

PLÁN [OBNOVY]



Financované
Európskou úniou
NextGenerationEU



Kapacitná stratégia ŽSR pre ročný cestovný poriadok 2026

Železnice Slovenskej republiky



September 2023

Obsah

0	História zmien	3
0.1	Úvod a pôsobnosť tohto dokumentu	4
0.2	Zoznam skratiek	5
0.2.1	Zoznam tabuliek a obrázkov	7
0.2.2	Zoznam obrázkov	7
0.2.3	Zoznam kontaktov	8
0.3	Hraničné úseky vybraných tratí	8
0.4	Geografická oblasť KS ŽSR RCP 2026	9
0.6.1	Špecifikácia geografickej oblasti KS ŽSR RCP 2026	10
0.6.1.1	Základné údaje o traťových úsekoch	10
1	Očakávaná kapacita ŽI pre RCP 2026	16
1.1	Dodatočne dostupná kapacita ŽI pre RCP 2026	16
1.2	Zníženie dostupnej kapacity ŽI pre RCP 2026	18
2	Plánované dočasné obmedzenie kapacity ŽI (TCR)	20
2.1	Zásady plánovania TCR na ŽSR	21
2.2	Popis procesu plánovania TCR vrátane procesov eskalácie	22
2.3	Očakávané TCR pre RCP 2026	24
3	Zásady plánovania vlakovej dopravy a dopravné intenzity	26
3.1	Zásady plánovania dopravy	26
3.1.1	Princípy spolupráce so servisnými zariadeniami, ako aj inými strategickými zložkami pre potreby budúcej konštrukcie RCP	27
3.1.2	Základné princípy plánovania vlakovej dopravy pre jednotlivé traťové úseky	28
3.2	Základné kategórie vlakov na tratiach RFC 5 a RFC 7	28
3.3	Dopravné intenzity	31
3.4	Očakávané intenzity na hraničných úsekoch pre RCP 2026	32
4.	Schvaľovanie a publikovanie KS RCP 2026	32
	Použitá literatúra:	33

0 História zmien

Verzia	Upravil	Dátum	Popis zmeny
1.0a	Bc. Jakub Kuna	25.5.2023	Vytvorenie štruktúry dokumentu
1.1	Bc. Jakub Kuna	30.06.2023	Zpracovanie doručených podkladov od odborových zložiek
2.0	Bc. Jakub Kuna Ing. Jozef Dudák	30.09.2023	Vyhodnotenie a zapracovanie 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 manažérom 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 v správe ŽSR. Táto Kapacitná stratégia ŽSR pre RCP 2026 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 tohoto 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>)
AD HOC	Trasy/vlaky objednané žiadateľom, ktoré boli skonštruované mimo procesu tvorby RCP
AT	Rakúska republika
CZ	Česká republika
DC	Direct current (<i>Jednosmerný prúd</i>)
DOZZ	Diaľkovo obsluhované zabezpečovacie zariadenie
DŽM	Diaľnično-železničný most
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
HU	Maďarská republika
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
KRŽZ	Komplexná rekonštrukcia železničného zvršku
KS ŽSR	Kapacitná stratégia ŽSR
MI	Manažér infraštruktúry
N/a	Výsledky nedostupné (Not available)

ND	Nákladná doprava
NPIM	Národný manažér implementácie TTR
OD	Osobná doprava
OZT	Oznamovacia a zabezpečovacia technika
PDO	Plán dopravnej obslužnosti
PIS	Prevádzkový informačný systém
PL	Poľská republika
POD	Plán obnovy dopravy
POO	Plán obnovy a odolnosti
POTR	Prechodné obmedzenie traťovej rýchlosti
PPŽS	Podmienky používania železničnej siete
PZZ	Priecestné zabezpečovacie zariadenie
RCP (GVD)	Ročný cestovný poriadok (<i>Grafikon vlakovej dopravy</i>)
RFC	Rail Freight Corridor (<i>Koridor nákladnej dopravy</i>)
RNE	RailNetEurope (<i>Združenie MI a prideľovateľov kapacity v EU</i>)
SROV	Súbor rozkazov o výluke
TCR	Temporary Capacity Restrictions (<i>Plánované dočasné obmedzenia kapacity</i>)
TIOP	Terminál Integrovannej Osobnej Prepravy
TNS	Trakčná napájacia stanica
TTP	Tabuľky traťových pomerov
TTR	TimeTabling and Capacity Redesign (<i>Inteligentný manažment kapacity ŽI</i>)
zab. zar	Zabezpečovacie zariadenie
ŽI	Železničná infraštruktúra
žkm	Železničný kilometer
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky

0.2.1 Zoznam tabuliek a obrázkov

Tabuľka 1: Zoznam IA s pozitívnym dopadom na kapacitu ŽI.....	16
Tabuľka 2: Predpokladané zníženie dostupnej kapacity ŽI v RCP 2026 . Chyba! Záložka nie je definovaná.	
Tabuľka 3: Rozdelenie TCR podľa prílohy VII Smernice 2012/34/EU	20
Tabuľka 4: Požadovaný časový harmonogram koordinácie, konzultácie a zverejňovanie informácií o TCR	23
Tabuľka 5: Zoznam predpokladaných TCR pre RCP 2026	24
Tabuľka 6: Rozdelenie železničných tratí RFC 5 a RFC 7, podľa úrovne naplnenia kapacity ŽI a prevádzkovaných kategórií vlakov.....	28
Tabuľka 7: Základné parametre vlakov osobnej dopravy	29
Nákladná doprava:	29
Tabuľka 8: Základné parametre vlakov nákladnej dopravy	30
Tabuľka 9: Zodpovedný MI za konštrukciu RCP, kapacitného modelu a kapacitnej ponuky na hraničnom úseku	30
Tabuľka 10: Výhľadové dopravné intenzity pre RCP 2026.....	31
Tabuľka 11: Intenzity v medzinárodnej doprave na hraničných úsekoch (počet vlakov za hod).....	32

0.2.2 Zoznam obrázkov

Obrázok 1: Vizualizácia geografickej oblasti tratí zahrnutých do KS ŽSR RCP 2026.....	8
Obrázok 2: Grafický pohľad na rozdelenie TCR kategórie podľa Prílohy VII Smernice 34/2012/EU	20
Obrázok 3: Vizualizácia TCR pre RCP 2026.....	24
Obrázok 4: Vizualizácia úrovne naplnenia kapacity ŽI pre RCP 2024.....	31
Obrázok 5: Vizualizácia vedenia liniek PDO pre RCP 2026..... Chyba! Záložka nie je definovaná.	

0.2.3 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
Polskie Linie Kolejowe S.A.	NPIM	Nie je určený		

0.3 Hraničné úseky vybraných tratí

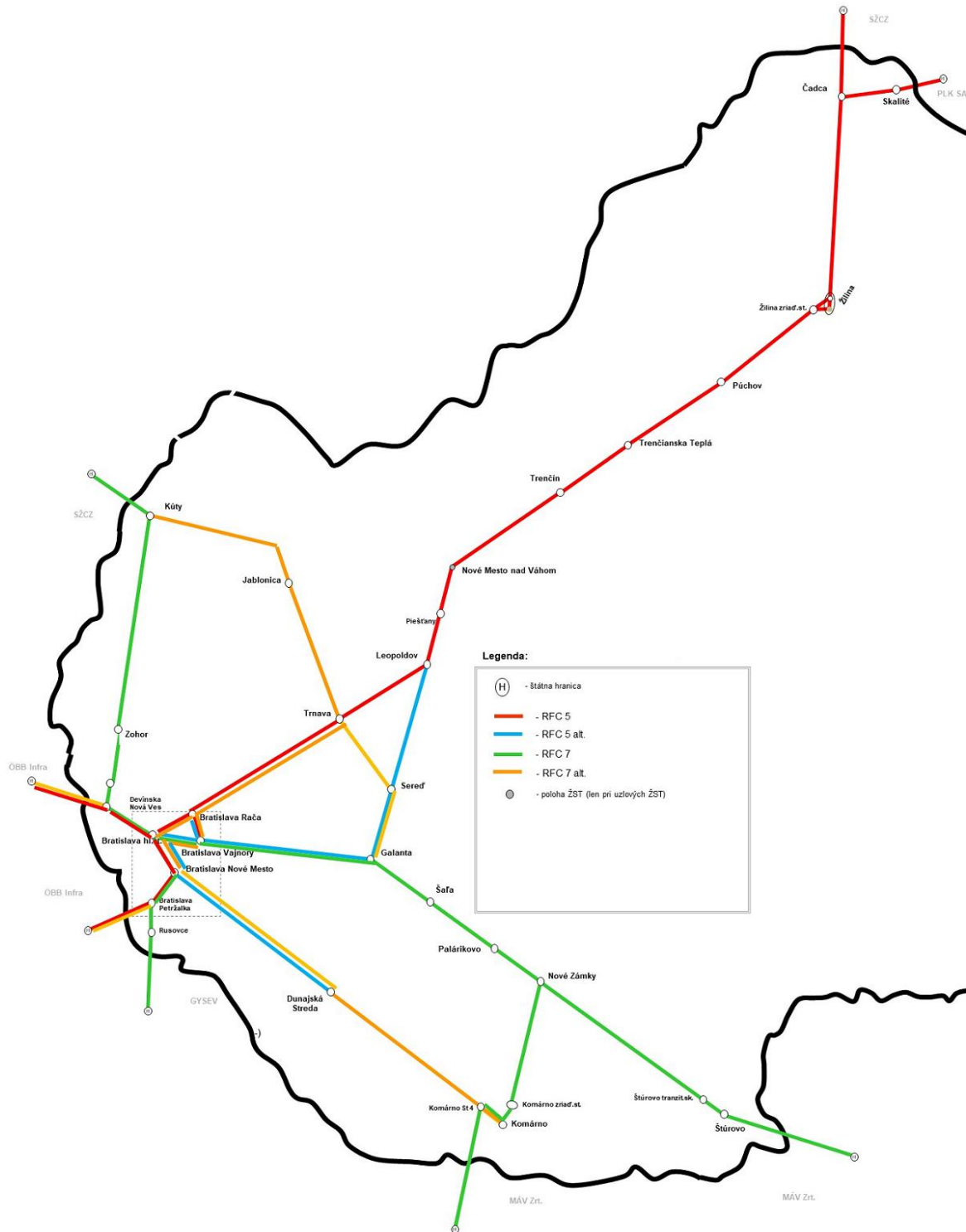
Zoznam vybraných hraničných priechodov ŽSR so susednými štátmi:

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
Čadca – Mosty u Jablunkova	Česká republika	Osobná, Nákladná
Skalité – Zwardoń	Poľská republika	Osobná, Nákladná

0.4 Geografická oblasť KS ŽSR RCP 2026

ŽSR vypracovali túto Kapacitnú stratégiu ŽSR pre RCP 2026 v rozsahu traťových úsekov koridorov RFC5 „Baltik-Jadran“ a „ RFC7 „Orient/východné Stredomorie“ (vrátane alternatívnych a prípojných tratí) ako významného železničného spojenia vedeného v osi sever-juh a západ – juh, na ktorom je realizovaný významný objem medzinárodnej železničnej dopravy.

Obrázok 1: Vizualizácia geografickej oblasti tratí zahrnutých do KS ŽSR RCP 2026



zdroj: ŽSR

0.6.1 Špecifikácia geografickej oblasti KS ŽSR RCP 2026

Trate v rozsahu Kapacitnej stratégie ŽSR pre RCP 2026 sa z hľadiska územného členenia SR nachádzajú v juhozápadnej a severozápadnej časti SR, na územiach Bratislavského, Trnavského, Nitrianskeho, Trenčianskeho a Žilinského kraja.

0.6.1.1 Základné údaje o traťových úsekoch

Základné údaje o hlavných traťových úsekoch RFC 5									
Trať	TTP	Kolajnosť	Dĺžka v km	Kategória trate	Kategória zvislého zaťaženia	P/C Profil	Trakčná sústava	Najväčšia traťová rýchlosť v km	Koridor
Devínska Nová Ves - Devínska Nová Ves št.hr.	(TTP 126B)	1	3.62	1	C3	70/400	25kV AC, 50Hz (od km 40,140)	80	RFC 5 RFC 7 alt
Devínska Nová Ves - Bratislava hlavná stanica	(TTP 126A)	2	12.841	1	D3/D4	70/400	25kV AC, 50Hz	140	RFC 5 RFC 7 alt
Bratislava hlavná stanica - Bratislava-Nové Mesto	(TTP 127G)	1	5.11	1	D4	70/400	25kV AC, 50Hz	80	RFC 5 RFC 7
Bratislava-Nové Mesto - Bratislava-Petržalka - Kitsee (AT)	(TTP 127C)	2	14.98	1	D4	80/400	25kV AC, 50Hz; Zhlavie BA-Petržalka 15kV AC, 16 2/3 Hz	60	RFC 5 RFC 7
Bratislava hl.st. - Bratislava-Rača	(TTP 125A)	2	7.4	1	D4	70/400	25kV AC, 50Hz	160	RFC 5 RFC 7
Bratislava-Rača - Púchov	(TTP 125A)	2	150	1	D4	99/429	25kV AC, 50Hz	160	RFC 5

Púchov - Žilina	(TTP 106A)	2	43	1	D4	70/400	3Kv DC	160 Žilina zr.st. - Žilina 40	RFC 5
Žilina - Čadca - Mosty u Jablunkova (CZ)	(TTP 106D)	2	41	1	D4	70/400	3Kv DC	140 Krásno - Čadca 100; Čadca – Čadca št. hr. 80	RFC 5
Žilina zr.stanica - Budatín odb.	(TTP 106E)	1	0.58	1	D4	70/400	3Kv DC	40	RFC 5
Čadca - Skalité Zwardoň	(TTP 114B)	1	20	1	D4	70/400	3Kv DC	100 Skalité – Skalité št. hr. 70	RFC 5

Základné údaje o odklonových a prípojných traťových úsekoch RFC 5

Tráť	TTP	Koľajnoscť	Dĺžka v km	Kategória trate	Kategória závislého zaťaženia	P/C Profil	Trakčná sústava	Najväčšia traťová rýchlosť v km	Koridor
Bratislava hlavná stanica - Galanta	(TTP 120A)	2	48,69	1A	D4	70/400	25 kV AC, 50Hz	140	RFC 5 alt. RFC 7
Galanta - Sereď	(TTP 128A)	2	12	2	D4	80/400	25kV AC, 50Hz	100	RFC 5 alt. RFC 7 alt.
Sereď - Leopoldov	(TTP 128A)	2	16.9	1	D4	80/400	25 kV AC, 50Hz	100	RFC 5 alt.

Bratislava- Nové Mesto - Dunajská Streda	(TTP 124A)	1	37.31	2	C4/D4	70/400	Neelektrifi kovaná	80	RFC 5 alt. RFC7 alt.
--	--------------------------------	---	-------	---	-------	--------	-----------------------	----	-------------------------

Základné údaje o hlavných traťových úsekoch RFC 7

Trasť	TTP	Koľajnnosť	Dĺžka v km	Kategória trate	Kategória závislého zariadenia	P/C Profil	Trakčná sústava	Najväčšia traťová rýchlosť v km	Koridor
Szob (HU) – Štúrovo – Bratislava hlavná stanica	(TTP 120A)	2	149	1A	D4	70/400	25 kV AC, 50Hz	140	RFC 7
Bratislava hlavná stanica – Kúty – Lanžhot (CZ)	(TTP 126A)	2	74	1	D3/D4	70/400	25Kv AC, 50Hz	140	RFC 7
Devínska Nová Ves - Devínska Nová Ves št.hr.	(TTP 126B)	1	3.62	1	C3	70/400	25 kV AC, 50Hz	80	RFC 7
Bratislava-Nové Mesto - Bratislava-Petržalka - Rusovce - Rajka (HU)	(TTP 127C)	2; Petržalka – Rusovce 1	27	1	D4	70/400	25 kV AC, 50 Hz 15 kV AC, 16 2/3 Hz	80	RFC 7
Komárom (HU) – Komárno – Nové Zámky	(TTP 120B)	1	33	1	D4	70/400	25 kV AC, 50Hz	100	RFC 7
Trnava – Bratislava hlavná stanica	(TTP 125A)	2	46	1	D4	99/429 Svätý Jur – Bratislava hlavná stanica = 70/400	25 kV AC, 50Hz	160	RFC 7

Trnava - Kúty	(TTP 128C)	1	69	2	D4	70/400	25kV AC, 50Hz	90	RFC 7
Trnava - Sered'	(TTP 128B)	1	46	2	D4	70/400	25kV AC, 50Hz	80	RFC 7
Sered' - Galanta	(TTP 128A)	2	12	2	D4	80/400	25kV AC, 50Hz	100	RFC 7
Bratislava hlavná stanica - Bratislava-Nové Mesto	(TTP 127G)	1	5,11	1	D4	70/400	25kV AC, 50Hz	80	RFC 7
Dunajská Streda - Komárno	(TTP 124A)	1	95	2	D4	70/400	Neelektrifikovaná	80	RFC 7

Základné údaje o odklonových a prípojných traťových úsekoch RFC 7

Tráť	TTP	Kolajnosť	Dĺžka v km	Kategória trate	Kategória zvislého zaťaženia	P/C Profil	Trakčná sústava	Najväčšia traťová rýchlosť v km	Koridor
Komárom (HU) – Komárno – Nové Zámky	(TTP 120B)	1	33	1	D4	70/400	25 kV AC, 50Hz	100	RFC 7
Trnava – Bratislava hlavná stanica	(TTP 125A)	2	46	1	D4	99/429 Svätý Jur – Bratislava hl. stanica = 70/400	25 kV AC, 50Hz	160	RFC 7
Trnava – Kúty	(TTP 128C)	1	69	2	D4	70/400	25kV AC, 50Hz	90	RFC 7
Trnava – Sered'	(TTP 128B)	1	46	2	D4	70/400	25kV AC, 50Hz	80	RFC 7
Sered' – Galanta	(TTP 128A)	2	12	2	D4	80/400	25kV AC, 50Hz	100	RFC 7
Bratislava hlavná stanica – Bratislava-Nové Mesto	(TTP 127G)	1	5,11	1	D4	70/400	25kV AC, 50Hz	80	RFC 7
Bratislava-Nové Mesto – Bratislava-Petržalka – Kitsee (AT)	(TTP 127C)	2	14.98	1	D4	80/400	25kV AC, 50Hz; BA-Petržalka 15kV AC, 16 2/3 Hz	60	RFC 7

1 Očakávaná kapacita ŽI pre RCP 2026

1.1 Dodatočne dostupná kapacita ŽI pre RCP 2026

V tejto kapitole sú uvedené informácie o investičných akciách (IA) ŽSR, ktoré sa realizujú alebo plánujú realizovať do doby platnosti RCP 2026 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

Názov/popis IA	Predpoklad realizácie IA	Popis pozitívneho dopadu realizácie IA na ŽI
Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves - štátna hranica SR/ČR, úsek Malacky - Kúty	2025 - 2028	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 priechodov a ich nahrádzaním mimoúrovňovými križovaním (nadjazdy, podjazdy, podchody); Implementácia ERTMS.
Modernizácia dvoch úsekov železničnej trate štátna hranica ČR/SR - Devínska Nová Ves (realizácia) + DOZZ, GSMR, ETCS	2024 - 2026	Zvýšenie traťovej rýchlosti na 200km/hod, zväčšenie užitočnej dĺžky koľají, väčšia dĺžka nástupíšť, vyššia kategória zabezpečenia trate, interoperabilita, implementácia ERTMS, spoľahlivosť a dostupnosť ŽI.
Bratislava ÚNS – Petržalka (mimo DŽM), rekonštrukcia koľají č. 1, 2	2025 - 2026	Súvislá rekonštrukcia železničného zvršku na celom traťovom úseku; Zvýšenie bezpečnosti; Zníženie nákladov na údržbu.
ŽSR, ŽST Dvory nad Žitavou, rekonštrukcia výhybiek č. 1,2,3,4,5,6, 7,8	2025	Odstránenie rýchlostných obmedzení; Zvýšenie bezpečnosti a plynulosti železničnej prevádzky; Zníženie nákladov na údržbu železničnej infraštruktúry.
Šelpice - Boleráz KRŽŽ, koľ.č.1	2025 - 2026	Normové parametre železničnej infraštruktúry a dosiahnutie štandardov; Zvýšenie traťovej rýchlosti na 100km/h; Zníženie prevádzkových nákladov na údržbu.

Názov/popis IA	Predpoklad realizácie IA	Popis pozitívneho dopadu realizácie IA na ŽI
Bratislava - Nové Mesto – Bratislava ÚNS, KRŽZ kol. č. 1, 2	2024 - 2026	Rekonštrukcia traťových koľají č. 1 a č. 2 v úseku medzi ŽST Bratislava Nové Mesto a ŽST Bratislava ÚNS je navrhnutá z dôvodu prevádzkového opotrebovania a jej hlavným cieľom je zaistiť dlhodobú bezpečnosť železničnej prevádzky v danom úseku; Rekonštrukcia bude mať priaznivý dopad aj na zníženie prevádzkových nákladov v ďalších rokoch.
ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina	2022 - 2025	Modernizácia koľají a výhybiek, zvýšenie traťovej rýchlosti na úseku Žilina – Strážov – Žilina (mimo) z 40 km/hod. na 120 km/hod., modernizácia železničných mostov, modernizácia nástupišť, modernizácia trakčného vedenia spojená so zmenou elektrickej trakčnej sústavy z jednosmernej trakčnej sústavy 3 kV na striedavú trakčnú sústavu 25 kV, 50 Hz, modernizácia oznamovacieho a zabezpečovacieho zariadenia, vybudovanie centra pre diaľkové riadenie dopravy, odstránenie úrovňových priecostí a úrovňových priechodov a ich náhrada novými mimoúrovňovými.
Modernizácia železničného úseku Čadca - Svrčinovec - št. hranica ČR/SR	2023 - 2025	Modernizácia železničnej infraštruktúry, ktorá zabezpečí zvýšenie traťovej rýchlosti z 80 km/hod na 120 km /hod., zabezpečí kvalitnú a rozvinutú dopravnú infraštruktúru.
CRD Trnava + dispečerizácia Trnava - Križovany	2025 - 2026	Zvýšenie počtu oddielov AH v úseku Rača – Trnava a tým zvýšenie kapacity trate.

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 traťovom úseku. 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 (parapety, opory, piliere a pod.), výmeny izolácie nosnej konštrukcie, oprava prvkovej mostovky ocelových mostov, výmena mostníc, obnovenie systému protikorózneho ochrany, odstránenie vegetácie a činnosti odstraňujúce opotrebenie alebo poškodenie mostného objektu tak, aby mohol plniť svoju funkciu.

1.2 Zníženie dostupnej kapacity ŽI pre RCP 2026

Investičný dlh z predchádzajúcich rokov sa prejavuje na aktuálnom vysoko opotrebovanom technickom stave koľají, výhybiek, zastaraných zabezpečovacích a oznamovacích zariadení, zastaraných 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. V tejto kapitole sú uvedené informácie o očakávaných negatívnych dopadoch na kapacitu ŽI nesúvisiacich s TCR pre RCP 2026.

Tabuľka 2: Predpokladané zníženie dostupnej kapacity ŽI v RCP 2026

Názov IA (IZ)	Návrh IZ je definovaný	Projekt je v IP schválený vedením ŽSR	Financovanie je zabezpečené
Výmena TNS Vinohrady, zastaraná technológia (1967)	áno	nie	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	nie	nie
KR ŽM, masívny klenbový – tehla (1886) km 43,167 na trati Devínska Nová Ves - ŽST Bratislava-Lamač	nie	nie	nie

KR ŽM, masívny klenbový - betón (1885) km 145,912 v ŽST Nové Zámky	nie	nie	nie
KR ŽI Šelpice - Boleráz	áno	áno	áno
ŽST Bratislava hlavná stanica KRK č. 1,2	nie	nie	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
ŽST Krásno nad Kysucou - ŽST Čadca - dopravno-železničná technológia	áno	áno	nie

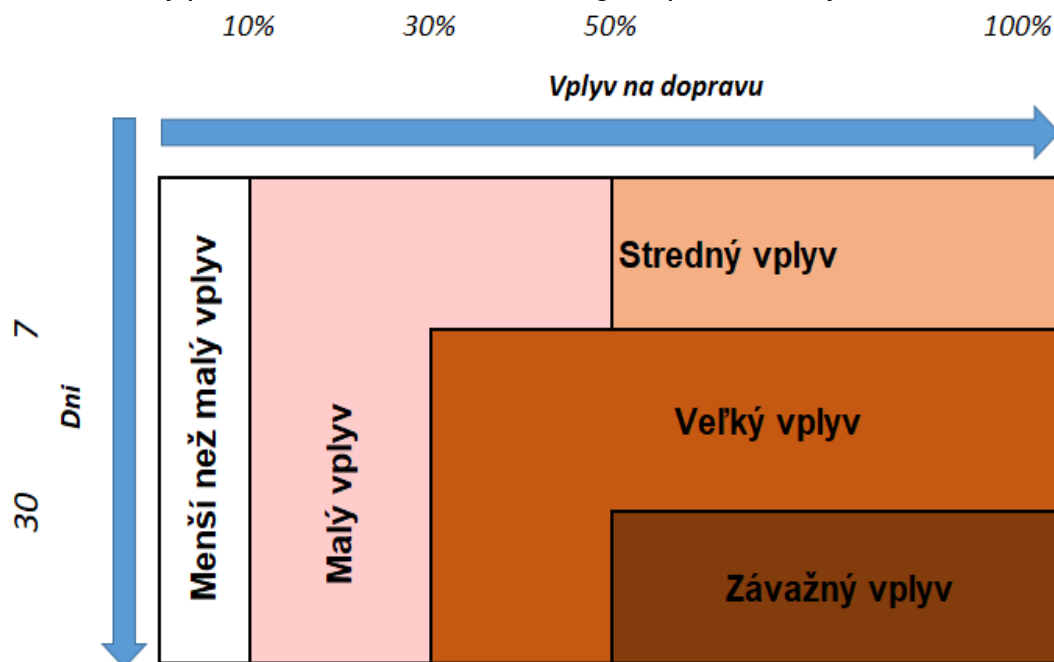
2 Plánované dočasné obmedzenie kapacity ŽI (TCR)

Od manažérov infraštruktúry je požadované, aby v prípade plánovania TCR postupovali v zmysle [Delegovaného rozhodnutia Komisie \(EÚ\) 2017/2075](#), ktorým sa nahrádza príloha VII k Smernici EPaR 2012/34/EU. 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)
<i>TCR so závažným vplyvom (major)</i>	<i>Viac ako 30 po sebe idúcich dní</i>	<i>Viac ako 50% objemu dopravy v danom úseku na deň</i>
<i>TCR s veľkým vplyvom (high)</i>	<i>Viac ako 7 po sebe idúcich dní</i>	<i>Viac ako 30% objemu dopravy v danom úseku na deň</i>
<i>TCR so stredným vplyvom (medium)</i>	<i>7 po sebe idúcich dní alebo menej</i>	<i>Viac ako 50% objemu dopravy v danom úseku na deň</i>
<i>TCR s malým vplyvom (minor)</i>	<i>nedefinované</i>	<i>Viac ako 10% objemu dopravy v danom úseku na deň</i>

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 5 a RFC 7) ako aj zoznam predpokladaných TCR pre RCP 2026. 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,
- koordinačné porady za účasti dotknutých;

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 a 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 RFC 5 a RFC 7 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 na susedného 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 žiadateľmi a hlavnými prevádzkovateľmi dotknutých servisných zariadení 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/ hlavných prevádzkovateľov dotknutých servisných zariadení 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 Delegovanom rozhodnutí Komisie (EÚ) 2017/2075, ktorým sa nahrádza Príloha VII Smernice EPaR 2012/34/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		
		Prvé zverejnenie TCR		X-24		
		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						
Konzultácia a koordinácia						
Zverejnenie						
				X-6		
				X-5		
				X-4		

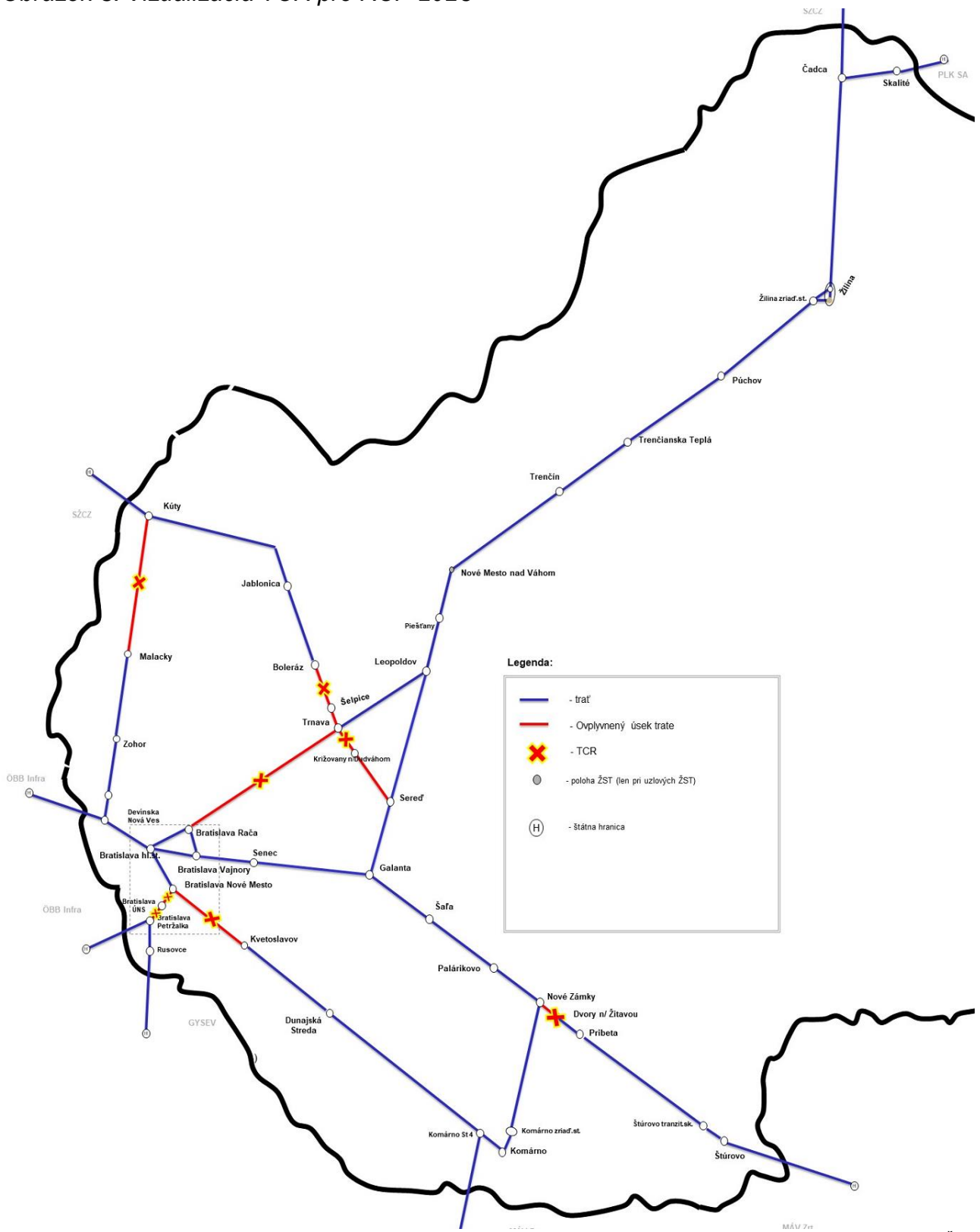
2.3 Očakávané TCR pre RCP 2026

V tejto kapitole sú uvedené očakávané TCR pre RCP 2026. **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 2026

TCR názov IA	Návrh IA je definovaný	Investícia je schválená vedením ŽSR	Financovanie je zabezpečené
ŽSR, ŽST Dvory nad Žitavou, rekonštrukcia výhybiek č. 1,2,3,4,5,6, 7,8	áno	áno	áno
Šelpice - Boleráz, KRŽZ koľ. č.1	áno	áno	áno
Bratislava - Nové Mesto – Bratislava ÚNS, KRŽZ koľ. č. 1, 2	áno	áno	áno
Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves - štátna hranica SR/ČR, úsek Malacky - Kúty (realizácia) + DOZZ, ETCS	áno	áno	áno
CRD Trnava + dispečerizácia Trnava - Križovany + zvýšenie počtu oddielov AH v úseku Rača - Trnava	áno	áno	áno
Modernizácia dvoch úsekov železničnej trate štátna hranica ČR/SR - Devínska Nová Ves	áno	áno	áno
ÚNS – Petržalka (mimo DŽM), rekonštrukcia koľají č. 1, 2	áno	áno	áno
Bratislava - Kvetoslavov, Vybudovanie odb. Ružinov; rozšírenie stanice N. Košariská; AH N. Košariská - Kvetoslavov	áno	áno	nie

Obrázok 3: Vizualizácia TCR pre RCP 2026



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 RFC 5 a RFC 7), 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 traťových úsekoch 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 je uvedený v príslušných PPŽS daného RCP v podkapitole 4.

Súčasťou projektu TTR je vypracovanie kapacitného modelu, ktorý vytvára predpoklad o možnom využití kapacity ŽI jednotlivými segmentmi dopravy s príslušnými kapacitnými produktmi. Okrem predpripravených vlakových 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 podkapitoly 4.5. PPŽS, majú právo **ponechať si kapacitnú rezervu minimálne 10 %** kapacity príslušnej železničnej trate na účely pridelovania kapacity infraštruktúry dodatočným žiadostiam o vlakovú trasu **pre RCP 2026**. Kapacita ŽI na vykonávanie plánovanej údržby a obnovy je zohľadnená pri pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry žiadateľom.

V rámci implementácie projektu TTR je uvažovaný **nový kapacitný produkt Priebežné 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 platný.

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 na medzištátnych traťových úsekoch, kde prichádza k zmene MI, je Zmluvou o prepojení železničných infraštruktúr **určený** konkrétny manažér infraštruktúry, ktorý na danom traťovom úseku zodpovedá za plánovanie kapacity ŽI. Toto rozdelenie zodpovednosti jednotlivých MI na medzištátnych úsekoch je platné aj pre vypracovanie príslušných kapacitných modelov a kapacitnej ponuky.

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 so železničnou sieťou v správe ŽSR, majú so ŽSR podpísanú zmluvu o styku dráh (pre TIP Žilina 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 vlakovej 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 2026 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 opravovane vozňov (Kúty, Bratislava hlavná stanica, Trnava, Bratislava východ, Bratislava Nové Mesto, Nové Zámky, Štúrovo, Komárno) a terminály kombinovanej dopravy (Bratislava ÚNS, Dunajská Streda, Žilina).

Kapacita ŽI vyčlenená pre plánovanie vlakových trás AD HOC sa zverejní formou ponuky cestovných poriadkov priemerných vlakových trás 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 Oblastných 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 5 a 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"> • Medzinárodné diaľkové vlaky osobnej dopravy; • Medzinárodné regionálne vlaky osobnej dopravy; • Regionálne vlaky osobnej dopravy; • Medzinárodná nákladná doprava (vlaky kombinovanej dopravy, ucelené vlaky, diaľkové relačné vlaky);
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"> • Medzinárodné diaľkové vlaky osobnej dopravy; • Medzinárodné regionálne vlaky osobnej dopravy; • Regionálne vlaky osobnej dopravy; • Medzinárodná nákladná doprava (vlaky kombinovanej dopravy, ucelené vlaky, diaľkové relačné vlaky); • Vnútroštátna nákladná doprava (ucelené vlaky, relačné vlaky).

MI	Traťový úsek	Popis úrovne naplnenia kapacity ŽI traťového úseku a prevádzkovaných kategórií vlakov
ŽSR	Devínska Nová Ves - 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> <ul style="list-style-type: none"> • Medzinárodné regionálne vlaky osobnej dopravy; • Regionálne vlaky osobnej dopravy; • Medzinárodná nákladná doprava (vlaky kombinovanej dopravy, ucelené vlaky, diaľkové relačné vlaky); • Vnútroštátna nákladná doprava (ucelené vlaky, relačné vlaky).
ŽSR	Kúty - Trnava	<p>V osobnej doprave sa jedná o traťový úsek s regionálnymi vlakmi a v nákladnej doprave o traťový úsek s medzinárodnou dopravou s nízkou úrovňou naplnenia kapacity ŽI. Na tomto traťovom úseku sú prevádzkované nasledovné kategórie vlakov:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regionálne vlaky osobnej dopravy; • Medzinárodná nákladná doprava (ucelené vlaky); • Vnútroštátna nákladná doprava (relačné vlaky).
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"> • Medzinárodné diaľkové vlaky osobnej dopravy; • Vnútroštátna diaľkové vlaky osobnej dopravy; • Regionálne vlaky osobnej dopravy; • Medzinárodná nákladná doprava (vlaky kombinovanej dopravy, ucelené vlaky, diaľkové relačné vlaky); • Vnútroštátna nákladná doprava (ucelené vlaky, relačné vlaky);
ŽSR	Nové Zámky - Komárno	<p>V osobnej doprave sa jedná o traťový úsek s regionálnymi vlakmi a v nákladnej doprave o traťový úsek s medzinárodnou dopravou s vysokou úrovňou naplnenia kapacity ŽI. Na tomto traťovom úseku sú prevádzkované nasledovné kategórie vlakov:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regionálne vlaky osobnej dopravy; • Medzinárodná nákladná doprava (vlaky kombinovanej dopravy, ucelené vlaky); • Vnútroštátna nákladná doprava (relačné vlaky).
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"> • Medzinárodné diaľkové vlaky osobnej dopravy; • Vnútroštátna diaľkové vlaky osobnej dopravy; • Regionálne vlaky osobnej dopravy; • Medzinárodná nákladná doprava (vlaky kombinovanej dopravy, ucelené vlaky, diaľkové relačné vlaky); • Vnútroštátna nákladná doprava (ucelené vlaky, relačné vlaky).
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"> • Regionálne (vnútroštátna) vlaky osobnej dopravy, spoločný traťový úsek Komárno - Dunajská Streda; • Medzinárodná nákladná doprava (vlaky kombinovanej dopravy, ucelené vlaky, diaľkové relačné vlaky);

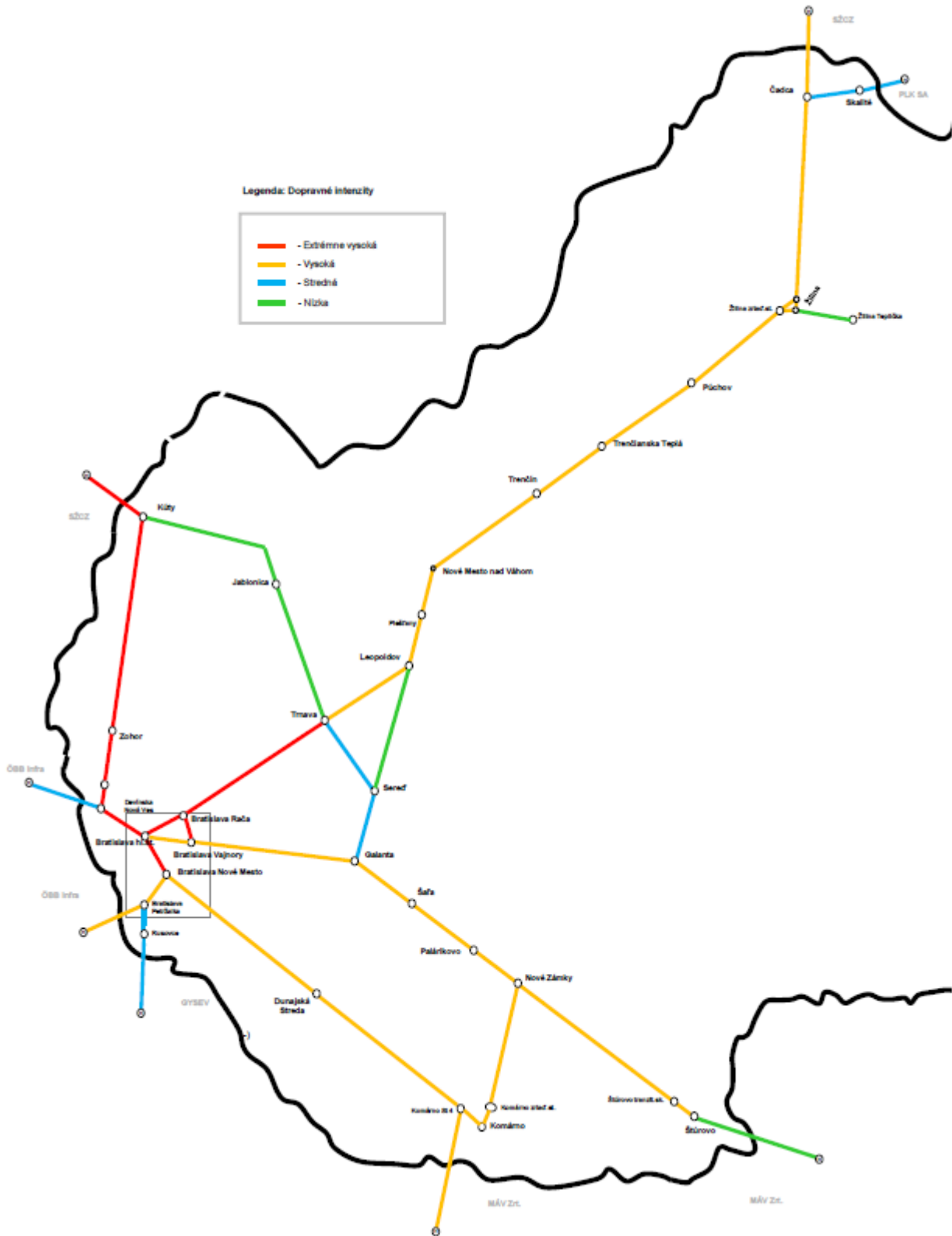
MI	Traťový úsek	Popis úrovne naplnenia kapacity ŽI traťového úseku a prevádzkovaných kategórií vlakov
ŽSR – MÁV Zrt. (HU)	Štúrovo - Szob	Medzinárodnou dopravou využívaný traťový úsek s nízkou úrovňou naplnenia kapacity ŽI. Na tomto traťovom úseku sú prevádzkované nasledovné kategórie vlakov: <ul style="list-style-type: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

MI	Traťový úsek	Popis úrovne naplnenia kapacity ŽI traťového úseku a prevádzkovaných kategórií vlakov
		<ul style="list-style-type: none"> • Medzinárodné diaľkové vlaky osobnej dopravy; • Vnútroštátne diaľkové vlaky osobnej dopravy; • Regionálne vlaky osobnej dopravy; • Medzinárodná nákladná doprava (vlaky kombinovanej dopravy, ucelené vlaky, diaľkové relačné vlaky); • Vnútroštátna nákladná doprava (vlaky kombinovanej dopravy, ucelené vlaky, relačné vlaky);
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"> • Medzinárodné diaľkové vlaky osobnej dopravy; • Medzinárodné regionálne vlaky osobnej dopravy; • Medzinárodná nákladná doprava (ucelené vlaky).
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"> • Medzinárodné diaľkové vlaky osobnej dopravy; • Regionálne vlaky osobnej dopravy; • Medzinárodná nákladná doprava (vlaky kombinovanej dopravy, ucelené vlaky, diaľkové relačné vlaky); • Vnútroštátna nákladná doprava (ucelené vlaky, relačné vlaky).
ŽSR	Trnava – Nové Mesto nad Váhom	<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"> • Medzinárodné diaľkové vlaky osobnej dopravy; • Vnútroštátne diaľkové vlaky osobnej dopravy • Regionálne vlaky osobnej dopravy; • Medzinárodná nákladná doprava (vlaky kombinovanej dopravy, ucelené vlaky, diaľkové relačné vlaky); • Vnútroštátna nákladná doprava (ucelené vlaky, relačné vlaky).
ŽSR	Nové Mesto nad Váhom - Púchov	<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"> • Medzinárodné diaľkové vlaky osobnej dopravy; • Vnútroštátne diaľkové vlaky osobnej dopravy • Regionálne vlaky osobnej dopravy; • Medzinárodná nákladná doprava (vlaky kombinovanej dopravy, ucelené vlaky, diaľkové relačné vlaky); • Vnútroštátna nákladná doprava (ucelené vlaky, relačné vlaky).
ŽSR	Púchov - Žilina	<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"> • Medzinárodné diaľkové vlaky osobnej dopravy; • Vnútroštátne diaľkové vlaky osobnej dopravy • Regionálne vlaky osobnej dopravy; • Medzinárodná nákladná doprava (vlaky kombinovanej dopravy, ucelené vlaky, diaľkové relačné vlaky); • Vnútroštátna nákladná doprava (ucelené vlaky, relačné vlaky).

MI	Traťový úsek	Popis úrovne naplnenia kapacity ŽI traťového úseku a prevádzkovaných kategórií vlakov
ŽSR	Sereď - Leopoldov	Medzinárodnou dopravou využívaný traťový úsek s nízkou úrovňou naplnenia kapacity ŽI. Na tomto traťovom úseku sú prevádzkované nasledovné kategórie vlakov: <ul style="list-style-type: none"> • Medzinárodná nákladná doprava (vlaky kombinovanej dopravy, ucelené vlaky, diaľkové relačné vlaky); • Vnútroštátna nákladná doprava (ucelené vlaky, relačné vlaky).
ŽSR	Žilina – Žilina-Teplička odchodová skupina	Medzinárodnou dopravou využívaný traťový úsek s nízkou úrovňou naplnenia kapacity ŽI. Na tomto traťovom úseku sú prevádzkované nasledovné kategórie vlakov: <ul style="list-style-type: none"> • Medzinárodná nákladná doprava (vlaky kombinovanej dopravy, ucelené vlaky); • Vnútroštátna nákladná doprava (ucelené vlaky, relačné vlaky).
ŽSR	Žilina - Čadca	Medzinárodnou dopravou využívaný traťový úsek s vysokou úrovňou naplnenia kapacity ŽI. Na tomto traťovom úseku sú prevádzkované nasledovné kategórie vlakov: <ul style="list-style-type: none"> • Medzinárodné diaľkové vlaky osobnej dopravy; • Regionálne vlaky osobnej dopravy; • Medzinárodná nákladná doprava (vlaky kombinovanej dopravy, ucelené vlaky, diaľkové relačné vlaky); • Vnútroštátna nákladná doprava (ucelené vlaky, relačné vlaky).
ŽSR - SŽCZ (ČR)	Čadca – Čadca št.hr	Medzinárodnou dopravou využívaný traťový úsek s vysokou úrovňou naplnenia kapacity ŽI. Na tomto traťovom úseku sú prevádzkované nasledovné kategórie vlakov: <ul style="list-style-type: none"> • Medzinárodné diaľkové vlaky osobnej dopravy; • Medzinárodné vlaky osobnej dopravy; • Medzinárodná nákladná doprava (vlaky kombinovanej dopravy, ucelené vlaky).
ŽSR	Čadca - Skalité	Medzinárodnou dopravou využívaný traťový úsek so strednou úrovňou naplnenia kapacity ŽI. Na tomto traťovom úseku sú prevádzkované nasledovné kategórie vlakov: <ul style="list-style-type: none"> • Medzinárodné vlaky osobnej dopravy; • Regionálne vlaky osobnej dopravy; • Vnútroštátna nákladná doprava (relačné vlaky).
ŽSR – PLK SA (PL)	Čadca – Skalité št.hr	Medzinárodnou dopravou využívaný traťový úsek so strednou úrovňou naplnenia kapacity ŽI. Na tomto traťovom úseku sú prevádzkované nasledovné kategórie vlakov: <ul style="list-style-type: none"> • Medzinárodné vlaky osobnej dopravy;

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 5 a RFC 7 znázorňuje obrázok č. 4.

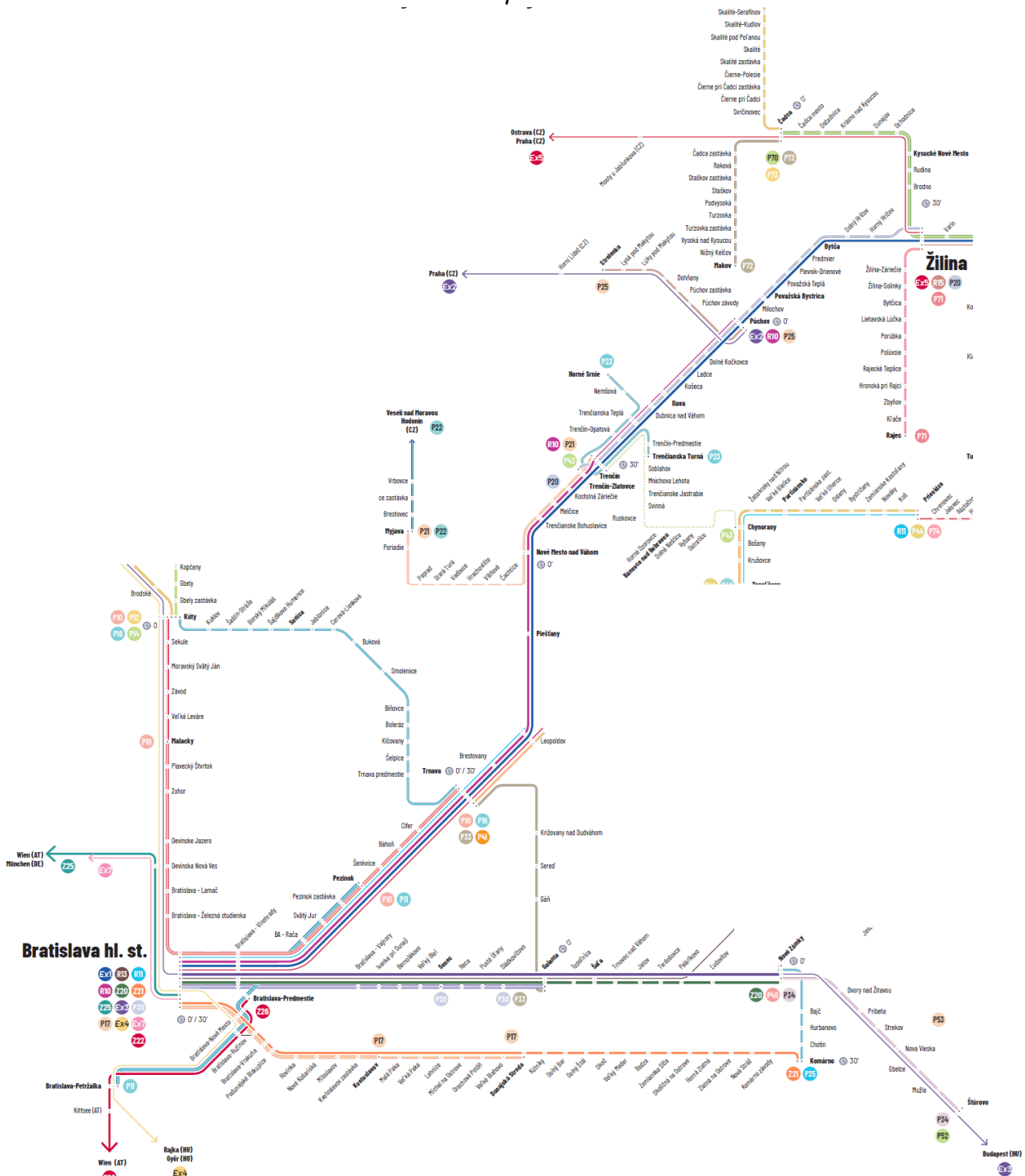
Obrázok 4: Vizualizácia úrovne naplnenia kapacity ŽI pre RCP 2024



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 RFC 5 a RFC 7 je uvedený na obrázku 5 nižšie.

Obrázok 5: Vizualizácia vedenia liniek PDO pre RCP 2026



zdroj: ŽSR

3.2 Základné kategórie vlakov na tratiach RFC 5 a 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)
 - Žilina - Púchov - Praha
 - Žilina - Čadca - Ostrava
 - Žilina - Čadca - Praha
 - Žilina - Bratislava - Kúty - Praha
 - Humenné - Košice - Ostrava - Praha
 - Košice - Ostrava - Praha
 - Košice - Prešov - Ostrava - Praha
 - Prešov - Púchov - Praha
 - Čadca - Ostrava
 - Čadca - Zwardoń
- Diaľkové vlaky osobnej dopravy:
 - Nové Zámky - Galanta - Bratislava
 - Košice - Banská Bystrica - Palárikovo - Bratislava
 - Banská Bystrica - Palárikovo - Bratislava
 - Bratislava - Žilina
 - Bratislava - Žilina - Košice
 - Bratislava - Leopoldov - Prievidza
- 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
 - Trnava - Leopoldov - Nitra
 - Nové Mesto nad Váhom - Trenčín
 - Trenčín - Zlatovce – Žilina
 - Trenčín - Bratislava
 - Čadca - Žilina

Čadca - Martin
 Čadca - Liptovský Mikuláš
 Čadca - Skalité

Tabuľka 7: 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
OZSR13	28	39	-	-	813	90	45
OZSR14	106	202	-	-	660	160	111
OZSR15	197	440	180	350	350	160	57
OZSR16	256	536	240	450	361.1	160	43
OZSR17	185	378	-	-	680	140	37
OZSR18	418	720	400	630	VECTRON	120	31
OZSR19	191	382	175	300	151	140	31
NZSR20	634	2969	600	2800	131	90	23
NZSR21	634	1169	600	1000	131	90	43
NZSR22	618	890	600	800	VECTRON	100	43
NZSR23	618	2690	600	2600	VECTRON	100	35
NZSR24	318	924	300	900	181	90	31
NZSR25	318	1824	300	1800	181	90	36
NZSR26	653	2090	635	2000	VECTRON	100	49

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 8: 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, Kapacitného modelu a Kapacitnej ponuky na hraničnom traťovom úseku

Názov hraničného úseku	Susedný štát	Zodpovedný MI za konštrukciu RCP
Kúty - Lanžhot	Česká republika	SŽDC
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
Čadca – Mosty u Jablunkova	Česká republika	SŽDC
Skalité	Zwardoń	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 2026 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 2026

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
Trnava - Púchov	110	40	22	172
Púchov - Žilina	50	40	24	114

Žilina – Čadca	100	50	26	176
Čadca - Skalité	22	0	2	24
Leopoldov - Sereď	0	20	6	26

3.4 Očakávané intenzity na hraničných úsekoch pre RCP 2026

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 dvoch úsekoch, medzi Rakúskom a Slovenskou republikou v dvoch úsekoch, medzi Maďarskom a Slovenskou republikou v troch úsekoch a medzi Poľskou republikou a Slovenskou republikou v jednom úseku. **Očakávané intenzity na hraničných úsekoch pre RCP 2026 boli koordinované s NPIM susedných MI.**

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

Hraničný úsek	RCP 2026			AD HOC
	Nákladná doprava	Diaľková OD	Regionálna OD	Nákladná doprava
Kúty - Lanžhot	1	1	0,5	1
Devínska Nová Ves - Marchegg	1	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
Čadca - Mosty u Jablunkova	2	1	0,5	1
Skalité - Zwardoń	0	0	0,5	0

4. Schvaľovanie a publikovanie KS RCP 2026

Predložená verzia obsahuje predpokladané intenzity na hraničných úsekoch, ktoré boli koordinované so všetkými dotknutými MI.

Konečná verzia KS ŽSR pre RCP 2026 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 2026 bude dostupná na webovom sídle ŽSR, ako aj na webovom sídle RNE v anglickom jazyku.

Použitá literatúra:

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EU 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;

Plán dopravnej obslužnosti SR;

Podmienky používania železničnej siete pre GVD 2022/2023;

Predpis ŽSR DP 4 „Výluková činnosť Železníc Slovenskej republiky“.