určuje celkový rámec podmienok pri plánovaní kapacity ŽI vrátane TCR s uprednostnením stabilného skorého plánovania, medzinárodnú koordináciu TCR medzi MI a transparentnosť konzultácii a zverejňovania informácií o TCR voči žiadateľom. **Zverejnenie TCR má za cieľ sprehľadniť nadchádzajúce obmedzenia a tým pomôcť naplánovať konkurencieschopnosť železničných služieb.**

Tabuľka 3: Rozdelenie TCR podľa prílohy VII Smernice 2012/34/EU

Kategória TCR	Dni trvania	Vplyv na dopravu (odhadované odrieknutie, odklon alebo náhradný spôsob dopravy)
<b>TCR so závažným vplyvom (major)</b>	Viac ako 30 po sebe idúcich dní	Viac ako 50% objemu dopravy v danom úseku na deň
<b>TCR s veľkým vplyvom (high)</b>	Viac ako 7 po sebe idúcich dní	Viac ako 30% objemu dopravy v danom úseku na deň
<b>TCR so stredným vplyvom (medium)</b>	7 po sebe idúcich dní alebo menej	Viac ako 50% objemu dopravy v danom úseku na deň
<b>TCR s malým vplyvom (minor)</b>	nedefinované	Viac ako 10% objemu dopravy v danom úseku na deň

Obrázok 2: Grafický pohľad na rozdelenie TCR kategórie podľa Prílohy VII Smernice 34/2012/EU



## 2.1 Zásady plánovania TCR na ŽSR

V tejto kapitole sú uvedené zásady plánovania TCR na tratiach ŽSR (RFC 7) ako aj zoznam predpokladaných TCR pre RCP 2025. Procesy tvorby TCR priamo súvisia s tvorbou KS ŽSR, avšak **prebiehajú nezávisle** od procesov tvorby KS ŽSR.

### **Všeobecné zásady plánovania TCR na ŽSR:**

Proces plánovania, konzultácie a koordinácie **dlhodobého** plánovania dočasných obmedzení kapacity ŽI (TCR) nie je na ŽSR zavedený. V rámci návrhu nových procesov TCR na ŽSR je schválený návrh rozdelenia súčasného procesu „Výlukovej činnosti ŽSR“ na procesy „dlhodobého“ a „priebežného“ plánovania TCR nasledovne:

#### **A) „dlhodobá“ činnosť plánovania TCR, ktorá zahŕňa tvorbu viacročného, trojročného, dvojročného a ročného plánu TCR a činnosti:**

- pravidelná tvorba, aktualizácia a zverejnenie dlhodobých plánov TCR,
- koordinácia TCR v rámci odborných zložiek ŽSR,
- koordinácia so susednými MI a členmi na príslušných železničných koridoroch nákladnej dopravy (RFC) v rámci medzinárodných aktivít ŽSR,
- konzultácie so žiadateľmi o kapacitu ŽI;

#### **B) „priebežná“ činnosť plánovania TCR, tzv. „neskoré“ TCR:**

- spracovanie, aktualizácia štvormesačných/mesačných plánov TCR na podklade dlhodobého plánu TCR a aktuálnych požiadaviek Oblastného riaditeľstva na obmedzenie kapacity ŽI,
- interné prerokovanie neskorých TCR s ohľadom na výlukové ramená,
- koordinačné porady za účasti dotknutých strán žiadateľov a dopravcov,
- komunikácia a vzájomné informovanie/schválenie TCR so susednými MI;

**Udržiavacie práce menšieho rozsahu** vyplývajúce z okamžitej resp. preventívnej údržby a vyžadujúce si určitý „menší časový priestor“ by nemali mať výrazný vplyv na obmedzenie kapacity ŽI, mali by byť riešené v tzv. „**Oknách údržby ŽI**“, ktoré ŽSR **dopredu stanovia a oznámia** formou alokácie potrebnej časti kapacity ŽI príslušnej trate na príslušné obdobie vo forme **SROV** (súborné rozkazy o výluke) pred platnosťou príslušného RCP v zmysle predpisu ŽSR DP 4 Výluková činnosť Železníc Slovenskej republiky.

Všeobecný zoznam SROV pre trate RFC7 je prílohou tejto KS ŽSR.

## 2.2 Popis procesu plánovania TCR vrátane procesov eskalácie

**Koordinácia TCR:** znamená ŽSR zastrešovaná aktívna výmena informácií, ohľadne plánu TCR medzi susednými MI prostredníctvom formálnych komunikačných kanálov. Tieto formálne komunikačné kanály zahŕňajú:

- otvorené rokovania, napr. zainteresované strany sa pozývajú, aby sa zúčastnili otvorenej schôdze alebo viacerých stretnutí;

- písomné informácie určené zainteresovaným stranám s možnosťou zaslať pripomienky. MI ktorý plánuje TCR, aktívne iniciuje komunikáciu so susedným MI o informáciách k TCR.

Koordinácia TCR sa vyžaduje, ak TCR majú dopad iného MI. To znamená, že TCR sa koná na jednom traťovom úseku, prípadne aj na nadväznom traťovom úseku, ak jeho dopad ovplyvňuje dopravu u susedného MI. V prípade nepretržitého TCR je cieľom vykonávať maximum prác súčasne. Koordinácia TCR zahŕňa predpokladanú koordináciu vedenia vlakov na alternatívnych traťových úsekoch v rámci odklonov. Koordinácia TCR sa tiež vyžaduje pri zosúladení výluk MI, ak sa predpokladá využitie rovnakých traťových úsekov pre odklony.

**Konzultácia TCR:** znamená ŽSR zastrešovaný aktívny proces výmeny informácií ohľadne TCR medzi ŽSR a žiadateľmi prostredníctvom formálnych komunikačných kanálov. Tieto formálne komunikačné kanály zahŕňajú:

- otvorené rokovania, napr. zainteresované strany sa pozývajú, aby sa zúčastnili otvorenej schôdze alebo viacerých stretnutí

- písomné informácie určené zainteresovaným stranám s možnosťou zaslať pripomienky. ŽSR aktívne iniciujú komunikáciu so žiadateľmi o informáciách k TCR.

ŽSR sa po procese koordinácie a pred procesom schvaľovania plánu TCR pýtajú žiadateľov/dopravcov na ich stanovisko k plánovaným opatreniam, ktoré sa majú vykonať v súvislosti s plánovanými dočasnými obmedzeniami kapacity ŽI (TCR) pre definované prahové hodnoty (dotknuté objemy dopravy definované v Prílohe VII Smernice EPaR 2012/24/EÚ).

**TCR vyžadujú zverejnenie informácií v čase a rozsahu podľa určeného rozdelenia a kritérií.**

Tabuľka 4: Požadovaný časový harmonogram koordinácie, konzultácie a zverejňovanie informácií o TCR

TCR s malým vplyvom	TCR so stredným vplyvom	TCR s veľkým vplyvom	TCR so závažným vplyvom	Mesiac (X) pred platnosťou RCP		
Predbežná konzultácia a koordinácia	Konzultácia a koordinácia	Predbežná konzultácia so žiadateľmi Koordinácia so susednými MI Požiadavky žiadateľov		Pred X-24		
				X-24		
		Konzultácia a koordinácia	Konzultácia a koordinácia	Finálne možnosti rozhodovania, konzultácia a koordinácia		X-23
						X-22
						X-21
						X-20
						X-19
						X-18
				Dokončovanie koordinácie	X-18	
			Záverečná konzultácia		X-17	
				X-16		
				X-15		
				X-14		
			Koordinácia ukončená			X-14
			Záverečná konzultácia			X-13
			Zverejnenie	Druhé zverejnenie TCR		X-12
						X-11
						X-10
				X-9		
				X-8		
				X-7		
Prvá informácia				X-7		
Konzultácia a koordinácia				X-6		
Zverejnenie				X-5		
				X-4		

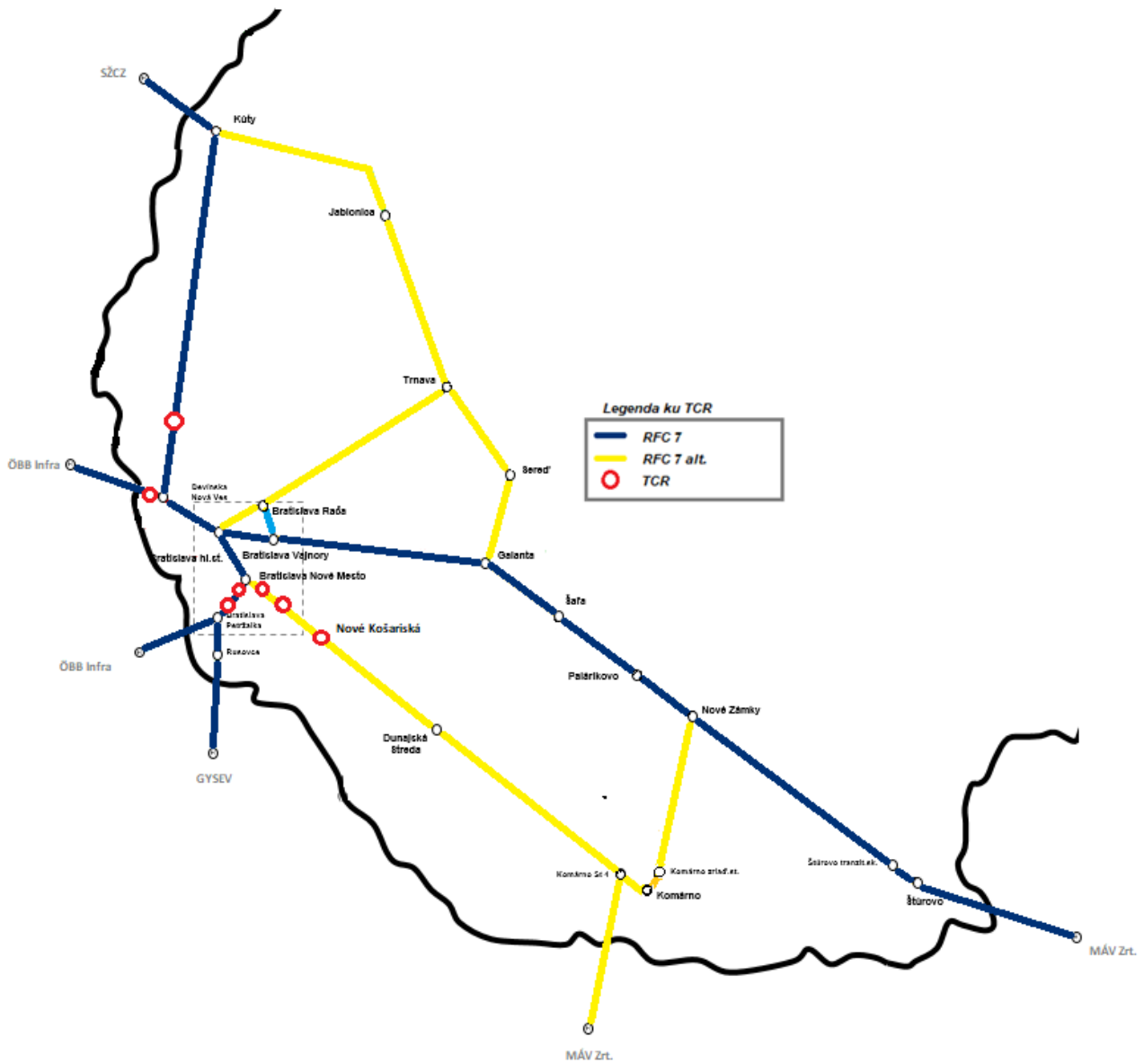
## 2.3 Očakávané TCR pre RCP 2025

V tejto kapitole sú uvedené očakávané TCR pre RCP 2025. **Informácie** o uvedených TCR sú **zostavené z aktuálne dostupných informácií**, je potrebné považovať ich za predpokladané a **môžu sa meniť v čase**. TCR uvedené v tabuľke 5 splnili kritériá pre zaradenie do kategórie „závažné“ a „veľké“. Pri týchto TCR je predpoklad, že budú mať významný dopad na medzinárodnú dopravu a výrazne ovplyvnia kapacitu ŽI príslušnej trate.

Tabuľka 5: Zoznam predpokladaných TCR pre RCP 2025

TCR názov IA	Návrh IA je definovaný	Investícia je schválená vedením ŽSR	Financovanie je zabezpečené
Modernizácia železničnej trate štátna hranica SR/ČR - Devínska Nová Ves vrátane ETCS	áno	áno	áno
Bratislava - Nové Mesto – Bratislava ÚNS, KRŽŽ koľ. č. 1, 2	áno	áno	áno
Bratislava ÚNS-Petržalka komplexná rekonštrukcia diaľnično-železničného mosta	áno	áno	áno
KR ŽM v km 7,892 Bratislava-Nové Mesto – Dunajská Streda	áno	áno	áno
ŽST Nové Košariská, koľajové úpravy a zariadenia Automatického hradla v úseku Nové Košariská – Dunajská Streda	áno	áno	nie
Výstavba TIOP Vrakuňa	áno	áno	áno

Obrázok 3: Vizualizácia TCR pre RCP 2025



zdroj: ŽSR

## 3 Zásady plánovania vlakovej dopravy a dopravné intenzity

### 3.1 Zásady plánovania dopravy

V tejto kapitole sú popísané hlavné princípy konštrukcie vlakových trás pre traťové úseky v správe ŽSR zahrnuté do tejto KS (rozsah tratí RFC7), ktoré budú použité pri plánovaní jednotlivých prvkov v Kapacitných modeloch.

ŽI (železničná trať, servisné zariadenie) **má stanovenú svoju maximálnu kapacitu**. Ide o schopnosť zariadenia, koľko vlakov (vlakových trás) rôznych kategórií a rôznych druhov môže v rôznych časových oknách prejsť daným zariadením. Je vyjadrená počtom vlakových trás, ktoré je možné skonštruovať na danom traťovom úseku pre stanovený časový interval (napr. 24 hodín). Kapacita viackoľajných úsekov trate sa zisťuje pre každú traťovú koľaj zvlášť. ŽSR pridelujú kapacitu ŽI v súlade so zákonom č. 513/2009 Z.z. zákon o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej „zákon 513/2009 Z.z.“) za týchto podmienok:

- MI je okrem základných povinností prevádzkovateľa dráhy podľa § 30 zákona č. 513/2009 Z.z. povinný pridelovať spravodlivým a nediskriminačným spôsobom železničným podnikom kapacitu ŽI až do vyčerpania celej kapacity ŽI (§ 34);
- Kapacitu ŽI ŽSR pridelujú formou vlakovej trasy z východiskovej do cieľovej stanice (§ 34);
- Prideliť kapacitu ŽI vo forme vlakovej trasy možno žiadateľovi najdlhšie na čas platnosti jedného cestovného poriadku železničnej siete, ide o „ročný cestovný poriadok“ (§ 40).

**Podmienky pre žiadosti o pridelenie kapacity ŽI** sú uvedené v príslušných PPŽS daného RCP v podkapitole. 3.2.1.

**Proces pridelovania kapacity ŽI** vo forme vlakovej trasy sú uvedené v príslušných PPŽS daného RCP v podkapitole 4.5.

Súčasťou projektu TTR je vypracovanie kapacitného modelu, ktorý vytvára predpoklad o možnom využití kapacity ŽI jednotlivými segmentmi dopravy s príslušnými kapacitnými produktmi. Okrem predpripravených trás, slúžiacich primárne na uspokojenie dopravných potrieb žiadateľov vo vopred predvídateľných časových a technických parametroch, ponechá príslušný diel kapacity ŽI na uspokojenie AD HOC žiadostí o kapacitu ŽI podaných počas príslušného obdobia platnosti RCP. ŽSR v zmysle kapitoly 4.5. PPŽS, majú právo **ponechať si kapacitnú rezervu minimálne 25 %** kapacity príslušnej železničnej trate pre účely pridelovania kapacity infraštruktúry dodatočným žiadosťami o vlakovú trasu **pre RCP 2025**. Kapacita ŽI na vykonávanie plánovanej údržby a obnovy je zohľadnená pri pridelovaní kapacity infraštruktúry žiadateľom.

V rámci implementácie projektu TTR je uvažovaný nový prístup, **kapacitný produkt Prieběžné plánovanie (Rolling Planning)**, kedy žiadateľovi bude umožnené podať jednu žiadosť o kapacitu ŽI na obdobie platnosti viacerých cestovných poriadkov (max na tri RCP). Legislatívny rámec tejto činnosti nie je doteraz zverejnený.

ŽSR sa pokúsia s príslušnými žiadateľmi vyriešiť každý rozpor v pridelovaní kapacity ŽI rokovaním. V prípade, že sa ŽSR **nepodarí** rozpory vyriešiť **rokovaním** so žiadateľmi, **musia** ich **riešiť formou**

**koordinácie.** Podmienky pre proces koordinácie pre pridelenie kapacity ŽI sú uvedené v príslušných PPŽS daného RCP v kap. 4.5.4.

**Za pridelenie kapacity ŽI v na medzištátnych traťových úsekoch,** kde prichádza k zmene MI, je Zmluvou o prepojení železničných infraštruktúr **určený** konkrétny manažér infraštruktúry, ktorý na danom úseku zodpovedá za plánovanie kapacity ŽI.

**Preťaženou infraštruktúrou** sa rozumie úsek železničnej siete, na ktorom aj po rokovaní so žiadateľmi a po koordinácii nie je možné v určitom období alebo úseku dňa primerane uspokojiť dopyt po kapacite ŽI (§ 46).

Ak sa koordináciou nedosiahol uspokojivý výsledok a železničná infraštruktúra bola pre dané obdobie alebo daný úsek dňa vyhlásená za preťaženú, manažér infraštruktúry uplatní pri pridelovaní kapacity ŽI pri preťaženej infraštruktúre nasledovné **priority**:

- a) na hlavných železničných tratiach v tomto poradí:
  1. dopravné služby vo verejnom záujme realizované systémovým, alebo taktovým rozložením trás,
  2. dohodnuté medzinárodné vlakové trasy pre osobnú dopravu realizované vo verejnom záujme,
  3. ostatné dohodnuté medzinárodné vlakové trasy pre osobnú dopravu,
  4. dohodnuté medzinárodné vlakové trasy pre nákladnú dopravu,
  5. dopravné služby vo verejnom záujme, na ktoré sa nevzťahuje prvý a druhý bod,
  6. ostatné dopravné služby medzinárodnej osobnej dopravy,
  7. ostatné dopravné služby medzinárodnej nákladnej dopravy,
  8. ostatné dopravné služby.
- b) na vedľajších železničných tratiach v tomto poradí:
  1. dopravné služby vo verejnom záujme,
  2. dopravné služby osobnej dopravy,
  3. dopravné služby nákladnej dopravy,
  4. ostatné dopravné služby.

Z uvedeného vyplýva, že rozdelenie a pridelovanie kapacity ŽI popísané v pravidlách TTR nie je možné používať v prípade vyhlásenia preťaženej infraštruktúry až do doby legislatívnej zmeny v tejto oblasti.

### **3.1.1 Princípy spolupráce so servisnými zariadeniami, ako aj inými strategickými zložkami pre potreby budúcej konštrukcie RCP**

Servisné zariadenia iných subjektov, ktoré sú spojené železničnou sieťou v správe ŽSR majú so ŽSR podpísanú zmluvu o styku dráh (pre TIP Žilina-Teplička je podpísaná koncesionárska zmluva).

V oblasti tvorby cestovného poriadku (RCP) komunikuje prevádzkovateľ/správca SZ iných subjektov so ŽSR štandardným spôsobom prostredníctvom žiadateľov (dopravcov) žiadosťou o vlakové trasy. Zoznam nákladných terminálov (terminálov kombinovanej dopravy) a servisných zariadení iných subjektov je dostupný na webovom sídle ŽSR v časti "[Dopravcovia/Iné služby/Servisné zariadenia](#)"



### 3.1.2 Základné princípy plánovania dopravy pre jednotlivé traťové úseky

Pri plánovaní vlakovej dopravy pre jednotlivé železničné trate musia byť zohľadnené viaceré kvalitatívne aj kvantitatívne ukazovatele, ako napr. technické parametre železničnej trate, využitie praktickej priepustnosti, nerovnomerné rozloženie vlakov počas dňa, rozvojový potenciál železničnej trate pre osobnú a nákladnú dopravu resp. pre medzinárodnú aj vnútroštátnu dopravu.

V rôznych častiach posudzovanej kapacity ŽI je rozdielny rozsah vlakovej dopravy (intenzít). Železničné trate, ktorými sa táto KS RCP 2025 zaoberá, sú z hľadiska plánovania vlakovej dopravy rozdelené do jednotlivých traťových úsekov, ktoré majú rozdielne parametre. Ide o traťové úseky medzi dôležitými železničnými uzlami (vlakotvornými stanicami). V týchto uzloch sa nachádzajú dôležité servisné zariadenia ako sú železničné depá alebo opravovne vozňov (Kúty, Bratislava hlavná stanica, Trnava, Bratislava východ, Bratislava Nové Mesto, Nové Zámky, Štúrovo, Komárno) a terminály kombinovanej dopravy (Bratislava-Pálenisko, Dunajská Streda).

Kapacita ŽI vyčlenená pre plánovanie vlakových trás AD HOC sa zverejní formou ponuky cestovných poriadkov priemerných trás vlakov, alebo formou pásiem. Pásma pre strednodobé plánovanie kapacity ŽI (zmeny RCP) sa nezverejňujú. Nezverejňujú sa tiež okná údržby formou SROV, tie sa zverejňujú v mesačných/týždenných plánoch výluk jednotlivých Oblasťných riaditeľstiev. Zostatková kapacita ŽI po pridelení všetkých požadovaných vlakových trás môže byť následne prednostne určená na strednodobé plánovanie kapacity ŽI.

Tabuľka 6: Rozdelenie železničných tratí RFC 7, podľa úrovne naplnenia kapacity ŽI a prevádzkovaných kategórií vlakov

MI	Traťový úsek	Popis úrovne naplnenia kapacity ŽI traťového úseku a prevádzkovaných kategórií vlakov
SŽCZ - ŽSR	Lanžhot - Kúty	Medzinárodnou dopravou využívaný traťový úsek s extrémne vysokou úrovňou naplnenia kapacity ŽI. Na tomto traťovom úseku sú prevádzkované nasledovné kategórie vlakov: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Medzinárodné diaľkové vlaky osobnej dopravy;</li> <li>• Medzinárodné regionálne vlaky osobnej dopravy;</li> <li>• Regionálne vlaky osobnej dopravy;</li> <li>• Medzinárodná nákladná doprava (vlaky kombinovanej dopravy, ucelené vlaky, diaľkové relačné vlaky);</li> </ul>
ŽSR	Kúty – Devínska Nová Ves	Medzinárodnou dopravou využívaný traťový úsek s extrémne vysokou úrovňou naplnenia kapacity ŽI. Na tomto traťovom úseku sú prevádzkované nasledovné kategórie vlakov: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Medzinárodné diaľkové vlaky osobnej dopravy;</li> <li>• Medzinárodné regionálne vlaky osobnej dopravy;</li> <li>• Regionálne vlaky osobnej dopravy;</li> <li>• Medzinárodná nákladná doprava (vlaky kombinovanej dopravy, ucelené vlaky, diaľkové relačné vlaky);</li> <li>• Vnútroštátna nákladná doprava (ucelené vlaky, relačné vlaky).</li> </ul>
ŽSR	Devínska Nová Ves - Bratislava hl. st.	Medzinárodnou dopravou využívaný traťový úsek s extrémne vysokou úrovňou naplnenia kapacity ŽI. Na tomto traťovom úseku sú prevádzkované nasledovné kategórie vlakov: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Medzinárodné diaľkové vlaky osobnej dopravy;</li> <li>• Medzinárodné regionálne vlaky osobnej dopravy;</li> </ul>

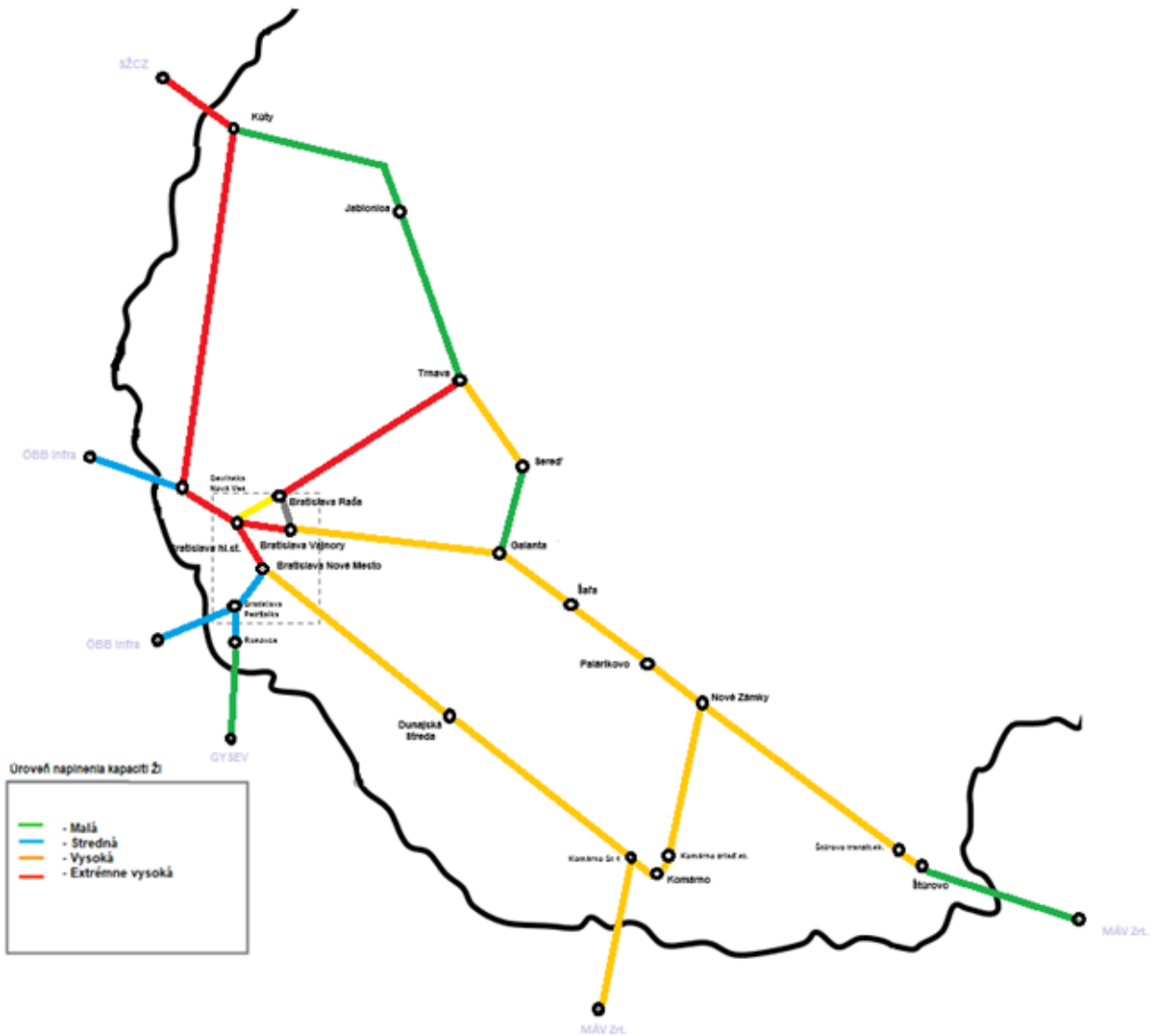
MI	Traťový úsek	Popis úrovne naplnenia kapacity ŽI traťového úseku a prevádzkovaných kategórií vlakov
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionálne vlaky osobnej dopravy;</li> <li>• Medzinárodná nákladná doprava (vlaky kombinovanej dopravy, ucelené vlaky, diaľkové relačné vlaky);</li> <li>• Vnútroštátna nákladná doprava (ucelené vlaky, relačné vlaky).</li> </ul>
ŽSR	Kúty - Trnava	<p>V osobnej doprave ide o traťový úsek s regionálnymi vlakmi a v nákladnej doprave o traťový úsek s medzinárodnou nákladnou dopravou s nízkou úrovňou naplnenia kapacity ŽI. Na tomto traťovom úseku sú prevádzkované nasledovné kategórie vlakov:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionálne vlaky osobnej dopravy;</li> <li>• Medzinárodná nákladná doprava (ucelené vlaky);</li> <li>• Vnútroštátna nákladná doprava (relačné vlaky).</li> </ul>
ŽSR	Bratislava hl. st. - Nové Zámky	<p>Medzinárodnou dopravou využívaný traťový úsek s vysokou úrovňou naplnenia kapacity ŽI. Na tomto traťovom úseku sú prevádzkované nasledovné kategórie vlakov:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Medzinárodné diaľkové vlaky osobnej dopravy;</li> <li>• Vnútroštátne diaľkové vlaky osobnej dopravy;</li> <li>• Regionálne vlaky osobnej dopravy;</li> <li>• Medzinárodná nákladná doprava (vlaky kombinovanej dopravy, ucelené vlaky, diaľkové relačné vlaky);</li> <li>• Vnútroštátna nákladná doprava (ucelené vlaky, relačné vlaky);</li> </ul>
ŽSR	Nové Zámky - Komárno	<p>V osobnej doprave sa jedná o regionálny (vnútroštátny) traťový úsek a v nákladnej doprave medzinárodnou dopravou využívaný traťový úsek s vysokou úrovňou naplnenia kapacity ŽI. Na tomto traťovom úseku sú prevádzkované nasledovné kategórie vlakov:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionálne vlaky osobnej dopravy;</li> <li>• Medzinárodná nákladná doprava (vlaky kombinovanej dopravy, ucelené vlaky);</li> <li>• Vnútroštátna nákladná doprava (relačné vlaky).</li> </ul>
ŽSR	Nové Zámky - Štúrovo	<p>Medzinárodnou dopravou využívaný traťový úsek s vysokou úrovňou naplnenia kapacity ŽI. Na tomto traťovom úseku sú prevádzkované nasledovné kategórie vlakov:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Medzinárodné diaľkové vlaky osobnej dopravy;</li> <li>• Vnútroštátne diaľkové vlaky osobnej dopravy;</li> <li>• Regionálne vlaky osobnej dopravy;</li> <li>• Medzinárodná nákladná doprava (vlaky kombinovanej dopravy, ucelené vlaky, diaľkové relačné vlaky);</li> <li>• Vnútroštátna nákladná doprava (ucelené vlaky, relačné vlaky).</li> </ul>
ŽSR – MÁV Zrt. (HU)	Komárno - Komárom	<p>Medzinárodnou dopravou využívaný traťový úsek s vysokou úrovňou naplnenia kapacity ŽI. Na tomto traťovom úseku sú prevádzkované nasledovné kategórie vlakov:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionálne (vnútroštátne) vlaky osobnej dopravy, spoločný traťový úsek Komárno - Dunajská Streda;</li> <li>• Medzinárodná nákladná doprava (vlaky kombinovanej dopravy, ucelené vlaky, diaľkové relačné vlaky);</li> </ul>

MI	Traťový úsek	Popis úrovne naplnenia kapacity ŽI traťového úseku a prevádzkovaných kategórií vlakov
ŽSR – MÁV Zrt. (HU)	Štúrovo - Szob	<p>Medzinárodnou dopravou využívaný traťový úsek s nízkou úrovňou naplnenia kapacity ŽI. Na tomto traťovom úseku sú prevádzkované nasledovné kategórie vlakov:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Medzinárodné diaľkové vlaky osobnej dopravy;</li> <li>• Medzinárodná nákladná doprava (vlaky kombinovanej dopravy, ucelené vlaky, diaľkové relačné vlaky);</li> </ul>
ŽSR	Trnava - Galanta	<p>V osobnej doprave sa jedná o regionálny (vnútroštátny) traťový úsek a v nákladnej doprave medzinárodnou dopravou využívaný traťový úsek s so strednou úrovňou naplnenia kapacity ŽI. Na tomto traťovom úseku sú prevádzkované nasledovné kategórie vlakov:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionálne vlaky osobnej dopravy;</li> <li>• Medzinárodná nákladná doprava (ucelené vlaky);</li> <li>• Vnútroštátna nákladná doprava (ucelené vlaky, relačné vlaky).</li> </ul>
ŽSR	Bratislava hl. st. - Bratislava Nové Mesto	<p>Medzinárodnou dopravou využívaný traťový úsek s extrémne vysokou úrovňou naplnenia kapacity ŽI. Na tomto traťovom úseku sú prevádzkované nasledovné kategórie vlakov:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Medzinárodné diaľkové vlaky osobnej dopravy;</li> <li>• Medzinárodné regionálne vlaky osobnej dopravy;</li> <li>• Regionálne vlaky osobnej dopravy;</li> <li>• Medzinárodná nákladná doprava (vlaky kombinovanej dopravy, ucelené vlaky, diaľkové relačné vlaky);</li> <li>• Vnútroštátna nákladná doprava (ucelené vlaky, relačné vlaky).</li> </ul>
ŽSR	Bratislava Nové Mesto - Rusovce	<p>Medzinárodnou dopravou využívaný traťový úsek s extrémne vysokou úrovňou naplnenia kapacity ŽI. Na tomto traťovom úseku sú prevádzkované nasledovné kategórie vlakov:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Medzinárodné regionálne vlaky osobnej dopravy;</li> <li>• Regionálne vlaky osobnej dopravy;</li> <li>• Medzinárodná nákladná doprava (vlaky kombinovanej dopravy, ucelené vlaky, diaľkové relačné vlaky);</li> <li>• Vnútroštátna nákladná doprava (ucelené vlaky, relačné vlaky).</li> </ul>
ŽSR – Gysev Zrt. (HU)	Rusovce - Rajka	<p>Medzinárodnou dopravou využívaný traťový úsek so strednou úrovňou naplnenia kapacity ŽI. Na tomto traťovom úseku sú prevádzkované nasledovné kategórie vlakov:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Medzinárodné diaľkové vlaky osobnej dopravy;</li> <li>• Medzinárodné regionálne vlaky osobnej dopravy;</li> <li>• Medzinárodná nákladná doprava (vlaky kombinovanej dopravy, ucelené vlaky, diaľkové relačné vlaky).</li> </ul>
ŽSR	Bratislava Nové Mesto - Komárno	<p>V osobnej doprave sa jedná o regionálny (vnútroštátny) traťový úsek a v nákladnej doprave medzinárodnou dopravou využívaný traťový úsek s vysokou úrovňou naplnenia kapacity ŽI. Na tomto traťovom úseku sú prevádzkované nasledovné kategórie vlakov:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionálne vlaky osobnej dopravy;</li> <li>• Medzinárodná nákladná doprava (vlaky kombinovanej dopravy);</li> <li>• Vnútroštátna nákladná doprava (ucelené vlaky, relačné vlaky).</li> </ul>
ŽSR	Trnava - Bratislava hl. st.	<p>Medzinárodnou dopravou využívaný traťový úsek s extrémne vysokou úrovňou naplnenia kapacity ŽI. Na tomto traťovom úseku sú prevádzkované nasledovné kategórie vlakov:</p>

MI	Traťový úsek	Popis úrovne naplnenia kapacity ŽI traťového úseku a prevádzkovaných kategórií vlakov
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Medzinárodné diaľkové vlaky osobnej dopravy;</li> <li>• Vnútroštátne diaľkové vlaky osobnej dopravy;</li> <li>• Regionálne vlaky osobnej dopravy;</li> <li>• Medzinárodná nákladná doprava (vlaky kombinovanej dopravy, ucelené vlaky, diaľkové relačné vlaky);</li> <li>• Vnútroštátna nákladná doprava (vlaky kombinovanej dopravy, ucelené vlaky, relačné vlaky);</li> </ul>
ŽSR – ÖBB Infra (AT)	Devínska Nová Ves - Marchegg	<p>Medzinárodnou dopravou využívaný traťový úsek so strednou úrovňou naplnenia kapacity ŽI. Na tomto traťovom úseku sú prevádzkované nasledovné kategórie vlakov:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Medzinárodné diaľkové vlaky osobnej dopravy;</li> <li>• Medzinárodné regionálne vlaky osobnej dopravy;</li> <li>• Medzinárodná nákladná doprava (ucelené vlaky).</li> </ul>
ŽSR – ÖBB Infra (AT)	Bratislava- Petržalka – Kittsee (AT)	<p>Medzinárodnou dopravou využívaný traťový úsek s vysokou úrovňou naplnenia kapacity ŽI. Na tomto traťovom úseku sú prevádzkované nasledovné kategórie vlakov:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Medzinárodné diaľkové vlaky osobnej dopravy;</li> <li>• Regionálne vlaky osobnej dopravy;</li> <li>• Medzinárodná nákladná doprava (vlaky kombinovanej dopravy, ucelené vlaky, diaľkové relačné vlaky);</li> <li>• Vnútroštátna nákladná doprava (ucelené vlaky, relačné vlaky).</li> </ul>

Pre stanovenie aktuálnej úrovne naplnenia (využitia) kapacity ŽI sú použité údaje „*Zošitu priepustnosti tratí ŽSR RCP (GVD) 2022/2023*“. Vizualizáciu úrovne naplnenia kapacity ŽI v jednotlivých úsekoch tratí RFC 7 znázorňuje obrázok č. 4.

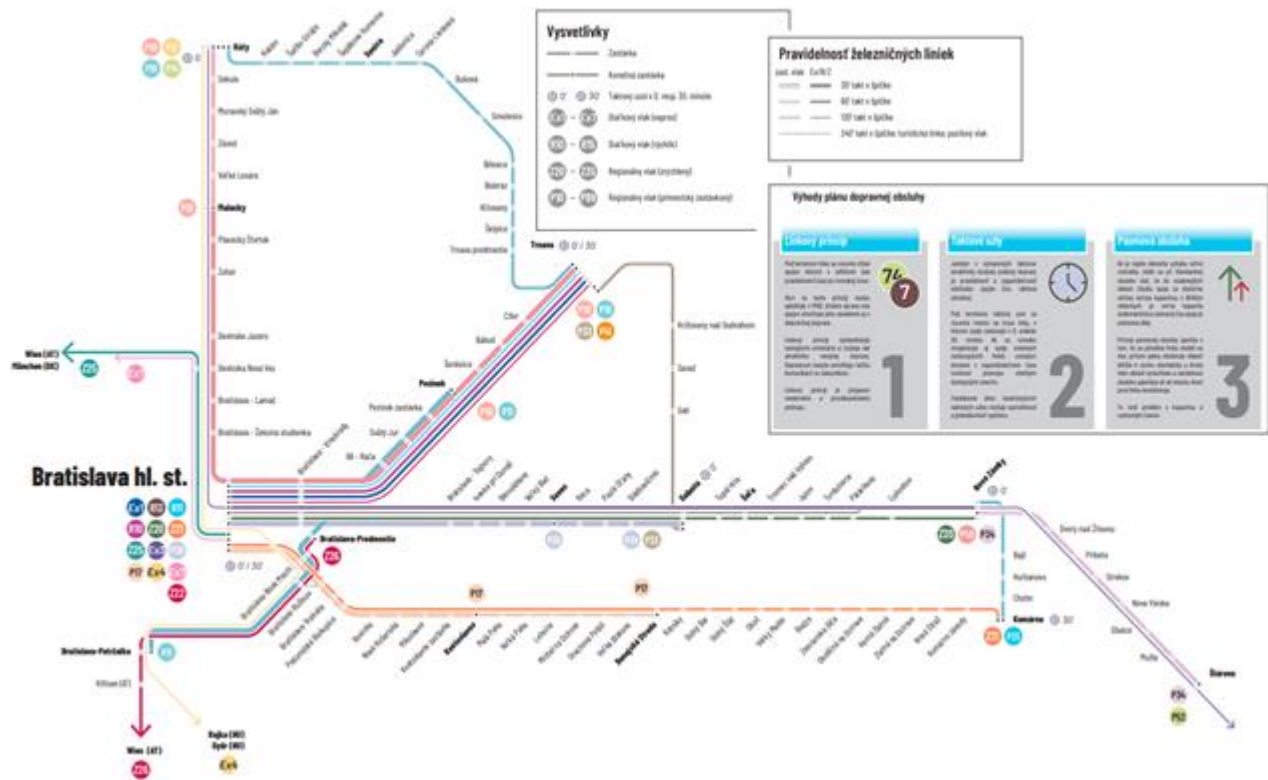
Obrázok 4: Vizualizácia úrovne naplnenia kapacity ŽI pre RCP 2023



zdroj: ŽSR

V osobnej doprave sú použité rôzne koncepty dopravnej obsluhy územia a vedenia diaľkových liniek vychádzajúcich z **Plánu dopravnej obslužnosti SR (PDO SR)**. Výsek z PDO SR vedenia liniek pre RFC7 je uvedený na obrázku 5, nižšie.

Obrázok 5: Vizualizácia vedenia liniek PDO pre RCP 2025



zdroj: ŽSR

### 3.2 Základné kategórie vlakov na tratiach RFC 7

#### Osobná doprava

- Medzinárodné vlaky osobnej dopravy:
  - Budapešť – Brno – Praha – Hamburg
  - Budapešť – Warszawa – Terespol
  - Bratislava – Zürich
  - Bratislava – Hegyeshalom
  - Košice – Bratislava – Wien (Marchegg)
  - Bratislava – Wien (Kittsee)
- Diaľkové vlaky osobnej dopravy:
  - Nové Zámky – Galanta – Bratislava
  - Košice – Banská Bystrica – Palárikovo – Bratislava
  - Banská Bystrica – Palárikovo – Bratislava
- Regionálne vlaky osobnej dopravy:
  - Nové Zámky – Štúrovo
  - Nové Zámky – Galanta – Bratislava
  - Nové Zámky – Komárno
  - Trnava – Senica
  - Senica – Skalica na Slovensku
  - Trnava – Galanta
  - Trnava – Bratislava – Malacky – Kúty
  - Bratislava – Malacky
  - Pezinok – Bratislava-Petržalka
  - Senec – Bratislava-Nové Mesto
  - Bratislava – Dunajská Streda – Komárno
  - Bratislava - Kvetoslavov

Tabuľka 8: Základné parametre vlakov osobnej dopravy

Kód parametra	Dĺžka vlaku	Hmotnosť vlaku	Dĺžka súpravy	Hmotnosť súpravy	Typ HKV	Požadovaná rýchlosť	Min. brzd. percentá
OZSR01	284	590	265	500	VECTRON	140	148
OZSR02	79	233	-	-	671	160	182
OZSR03	156	330	137	250	ER20	120	106
OZSR04	80	197	-	-	661	120	120
OZSR05	137	284	120	200	263	100	122
OZSR06	369	720	350	630	VECTRON	160	152
OZSR07	219	400	200	490	VECTRON	160	152
OZSR08	219	300	200	390	350	160	160
OZSR09	127	264	110	180	263	120	133
OZSR10	42	81	-	-	648	100	120
OZSR11	50	51	-	-	5047	120	100
OZSR12	204	456	185	370	1116	160	197



**Nákladná doprava:**

- Vnútroštátna vlaky nákladnej dopravy
- Medzinárodné a vnútroštátne ucelené vlaky nákladnej dopravy
- Medzinárodné a vnútroštátne vlaky kombinovanej dopravy
- Medzinárodné a vnútroštátne relačné vlaky nákladnej dopravy

**Tabuľka 7: Základné parametre vlakov nákladnej dopravy**

Kód parametra	Dĺžka vlaku	Hmotnosť vlaku	Dĺžka súpravy	Hmotnosť súpravy	Typ HKV	Požadovaná rýchlosť	Min. brzdná percentá
NZSR01	654	2084	635	2000	E186	100	80
NZSR02	620	2690	600	2600	E189	90	64
NZSR03	649	2090	630	2000	Vectron	100	80
NZSR04	594	2590	575	2500	Vectron	100	75
NZSR05	696	1585	680	1500	230	100	80
NZSR06	669	2084	650	2000	E186	90	72
NZSR07	627	1680	608	1600	ER20	100	72
NZSR08	433	1769	417	1685	242	100	84
NZSR09	416	1685	400	1600	240	100	70
NZSR10	594	1090	575	1000	240	100	70
NZSR11	594	1686	575	1600	1116	100	76
NZSR12	594	1486	575	1400	1116	100	72
NZSR13	590	1680	550	1600	230	100	70
NZSR14	590	1680	550	1600	ER20	100	71
NZSR15	740	1600	706	1428	363	90	52
NZSR16	650	1250	600	1100	363	90	60
NZSR17	595	2734	575	2500	VECTRON MS	100	60
NZSR18	595	1090	575	1000	VECTRON MS	100	60
NZSR19	514	1164	500	1100	742	60	26

**Poznámky:**

- P/C profil sa použije podľa maximálnej hodnoty z trate;
- Trakcia je vyjadrená druhom HKV;
- Základná kategória vlaku je určená požadovanou rýchlosťou.

**Tabuľka 9: Zodpovedný MI za konštrukciu RCP na hraničnom úseku**

Názov hraničného úseku	Susedný štát	Zodpovedný MI za konštrukciu RCP
Kúty - Lanžhot	Česká republika	SŽ (CZ)
Devínska Nová Ves - Marchegg	Rakúska republika	ŽSR
Bratislava Petržalka - Kittsee	Rakúska republika	OBB infra (AT)
Rusovce - Rajka	Maďarská republika	ŽSR



Štúrovo – Szob	Maďarská republika	MAV Zrt. (HU)
Komárno - Komárom	Maďarská republika	ŽSR

### 3.3 Dopravné intenzity

V tejto kapitole je spracovaná **analýza približnej predpovede na dopyt po kapacite ŽI** na základe aktuálnych dopravných prúdov (intenzít) a ich známych alebo možných úprav v budúcnosti. Výhľadové dopravné intenzity vychádzajú z realizovaných objemov dopravy medzi rokmi 2017 - 2019. Tieto roky sme určili ako referenčné. Realizované objemy dopravy v rokoch 2020 a 2021 počas krízového obdobia ovplyvneného pandemiou ochorenia COVID19 boli výrazne nižšie hlavne v segmente osobnej dopravy, preto sme ich krajné hodnoty nezohľadnili.

Výhľadové dopravné intenzity (plánované vlakové trasy) pre RCP 2025 boli stanovené z priemerných realizovaných počtov vlakov z informačného systému ŽSR PIS, z dátových kociek pre výhľad v nákladnej doprave a AD HOC

vlakov a údajov plánovaných počtov vlakov OD z IS PIS ZONA pre publikovaný RCP 2023 (po zavedení PDO). Údaje sú rozdelené do troch základných kategórií pre osobnú dopravu, nákladnú dopravu a AD HOC. Pri údajoch AD HOC sme uvažovali iba s nákladnou dopravou. Výhľadové počty vlakov sú uvedené za celý medzistaničný úsek, ak obsahuje viac traťových koľají (smerov), je uvedený súčet za všetky traťové koľaje.

Tabuľka 10: Výhľadové dopravné intenzity pre RCP 2025

Traťový úsek	RCP		AD HOC	Spolu
	OD	ND	ND	
Kúty - Lanžhot	30	32	21	83
Devínska Nová Ves - Kúty	88	40	12	140
Bratislava hl. st.- Devínska Nová Ves	128	42	20	190
Trnava - Kúty	26	15	9	50
Nové Zámky - Bratislava hl. st.	106	28	2	136
Nové Zámky - Komárno	30	8	6	44
Štúrovo - Nové Zámky	44	22	10	76
Komárno - Komárom	-	8	7	15
Szob - Štúrovo	20	7	18	45
Trnava - Galanta	32	11	4	47
Bratislava hl. st. - Bratislava Nové Mesto	74	8	9	91
Bratislava Nové Mesto - Rusovce	12	37	26	75
Rusovce - Rajka	12	9	12	33
Komárno - Bratislava Nové Mesto	64	10	1	75

Trnava - Bratislava hl. st.	164	17	8	189
Devínska Nová Ves - Marchegg	36	2	1	39

### 3.4 Očakávané intenzity v hraničných úsekoch pre RCP 2025

V tabuľke 11 nižšie na účely harmonizácie kapacity ŽI na viacerých hraničných úsekoch nájdete prehľad očakávaných dopravných intenzít na spoločných hraničných prechodoch medzi Českou republikou a Slovenskou republikou v jednom úseku, medzi Rakúskom a Slovenskou republikou v dvoch úsekoch a medzi Maďarskom a Slovenskou republikou v troch úsekoch. **Očakávané intenzity na hraničných úsekoch pre RCP 2025 boli koordinované s NPIM susedných MI.**

Tabuľka 11: Intenzity v medzinárodnej doprave na hraničných úsekoch (počet vlakov za hod)

Hraničný úsek	RCP 2025			AD HOC
	Nákladná doprava	Diaľková OD	Regionálna OD	Nákladná doprava
Kúty - Lanžhot	1	1	0,5	1
Devínska Nová Ves - Marchegg	nepravidelná	2	2	0
Bratislava-Petržalka - Kittsee	1,25	1	2	0,25
Rusovce - Rajka	1,5	0,5	0,5	0,33
Štúrovo - Szob	1	0,5	0	0,61
Komárno - Komárom	1	0	0	0,21

## 4. Schvaľovanie a publikovanie KS RCP 2025

Cieľom pilotne vytvorenej Kapacitnej stratégie ŽSR pre RCP 2025 je na redukovanom rozsahu ŽI (trate RFC 7) **otestovať, vyhodnotiť túto koncepciu**, a overiť ako bude ŽSR v budúcnosti pristupovať k dlhodobému plánovaniu kapacity ŽI.

Predložená verzia 1.6 dokumentu bola koordinovaná a odkonzultovaná so zástupcami Správy železníc (CZ) dňa 28.4.2023, predpokladané intenzity na hraničných tratiach boli koordinované so všetkými dotknutými MI.

Konečná verzia KS ŽSR pre RCP 2025 je zverejnená pre potreby dotknutých subjektov železničného dopravného trhu SR (žiadatelia, železničné podniky, MD SR, DÚ SR, dotknuté VÚC, terminály) a schválená generálnym riaditeľom ŽSR.

Konečná verzia KS ŽSR pre RCP 2025 bude zverejnená na webovom sídle ŽSR ako aj na webovom sídle RNE v anglickom jazyku.

### **Použitá literatúra:**

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34EU z 21.novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor v znení neskorších predpisov;

Zákon č. 513/2009 Z.z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov;

Príručka RNE pre Kapacitnú stratégiu (Procedures for Capacity Strategy ver. 2.0);

Smernica pre tvorbu Kapacitnej stratégie v podmienkach ŽSR ;

Plánu dopravnej obslužnosti SR;

Podmienky používania železničnej siete pre GVD 2022/2023;