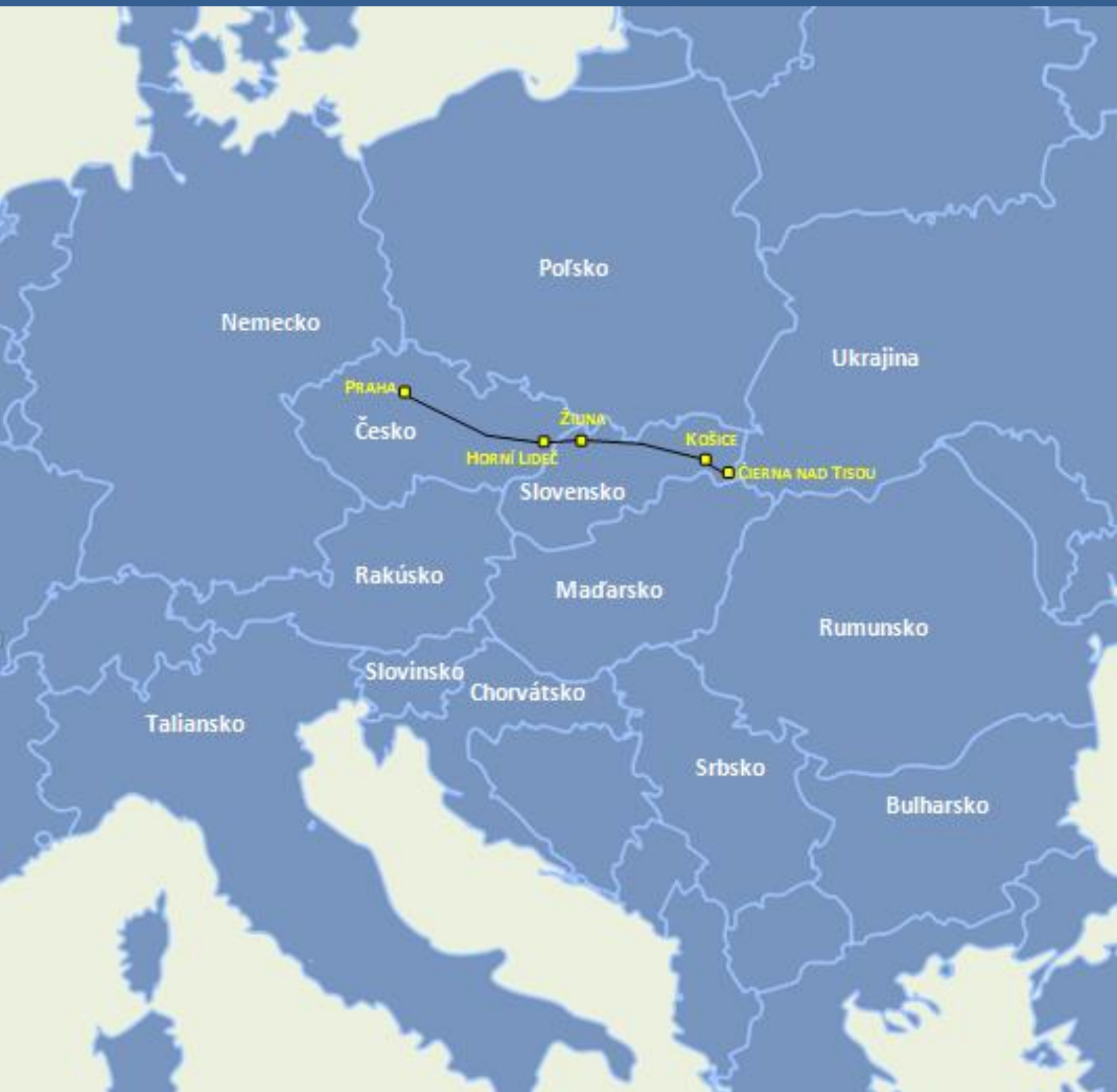


Česko – Slovenský koridor



ŠTÚDIA DOPRAVNÉHO TRHU ŽELEZNIČNÝ NÁKLADNÝ KORIDOR 9

(PRACOVNÁ VERZIA V. 4)
MÁJ 2013

História:

Verzia	Autor	Dátum	Zmena
V.1	Ing. Martin Šuster ŽSR VVÚŽ Žilina	27. februára 2013	Prvotná štúdia, upravená podľa pripomienok členov koridoru
V. 2	Ing. Martin Šuster ŽSR VVÚŽ Žilina	Marec 2013	Kompletizácia štúdie, dopracovanie mikrosocio prínosov, dopracovanie záveru
V. 3	Ing. Martin Šuster ŽSR VVÚŽ Žilina	Apríl 2013	Spracovanie pripomienok, grafická úprava štúdie
V. 4	Pripomienky členov komisie RFC 9	Máj 2013	Zpracovanie pripomienok v priebehu rokovania členov komisie

Obsah

1	ÚVOD	5
1.1	PRÁVNE POZADIE, ROZSAH A CIEĽ TMS	6
1.1.1	Právny rámec (stručný popis)	6
1.1.2	Rozsah	7
1.1.3	Cieľ	7
1.2	GEOGRAFICKÝ NÁČRT KORIDORU – UVEDENÝ V NARIADENÍ Č. 913/2010 (POPIS + MAPA, POROVNANIE S TEN-T/ PRIORITYNÉ OSI/ ERTMS/ RNE KORIDORY).....	8
1.3	METODIKA PRÍPRAVY TMS (ZDROJE, DOTAZNÍKOVÉ PRIESKUMY...).....	11
1.3.1	Vstupné zdroje	11
1.3.2	Východiskové podmienky	12
1.3.3	Metodické postupy	12
2	ANALÝZA SÚČASNÉHO STAVU „TAK AKO TO JE“	16
2.1	VŠEOBECNÁ SOCIÁLNO-EKONOMICKÁ SITUÁCIA A CHARAKTERISTIKA DOPRAVNÉHO TRHU (2006 – 2010) A CHARAKTERISTIKA INFRAŠTRUKTÚRY MEDZINÁRODNÉHO NÁKLADNÉHO KORIDORU RFC 9 PODĽA JEDNOTLIVÝCH KRAJÍN.	16
2.1.1	Česká republika - všeobecná sociálno-ekonomická situácia (2006 – 2010)	16
2.1.2	Slovenská republika - všeobecná sociálno-ekonomická situácia (2006 – 2010).....	26
2.1.3	Súhrn ekonomickej situácie v Českej a Slovenskej republike (2006 – 2011).....	35
2.2	POROVNANIE DOPRAVNÝCH VÝKONOV, DOBY PREPRAVY MEDZI CESTNOU A ŽELEZNIČNOU DOPRAVOU, POROVNANIE VÝŠKY PRÍSTUPOVÝCH POPLATKOV MANAŽÉROV INFRAŠTRUKTÚRY.....	36
2.2.1	Porovnanie dopravných výkonov cestnej a železničnej dopravy	36
2.2.2	Porovnanie doby prepravy po cestnej infraštruktúre a železničnej infraštruktúre	38
2.2.3	Porovnanie prístupových poplatkov infraštruktúry	39
2.2.4	Porovnanie ceny prepravy medzi cestnou kamiónovou prepravou a železnicou.....	41
2.3	KAPACITNÁ ANALÝZA.....	42

2.4	SWOT ANALÝZA	43
3	OČAKÁVANIA BUDÚCEHO VÝVOJA STAVU „AKO TO MÁ BYŤ “	45
3.1	MODEL VÝPOČTU PROGNÓZY DOPRAVY	45
3.2	PREDPOKLADANÉ ZMENY DOPRAVNÉHO PRÚDU	48
3.3	RIZIKA PROGNÓZY	49
3.4	OČAKÁVANIE DOPYTU PO NÁKLADNEJ DOPRAVE NA MEDZINÁRODNOM NÁKLADNOM KORIDORE RFC 9 V OBDOBÍ 2013- 2022 „AKO TO MÁ BYŤ“	49
3.5	SOCIÁLNO-EKONOMICKÉ PRÍNOSY ZRIADENIA MEDZINÁRODNÉHO NÁKLADNÉHO KORIDORU RFC 9	52
3.6	ZLEPŠENIE TECHNICKÉHO STAVU = DOPAD INVESTÍCIÍ	55
4	ZÁVERY A ODPORÚČANIA	56
4.1	OPATRENIA NA ZLEPŠENIE VÝKONNOSTI NÁKLADNEJ DOPRAVY	56
4.2	IMPLENENTAČNÝ PLÁN A RIADENIE TRÁS KORIDORU	60
4.3	ZÁVER	61
	Príloha A: Informácie o krajine	66
	Príloha B: Koridorové informácie - sumarizované	69
	ZOZNAM POUŽITEJ LITERATÚRY	80

1 Úvod

Na odstránenie nevyváženosti rozvoja rôznych druhov dopravy, preťažnosti ciest, negatívnych vplyvov na životné prostredie je nevyhnutná ďalšia podpora konkurencieschopnosti železničnej nákladnej dopravy (podpora trvalo udržateľného rozvoja). Všetky doposiaľ vykonané opatrenia na skvalitnenie železničnej dopravy sa nezaoberali spoločnou organizáciou, reguláciou a optimalizáciou siete na účely odstránenia nedostatkov plynulosti a spoľahlivosti v medzinárodnej nákladnej železničnej doprave. Posilnenie spolupráce medzi manažérmi infraštruktúry by malo byť predovšetkým v oblasti pridelovania medzinárodných vlakových trás pre nákladné vlaky na účely vzájomnej koordinácie a zrýchlenia medzinárodnej nákladnej dopravy. Výsledkom koordinácie prestojov na hraniciach je znižovanie čakacích dôb na hraniciach a optimálne využitie dostupnej siete k trvalému rozvoju železničnej dopravy.

Nákladný medzinárodný železničný koridor RFC 9 (Eastern Corridor) má vysoký potenciál pri zvyšovaní konkurencieschopnosti pre svoju polohu, tradíciu a dobrú prepojenosť infraštruktúry na východnú Európu na zvyšovanie výkonov aj zvyšovanie podielu na celkovom objeme prepráv v rámci štátov zapojených do železničnej nákladnej dopravy.

Hlavným cieľom štúdie je podpora zvyšovania kvalitatívnych podmienok a konkurencieschopnosti medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy.

Štúdia sa zaoberá:

- zriadením medzinárodného nákladného koridoru RFC 9 Praha–Horní Lideč – Košice – Čierna nad Tisou,
- kompletizáciou a spresnením údajov o súčasnom technickom a technologickom stave na koridore,
- analýzou konkurenčných druhov dopravy,
- analýzou kapacity, štruktúry a výšky poplatkov,
- dopadom plánovaných investícií,
- vyčíslením najvýznamnejších prínosov zriadenia koridoru,
- odporúčaniami na zvýšenie konkurencieschopnosti medzinárodnej železničnej dopravy.

Na základe spracovaných čiastkových analýz a smerovaní sú stanovené opatrenia a odporúčania na zriadenie medzinárodného nákladného koridoru RFC 9, riadenie trás a zlepšovanie koordinácie, komunikácie a v konečnom dôsledku i podpora výkonnosti a konkurencieschopnosti nákladnej dopravy na koridore.

1.1 PRÁVNE POZADIE, ROZSAH A CIEĽ TMS

1.1.1 Právny rámec (stručný popis)

Koridor sa zriaďuje v rámci nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010 z 22. septembra 2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu (ďalej len nariadenie).

Toto nariadenie nadväzuje na smernicu Rady 91/440/EHS z 29. júna 1991 o rozvoji železníc Spoločenstva a smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o pridelení kapacity železničnej infraštruktúry a vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry.

Cieľom smernice Rady 91/440/EHS z 29. júna 1991 je dosiahnutie rovnakého a nediskriminačného prístupu k železničnej infraštruktúre a podpora železničného trhu v Európe prostredníctvom hospodárskej súťaže.

Smernica 2001/14/ES týkajúca sa prístupu na sieť a poplatkov stanovuje, že manažér infraštruktúry musí uverejniť sieťové vyhlásenie, ktoré obsahuje informácie o (technickom) type a obmedzeniach siete, prístupových podmienkach na sieť a pravidlách udeľovania kapacity. Noví prevádzkovatelia, pokiaľ majú takéto informácie, môžu zaviesť služby vytvárajúce konkurenciu na vnútornom trhu a maximalizujúce prospech zákazníka. Smernica 2001/14/ES je súčasťou prvého železničného balíka.

Nasledujúcim právnym predpisom prvého balíka, ktorého súčasťou je smernica 2001/14/ES, bol druhý železničný balík opatrení na revitalizáciu železníc rýchlym budovaním integrovaného európskeho železničného priestoru. Päť opatrení sa zakladá na smerniciach stanovených v Bielej knihe o doprave a zamerané sú na väčšiu bezpečnosť, interoperabilitu a otvorenie trhu železničnej nákladnej dopravy. Týchto päť opatrení spočíva v:

- rozvoji spoločného prístupu k bezpečnosti železničnej dopravy,
- podpore základných princípov interoperability,
- zriadení účinného riadiaceho orgánu: Európskej železničnej agentúry,
- rozšírení a urýchlení otvorenia trhu železničnej nákladnej dopravy, najmä sprístupnením trhu pre medzinárodnú nákladnú dopravu celej európskej železničnej siete od 1. januára 2006,
- členstve v medzivládnej Organizácii pre medzinárodnú železničnú prepravu (OTIF).

Ďalej Európska komisia vo svojej politike podpory železničnej dopravy prijala prístup založený na koridoroch v kontexte transeurópskej dopravnej siete (TEN-T). To umožnilo pridelenie finančných dotácií železničným rozvojovým projektom prostredníctvom fondov TEN-T. V skutočnosti v tejto súvislosti dochádza k implementácii ERTMS (koridory ERTMS).

S cieľom vytvoriť európsku železničnú sieť zameranú na nákladnú dopravu, bolo začatých niekoľko technických a prevádzkových iniciatív, napr.:

- rozvoj interoperability prostredníctvom technickej špecifikácie interoperability, týkajúcej sa prevádzky a riadenia dopravy (TOM TSI) a technickej špecifikácie interoperability, týkajúcej sa telematických aplikácií v nákladnej doprave (TAF TSI),
- vytvorenie RailNetEurope, organizácie spájajúcej 33 manažérov železničnej infraštruktúry z celej Európy. Jej hlavným cieľom je umožniť ľahký a rýchly prístup k európskej železničnej infraštruktúre a zvýšiť kvalitu a efektívnosť cezhraničnej

- železničnej dopravy. Ponúka svojim zákazníkom servis, software, prístupy k manažérom a poskytuje užitočný koordinačný rámec medzi manažermi infraštruktúry,
- vytvorenie štruktúr koridorov členskými štátmi a MI ako súčasť rozvoja ERTMS na šiestich hlavných európskych trasách, dôležitých pre nákladnú dopravu.

Ďalšou iniciatívou na podporu medzinárodnej nákladnej dopravy je predtým spomínané nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010 z 22. septembra 2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu. Na základe nariadenia č. 913/2010 sa zriaďujú medzinárodné nákladné koridory pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu.

Ďalšie vybrané iniciatívy v rámci štvrtého balíka súvisiace s podporou vnútroštátnej aj medzinárodnej železničnej dopravy sú zvýšenie transparentnosti financovania a rozdelenia účtovníctva, zlepšenie prístupu k železničnej infraštruktúre tretím subjektom (špeditérom a pod.), ako aj zmeny týkajúce sa prideľovania licencií, kapacity, vyberaní poplatkov. Všetky spomínané iniciatívy štvrtého balíka prináša nová smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný sektor. Smernica sa zaoberá nielen správou železničnej infraštruktúry, ale aj otvorením trhu so službami vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy.

1.1.2 Rozsah

Prístup na zhodnotenie súčasného stavu je komplexný, so spracovaním najvýznamnejších socioekonomických prínosov a návrhom podstatných nápravných opatrení, očakávaní a stanovením implementačného plánu pre navrhovaný nákladný koridor RFC 9.

Na spracovanie komplexných socioekonomických prínosov a celkového ekonomického zhodnotenia je potrebný väčší objem údajov, pričom ekonomické zhodnotenie nemusí mať dostatočnú vypovedaciu schopnosť (riziko: investičné plány podliehajú časovým sklzom a ostatné menej významné socioefekty závisia od ochoty odstraňovania prekážok podporujúcich trvalý rast a zvyšovanie kvality).

1.1.3 Cieľ

Aj keď od 1. januára 2007 sú služby vnútroštátnej aj medzinárodnej dopravy otvorené hospodárskej súťaži, doteraz sa nepodarilo odstrániť „bariéry“ medzi jednotlivými štátmi v dostatočnej miere. Tieto bariéry sa týkajú koordinácie na hraniciach, prideľovania medzinárodných trás, spoločných investičných zámerov týkajúcich sa pohraničných prechodových staníc a tratí, dodržania dodacích lehôt, spoľahlivosti, koordinácie medzi terminálmi a pod.

Cieľom štúdie je popísať a prípadne spresniť (terminály, obchádzkové trasy) navrhovaný nákladný koridor RFC 9, zhodnotiť súčasný stav tratí navrhovaného nákladného koridoru RFC 9 a navrhnúť nápravné opatrenia na zlepšenie súčasného stavu. Na základe zavedenia nákladného koridoru RFC 9 a opatrení na zlepšenie súčasného stavu vyčíslit najvýznamnejšie socioekonomické prínosy.

Presnejšie si táto štúdia kladie za cieľ:

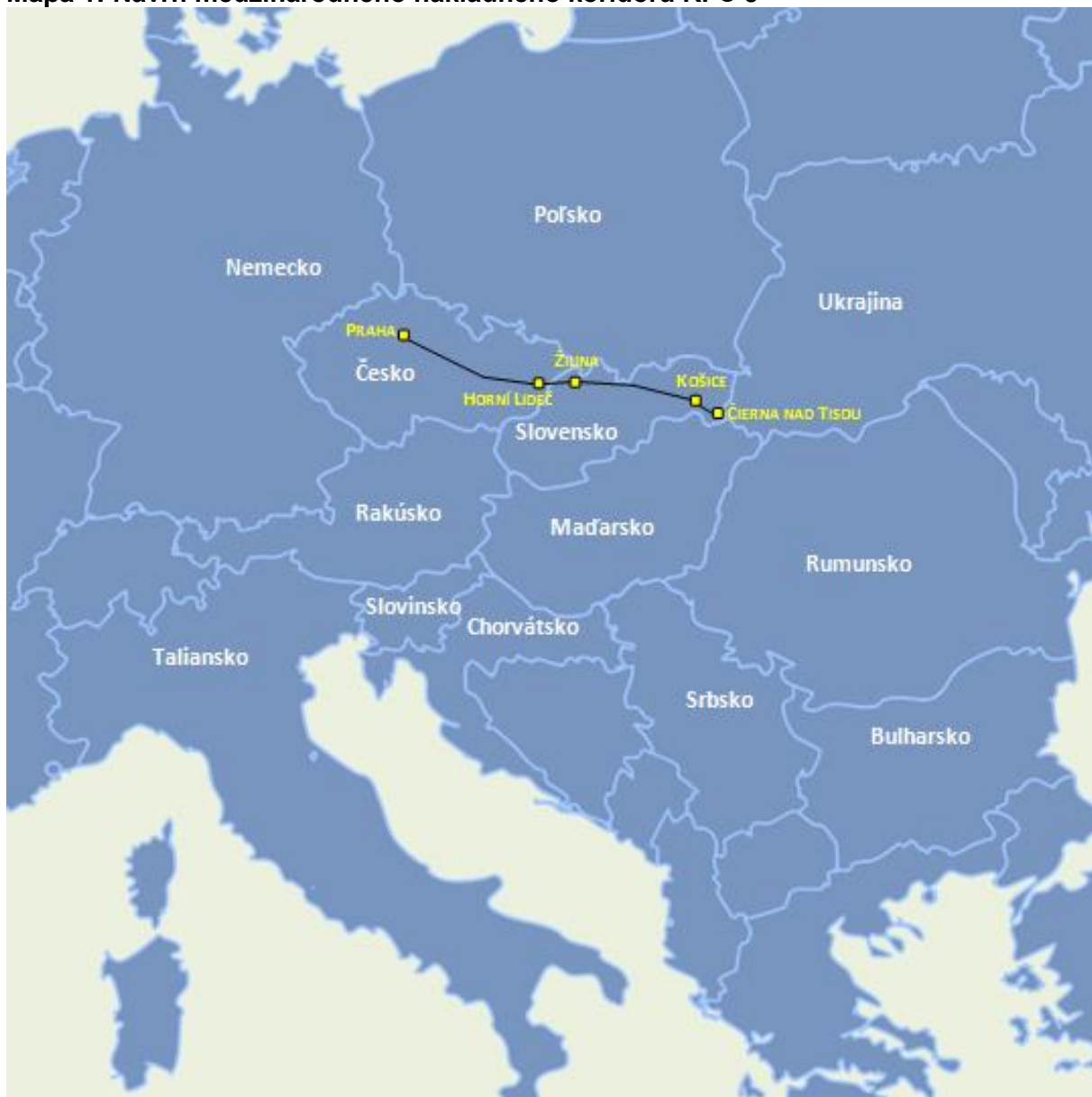
- poskytnúť aktuálny stav hlavných, alternatívnych tratí a terminálov navrhovaného železničného nákladného koridoru RFC 9 a prognózu vývoja po zavedení nákladného koridoru do praxe,

- poskytnúť informácie o prínosoch zriadenia koridoru,
- navrhnúť nápravné opatrenia a odporúčania na zvýšenie kvality železničnej infraštruktúry a zvýšenie konkurencieschopnosti medzinárodnej železničnej dopravy.

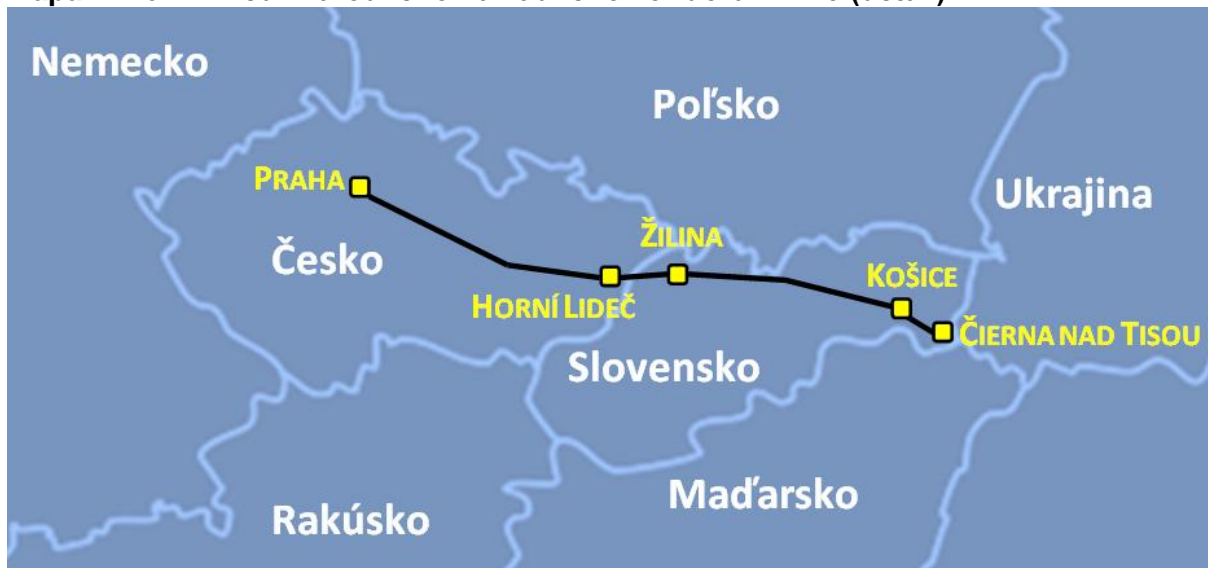
1.2 GEOGRAFICKÝ NÁČRT KORIDORU – UVEDENÝ V NARIADENÍ Č. 913/2010 (POPIS + MAPA, POROVNANIE S TEN-T/ PRIORITNÉ OSI/ ERTMS/ RNE KORIDORY)

Návrh koridoru podľa prílohy „Zoznam počiatkových koridorov nákladnej dopravy“ nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010 z 22. septembra 2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu je zobrazený v nasledujúcej mape 1 a 2.

Mapa 1: Návrh medzinárodného nákladného koridoru RFC 9

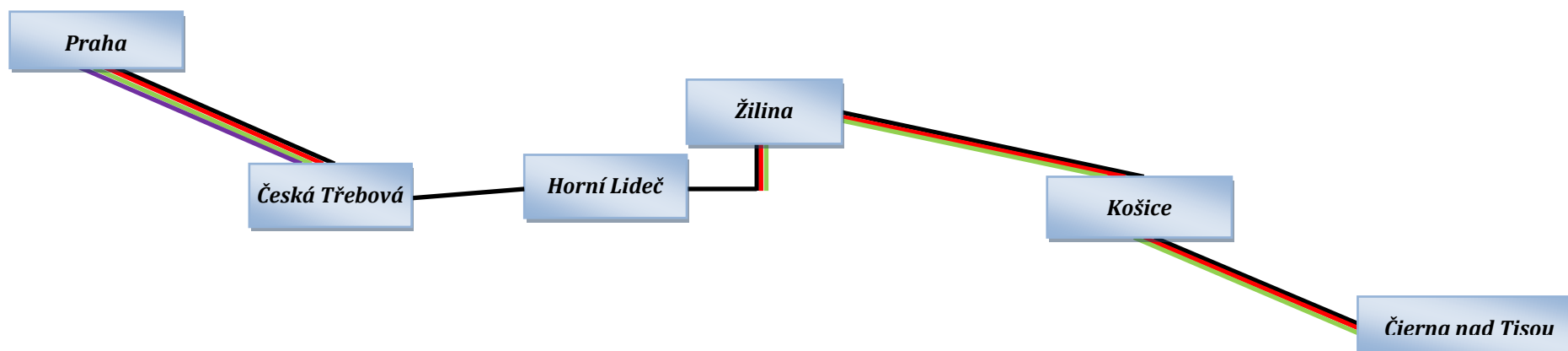


Mapa 2: Návrh medzinárodného nákladného koridoru RFC 9 (detail)



V tejto kapitole je zobrazený zjednodušený prehľad porovnania nákladného koridoru RFC 9 s TEN – T prioritná os 22, ERTMS a RNE koridory. Účelom jednoduchého porovnania je poskytnúť vizuálne porovnanie, ktoré ukazuje na rozdielnosti v koridorových trasách. Keďže návrh trasovania nákladného koridoru RFC 9 nie je konečný, porovnanie nemusí byť komplexné. V rámci nákladného koridoru RFC 9 nie sú zahrnuté obchádzkové trate a alternatívne trate. Z dôvodu prehľadnosti nie sú v schémach koridorov zobrazené terminály. Účelom porovnania je prehľadne zobrazit' rozdiely v trasách medzi navrhovaným nákladným koridorom RFC 9 s ostatnými trasami koridorov.

Schéma 1: Porovnanie navrhovaného medzinárodného koridoru RFC 9 s TEN-T/prioritné osi/,ERTMS/RNE koridory



Legenda (pre porovnanie koridorov):

Praha	Železničný nákladný koridor RFC 9 (stanice)
—	Navrhovaný medzinárodný nákladný koridor RFC 9
—	TEN-T (Koridor IV/Koridor Va)
—	RNE Koridor (Koridor C10/Koridor C7)
—	ERTMS (Koridor E)

1.3 METODIKA PRÍPRAVY TMS (ZDROJE, DOTAZNÍKOVÉ PRIESKUMY...)

Na stanovenie odporúčaní, vyčíslenie najvýznamnejších celospoločenských prínosov vyplývajúcich z realizácie nariadenia je metodika nastavená tak, aby slúžila na identifikáciu vplyvov zriadenia medzinárodného železničného koridoru RFC 9 na podporu konkurencieschopnej nákladnej dopravy.

Dokument sa snaží spracovať viaceré scenáre vplyvov (technických, ekonomických a spoločenských) v závislosti od splnenia stratégie nariadenia. Zhodnotenie vplyvov nadväzuje na zlepšenie technologických postupov, skrátenie čakacích dôb, predpokladaného hospodárskeho rastu a investičnej implementácie opatrení v členských krajinách koridoru.

Štúdia sa zaoberá hlavne nákladnou železničnou dopravou. Osobnou železničnou dopravou sa zaoberá len v minimálnej miere, pokiaľ je to nevyhnutne potrebné (kapacitné možnosti).

1.3.1 Vstupné zdroje

Štúdia hodnotí viaceré scenáre vplyvov, s hlavným cieľom zlepšiť konkurencieschopnosť nákladnej železničnej dopravy.

Príprava dokumentu vyplýva zo získaných zdrojov, týkajúcich sa makroekonomických ukazovateľov a mikroekonomických ukazovateľov, týkajúcich sa údajov trasovania koridoru.

Vstupné zdroje poskytli jednotliví manažéri infraštruktúry. Týkajú sa makroekonomických informácií príslušnej krajiny, podrobných informácií o charakteristikách železničnej infraštruktúry a príslušných terminálov, na ktorých bude zriadený medzinárodný nákladný koridor RFC 9, podrobných informácií o kapacite, prístupových poplatkoch, dobe prepravy a ďalších doplňujúcich informácií.

Štúdia vychádza zo záverov a cieľov:

- Bielej knihy – Európska dopravná politika do roku 2010: čas rozhodnúť
- Zelenej knihy
- Štúdie realizovateľnosti Pan – Európsky koridor (1. a 2. časť)
- ECTS štúdie, koridor E: Drážďany – Praha – Bratislava/Viedeň – Budapešť – Bukurešť – Constanta
- Trvalo udržateľného rozvoja
- Predpokladaného hospodárskeho vývoja jednotlivých štátov
- Vývoja výkonov na trasách navrhovaného koridoru v období 2006 - 2010

Podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010 z 22. septembra 2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu by bolo vhodné do vstupných údajov zahrnúť aj spokojnosť zákazníkov.

Príliš časté vykonávanie prieskumov spokojnosti zákazníkov, napr. prostredníctvom dotazníkov má za následok znižovanie záujmu o tento druh spätnej väzby. Manažéri infraštruktúry pravidelne uskutočňujú na národnej úrovni stretnutie s dopravcami, na ktorom získavajú spätnú väzbu od zákazníka. V nasledujúcom roku sa uskutoční spoločný prieskum spokojnosti všetkých zákazníkov podľa nariadenia ERNCF pod záštitou RNE. RFC 9 bude tento prieskum považovať za vstupné informácie o spokojnosti zákazníkov. RNE podporí jeho realizáciu a pravidelné opakovanie.

1.3.2 Východiskové podmienky

Hodnotenie najvýznamnejších socioekonomických vplyvov je spracovávané podľa materiálu nákladovo-výnosovej analýzy „Guidance on the Methodology for carrying out Cost-Benefit Analysis“, HEATCO - Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment.

Najvýznamnejšie úspory zo socioekonomických prínosov sú ocenené na základe Príručky na odhad externých nákladov v dopravnom sektore (február 2008). Príručka sa zaoberá dopravnými externalitami v 27 krajinách Európy (krajinu EÚ 25, Švajčiarsko a Nórsko). Externé náklady sú diferencované podľa jednotlivých druhov dopravy.

Odporúčania pre implementačný plán a riadenie trás koridoru, podliehajúce medzinárodnému nákladnému koridoru, vyplývajú z odporúčaní jednotlivých manažérov infraštruktúry a prihliadnutia na momentálny technický stav a technické parametre trate a voľnú kapacitu.

Určenie trás koridoru sa zakladá na odporúčaní manažérov infraštruktúry, s prihliadnutím na technické parametre trate a kapacitu trate.

1.3.3 Metodické postupy

Jednotlivé časti dokumentu medzi sebou úzko súvisia a navzájom sa dopĺňajú.

Vzhľadom na to, že počiatočný návrh bol definovaný a vypracovaný v prílohe nariadenia (EÚ) Európskeho parlamentu a Rady č. 913/2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu, prvotnou úlohou je spresniť nákladný koridor RFC 9 v členení na hlavné trasy, alternatívne trasy a prípojné terminály. Keďže ide stále o „živý materiál“, jednotlivé trasy sa môžu dopĺňať alebo meniť aj vzhľadom na technické a kapacitné možnosti jednotlivých úsekov.

V prípade určenia terminálov je to podobné, ale budovanie nových terminálov, prípadne rozširovanie vybavenosti a kapacity terminálov, závisí aj od hospodárskeho rastu a budovania nových podnikov a priemyselných parkov v blízkosti navrhovaného nákladného koridoru (napr. nové investície terminál Žilina - Teplička, Haniska pri Košiciach).

Aby bolo možné zdefinovať najvýznamnejšie socioekonomické prínosy štúdie dopravného trhu základného scenára a dospieť k odporúčaniam, vykonali sa tieto úlohy definované v tabuľke 1:

Tabuľka 1: Sledované ukazovatele

Technické parametre	Maximálna dĺžka vlaku a dĺžka súvisiacich kritických úsekov
	Maximálna hmotnosť vlaku na kritických úsekoch
	Maximálna hmotnosť na nápravu na kritických úsekoch
	Maximálna rýchlosť na kritických úsekoch
	Existencia ERTMS
Dopravné výkony	Vývoj dopravných výkonov na koridore v období 2006-2011
	Vývoj dopravných výkonov na celej sieti krajiny
Makroekonomické ukazovatele	Vývoj HDP
	Vývoj podielu dopravy na HDP
Mikroekonomické ukazovatele	Úspora času prepravy na hraniciach
	Štruktúra a výška prístupových poplatkov
Medzinárodná doprava	Podiel tranzitu na celkovej nákladnej doprave
Modal split	Vývoj pomeru medzi železničnou a cestnou nákladnou dopravou
Kapacitná analýza	Percentuálne využitie jednotlivých trás ($\geq 50\%$, 50% - 90%, $\leq 90\%$)
Čakacie doby	Koordinácia v pohraničných staniciach (zbytočné meškanie z dôvodu nedostatočnej koordinácie, dôvody meškania)
	Koordinácia medzi terminálmi (zbytočné meškanie z dôvodu nedostatočnej koordinácie)
Vplyv doby cesty	Vývoj jazdných časov po komplexnej modernizácii železničných tratí v časovom slede podľa stratégií manažérov infraštruktúry
Investičné zámery	Ich dopad na zlepšenie technických, kapacitných a koordinačných možností
Ostatné zámery	Ich dopad na zlepšenie technologických, kapacitných a koordinačných možností

Jednotlivé aspekty vplyvov uvedené v tabuľke 1 sú spracované z údajov, ktoré poskytli jednotliví manažéri infraštruktúry. Pohľad na sledované ukazovatele je komplexný (navzájom súvisiaci) za celý nákladný koridor RFC 9.

V nasledujúcom kroku je dôležitou úlohou rozdeliť tieto aspekty do dvoch hlavných kategórií (makroekonomická a mikroekonomická), z ktorých budú vychádzať socioekonomické prínosy, vyplývajúce z časových úspor a externalít, nadväzujúce na prognózu dopravných výkonov a „prevedenej dopravy“.

Okrem prognózy dopravy je mikroekonomický aspekt podporovaný „prevedenou dopravou“ vyplývajúcou z analýzy modal split. „Prevedená doprava“ bude svojou časťou podporovať rast časových úspor a externalít. „Prevedená doprava“ vyplýva zo zvyšovania kvality, času a spokojnosti zákazníkov po aplikovaní nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č 913/2010 z 22. septembra 2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu.

V rámci podpory prognóz dopravy sa vykonáva kapacitná analýza, analýza na skrátenie časových intervalov vyplývajúca z odstránenia čakacích časov na hraniciach, zlej koordinácie medzi terminálmi, prípadne zvýšenia technickej rýchlosti a analýzy prístupových poplatkov.

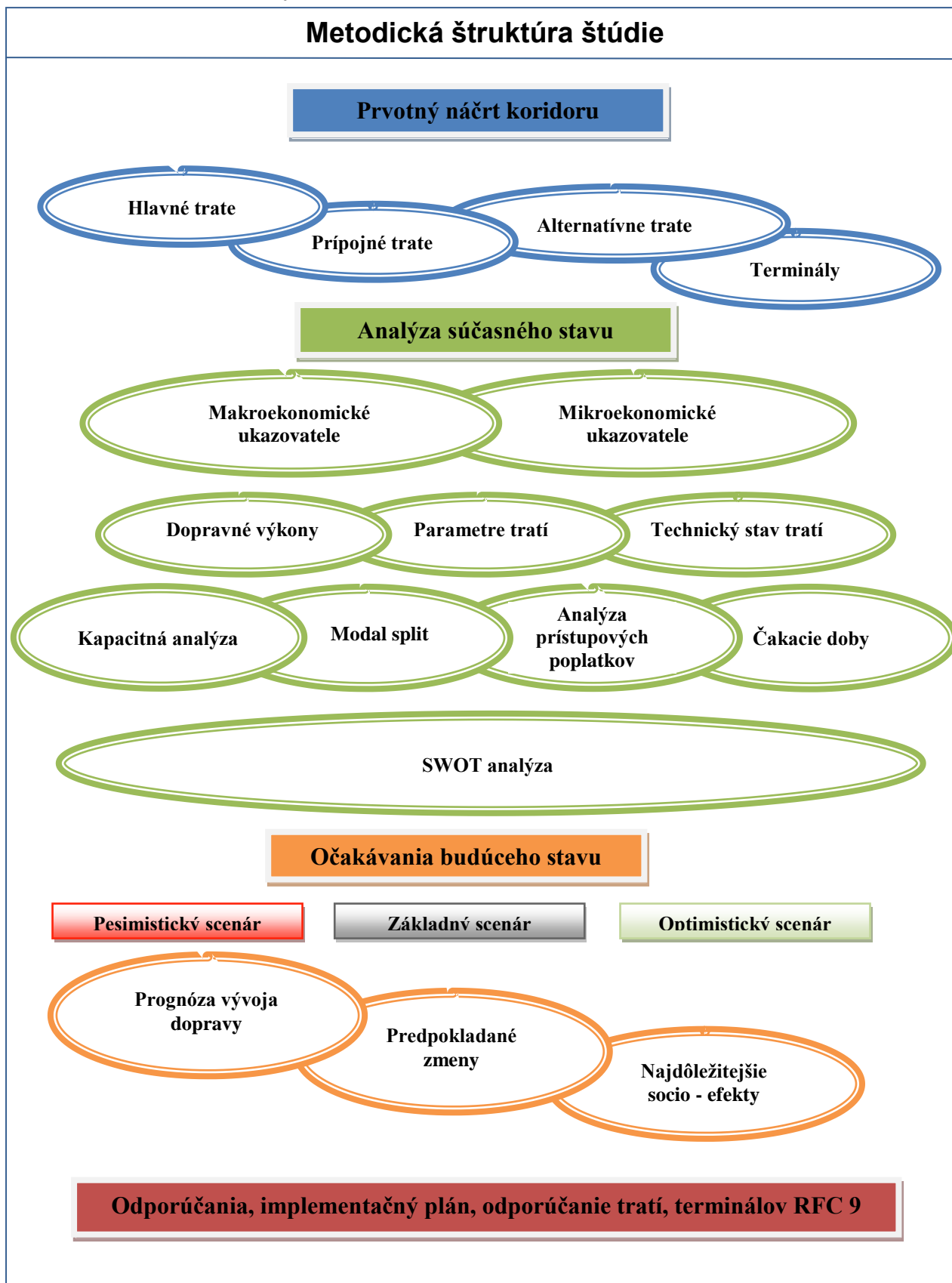
Po komplexnom ukončení analýzy súčasného stavu nasleduje druhá fáza. V rámci druhej fázy, na základe komplexného hodnotenia súčasného stavu, sa namodeluje vývoj dopravných výkonov. Vývoj dopravných výkonov nadväzuje na predpokladané makroekonomické výsledky, ako aj na kapacitnú analýzu, čakacie doby, analýzu prístupových poplatkov, ako aj ochotu splniť stanovené ciele.

Na základe namodelovaných dopravných výkonov vyplývajúcich zo zvyšovania kvality nákladného koridoru, a tým spokojnosti zákazníkov, ako aj z prevedenej dopravy, sa vyčíslia vybrané socioekonomické prínosy. V rámci prípravy nákladného koridoru a jeho predpokladaného úplného zavedenia v roku 2014 sa prínosy prepočítavajú od tohto roku.

Použitie jednotlivých sadzieb, ktoré sú prepočítané hodnotovým indexom, HDP na obyvateľa konkrétnej krajiny v parite kúpnej sily vyjadrený k priemeru Európskej únie, EU= 100%, SR = 52,9% , ČR = 72% atď.) hrá v rámci posudzovania externalít a príjmov z časových úspor kľúčovú úlohu.

V poslednom kroku sú navrhnuté odporúčania, prípadne návrhy a opatrenia na odstránenie nedostatkov (technických, technologických, právnych, politických, kapacitných, spoplatňovania) a k nim prislúchajúcich zámerov. Celková metodika spracovania dokumentu je zobrazená v nasledujúcej schéme:

Schéma 2: Metodika prípravy dokumentu



2 ANALÝZA SÚČASNÉHO STAVU „TAK AKO TO JE“

Analýza súčasného stavu hodnotí každú krajinu koridoru zvlášť. Najprv sa hodnotí ekonomický a dopravný skutočný stav krajiny ako celku a potom sa hodnotí dopravná a technická úroveň koridoru pre navrhované hlavné a alternatívne trate.

Komplexne sa za všetky krajiny vykonáva analýza prístupových poplatkov a doby prepravy.

Na záver sa vykonala SWOT analýza silných a slabých stránok, príležitostí a hrozieb.

2.1 VŠEOBECNÁ SOCIÁLNO-EKONOMICKÁ SITUÁCIA A CHARAKTERISTIKA DOPRAVNÉHO TRHU (2006 – 2010) A CHARAKTERISTIKA INFRAŠTRUKTÚRY MEDZINÁRODNÉHO NÁKLADNÉHO KORIDORU RFC 9 PODĽA JEDNOTLIVÝCH KRAJÍN.

Z dôvodu zlepšenej prehľadnosti sú jednotlivé oblasti, zaoberajúce sa všeobecne sociálno-ekonomickou situáciou, charakteristikou dopravného trhu a charakteristikou železničnej infraštruktúry, spracované sumárne podľa jednotlivých krajín koridoru.

Doplňujúce čiastkové analýzy porovnávajú jednotlivé krajiny medzinárodného nákladného koridoru RFC 9 medzi sebou.

2.1.1 Česká republika - všeobecná sociálno-ekonomická situácia (2006 – 2010)

Česká republika je vnútrozemský priemyselný stredoeurópsky štát. Počet obyvateľov 10,5 milióna (zdroj: Český štatistický úrad).

Hlavným mestom je Praha (nachádza sa na koridore) s počtom obyvateľov 1 272 692. Druhým najväčším mestom je Brno s počtom obyvateľov 384 277, ktoré neleží na koridore. Ďalším je Ostrava s počtom obyvateľov 302 456, ktorá leží na alternatívnej trati navrhovaného koridoru RFC 9.

Makroekonomické ukazovatele

HDP na obyvateľa v parite kúpnej sily v roku 2010 dosiahol 80% priemeru EÚ (EÚ 27). Podstatou HDP je ťažký priemysel a služby. Vývoj HDP a štruktúra priemyslu v roku 2010 a prognóza vývoja HDP je zobrazená v nasledujúcej tabuľke č. 2.

Tabuľka 2: Štruktúra, vývoj a prognóza HDP Českej republiky

HDP štruktúra (2010)		Skutočnosť						Prognóza	
Česká republika	Podiel v %	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Poľnohospodárstvo	2,3								
Priemysel	30,6								
Doprava	10,3	7,0	5,7	3,1	-4,7	2,7	1,8	0,0	1,5
Obchod	13,7								
Služby	32,2								

Zdroj: člen komisie RFC 9 z Českej republiky, prognóza Eurostat – databáza miera reálneho rastu HPD - objem

Tabuľka 3: HDP na obyvateľa Českej republiky v parite kúpnej sily

Roky	Skutočnosť					
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
EÚ (27)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Česká republika	80,0	83,0	81,0	82,0	80,0	80,0

(údaje sú vyjadrené vo vzťahu k priemeru EÚ 27 = 100), zdroj: Eurostat

Na základe hore uvedených tabuliek môžeme konštatovať spomalenie hospodárskeho rastu v Českej republike po rokoch s vysokým rastom HDP. Spomalenie rastu je spôsobené hospodárskou krízou, ktorá sa prejavila znížením externého dopytu predovšetkým z Nemecka. Počas hospodárskej krízy pokleslo tempo hospodárskeho rastu o 4,7%. V rokoch 2010 a 2011 došlo k opätovnému oživeniu. Podľa stanovenej prognózy Eurostatu bude tento trend pomalého oživenia pokračovať (pozri tabuľku 3).

Tabuľka 4: Vývoj štátnych výdavkov do infraštruktúry v Českej republike

Druh dopravy	Štátne výdavky do infraštruktúry (mil. EUR)				
	2006	2007	2008	2009	2010
Železnica	527,1	680,1	918,2	783,7	569,8
Cesta	1690,7	1658,4	2038,5	2101,0	1739,8
Vodné cesty	21,1	15,6	21,5	62,3	58,5
Letecká	80,6	85,5	324,3	97,6	82,3
Potrubná	28,4	32,0	17,3	8,4	9,2
Celkom	2347,9	2471,6	3319,8	3053,0	2459,6

Zdroj: člen komisie RFC 9 z Českej republiky
1€ = 25 CZK

Štátne výdavky do infraštruktúry poklesli a dostali sa v roku 2010 na úroveň roku 2007. Najvyšší podiel z celkových štátnych výdavkov je do cestnej infraštruktúry.

Modál split

Trhový potenciál jednotlivých druhov nákladnej dopravy v rámci Českej republiky v období 2006 – 2010 je zobrazený v nasledujúcej tabuľke. Trhový potenciál železničnej dopravy je ovplyvnený výkonnosťou železničných dopravcov na celkovom dopravnom trhu.

Tabuľka 5: Vývoj nákladnej dopravy v tis. ton v Českej republike

Druh dopravy	Vývoj nákladnej dopravy v tis. ton				
	2006	2007	2008	2009	2010
Železnica	97 491	99 777	95 073	76 715	82 900
Cesta	444 574	453 537	431 855	370 115	355 911
Vodné cesty	2 032	2 242	1 905	1 647	1 642
Letecká	22	22	20	15	14
Spolu	544 119	555 577	528 853	448 492	440 466

Zdroj: člen komisie RFC 9 z Českej republiky

Pri všetkých druhoch dopravy dochádza v sledovaných rokoch k postupnému poklesu dopravných výkonov. Najvýraznejší pokles je v cestnej a železničnej doprave. Napriek poklesu objemu železničnej dopravy sa podiel železničnej dopravy z celkového objemu prepravy zvýšil. Je to z dôvodu vyššieho poklesu cestnej dopravy. Podiel železničnej dopravy z celkového objemu dopravy v období 2006 – 2010 sa pohyboval v rozpätí od 17% - 19%.

Výrazný pokles dopravných výkonov bol zaznamenaný v roku 2009, keď došlo k poklesu až o 19,3% oproti roku 2007. Tento trend sa však zmenil na rast už v roku 2010, keď došlo k rastu 8,06% oproti roku 2009. Intermodálna doprava predstavuje v roku 2010 11,96 % podiel z celkového objemu prepravených ton. Zaznamenaný je rast počtu dopravcov tak na sieti SŽDC, ako aj na navrhovanom medzinárodnom nákladnom koridore (pozri prílohu B tabuľka B 4).

Tabuľka 6: Stručný vývoj osobnej dopravy v tis. cestujúcich

Druh dopravy	Vývoj osobnej dopravy v tis. cestujúcich				
	2006	2007	2008	2009	2010
Železničná preprava	183 000	184 200	177 400	165 000	164 800
Cestná - verejná	388 000	375 000	373 400	367 600	381 200
Cestná - individuálna	2 160 000	2 220 000	2 250 000	2 240 000	1 970 000
Vodná preprava	1 100	1 100	900	1 200	900
Letecká preprava	6 700	7 000	7 200	7 400	7 500
Spolu	2 738 800	2 787 300	2 808 900	2 781 200	2 524 400

Zdroj: člen komisie RFC 9 z Českej republiky

Celkový počet cestujúcich od roku 2008 má klesajúcu tendenciu. Výrazný pokles nastáva v cestnej individuálnej doprave a železničnej doprave.

Tabuľka 7: Železničná nákladná preprava podľa skupín tovarov

Tovarová štruktúra	Vývoj železničnej nákladnej prepravy podľa skupín tovarov v mil. tono-km				
	2006	2007	2008	2009	2010
Produkty poľnohospodárstva			632,0	772,0	843,0
Uhlie, plyn, olej			5 221,0	5 066,0	4 876,0
Kovy			1 193,0	919,0	966,0
Chemikálie			740,0	630,0	753,0
Drevo, papier			363,0	349,0	366,0
Ostatné			7 288,0	5 056,0	5 966,0
Spolu			15 437,0	12 792,0	13 770,0

Zdroj: člen komisie RFC 9 z Českej republiky

Výrazný podiel prepravy podľa skupín tovarov má uhlie, plyn a oleje. Tento podiel neklesol v jednotlivých rokoch pod 33% z celkového objemu prepravy. Ďalšou významnou komoditou sú kovy. Ich podiel tvorí približne 10% z celkových výkonov železničnej dopravy.

Podrobnejšie informácie o Českej republike sú zobrazené v súhrnných tabuľkách prílohy A.

Podpora (technická) rozvoja železničnej nákladnej dopravy za celé územie Českej republiky:

Vo výhľadovom stavu budú súčasné terminály rozšírené o lokalitu Česká Třebová, kde bude presmerované spracovanie vlakov zo severonemeckých prístavov s kontajnermi smerujúcimi do Slovenskej republiky a do Maďarska. U kontajnerového prekladiska na nákladnej stanici Praha Žižkov sa uvažuje s jeho zrušením.

Ďalší potenciál na rozvoj nákladnej železničnej dopravy na území Českej republiky predstavuje program ministerstva dopravy Českej republiky pre verejné logistické centrá. Program uvažuje s vybudovaním verejných logistických centier, ktoré budú svojou veľkosťou, polohou a ponukou služieb predurčené pre intermodálnu prepravu (s verejným prístupom). Pre stredné a severné Čechy sa počíta s dobudovaním verejného logistického centra v Lovosicích (mimo koridoru), pre severnú Moravu sa zvažuje Paškov (v rámci koridoru). Ďalej sa uvažuje v oblasti Brna

(mimo koridoru) alebo Přerova (v rámci koridoru) a Pardubic (v rámci koridoru) a Plzne (mimo koridoru).

Ďalším významným projektom na podporu rozvoja železničnej dopravy je program „Podpora revitalizácie železničných vlečiek“. Cieľom programu je investovanie existujúcich a zriaďovanie nových železničných vlečiek, prípadne investície do ponuky odkúpenia vlečky, ktorá už zanikla alebo by zanikla, ak by nedošlo k jej odkúpeniu. V súčasnosti prebieha 3. kolo výziev pre podanie žiadostí v rámci tohto programu.

Podrobné informácie o koridore na území Českej republiky

Podrobné informácie sa týkajú priemyselných centier a terminálov pozdĺž vedenia tratí RFC 9 v Českej republike, ktoré sa významne (z hľadiska objemu) podieľajú na prepravných výkonoch.

Významné priemyselné zóny s nadväznosťou na železničnú nákladnú dopravu na koridore RFC 9:

Zóna Praha

Významné firmy v automobilovom priemysle a dopravnom strojárstve:

- nákladné automobily: Daewoo Avia Praha
- lietadlá: Aero Vodochody

Významné firmy v hutníckom priemysle:

- Poldi Hütte, Kladno

Významné firmy v chemickom priemysle:

- petrochémia – Benzina Praha
- základná chémia – Spolana Neratovice,
- farmaceutický a kozmetický – Zentiva Praha, Dermacol Praha

Zóna Mladá Boleslav (mimo koridor):

Významné firmy v automobilovom priemysle:

- ŠKODA AUTO

Zóna Kolín, Kolín – Ovčáry :

Významné firmy v automobilovom priemysle a dopravnom strojárstve:

- Priemyselná zóna TPCA (osobné automobily)

Významné firmy v chemickom priemysle:

- petrochémia – Koramo Kolín

Zóna Pardubice, Semtín, Hradec Králové

Významné firmy v chemickom priemysle:

- petrochémia – Paramo Pardubice
- základná chémia – Syntezia Pardubice, Semtex Semtín

Zóna Olomouc, Přerov a Hranice na Morave

Významné firmy v automobilovom priemysle a dopravnom strojárstve:

- lietadlá: Let Kunovice, Moravan Otrokovice

Významné firmy v chemickom priemysle:

- základná chémia – Deza Valašské Meziříčí, Precheza Přerov
- gumársky – Barum Otrokovice, Gumotex Břeclav

Zóna Ostrava

Významné firmy v automobilovom priemysle a dopravnom strojárstve:

- osobné automobily: Hyundai Nošovice
- nákladné automobily: Tatra Kopřivnice

Významné firmy v hutníckom priemysle:

- Arcelor Mittal Ostrava
- Evraz Vítkovice Steel, Ostrava
- Třinecké železářny, Třinec
- ŽDB Group, Bohumín

Významné firmy v chemickom priemysle:

- farmaceutický a kozmetický – Galena Opava

Terminály:

Súkromný intermodálny terminál Praha - Uhřetěves: Metrans, a.s. – prekládka cesta - železnica

Súkromný intermodálny terminál Praha - Žižkov: ČSKD Intrans s.r.o. – prekládka cesta - železnica

Súkromný intermodálny terminál Přerov: ČSKD Intrans s.r.o. – prekládka cesta - železnica

Súkromný intermodálny terminál Lípa nad Dřevnicí: Metrans, a.s. – prekládka cesta - železnica

Súkromný intermodálny terminál Ostrava - Paškov: AWT – prekládka cesta - železnica

Súkromný intermodálny terminál Ostrava - Šenov: Metrans, a.s. – prekládka cesta - železnica

Podpora nákladnej dopravy na koridore RFC 9:

- vybudovanie intermodálneho terminálu Česká Třebová
- vybudovanie verejného logistického centra Paškov
- vybudovanie verejného logistického centra Pardubice
- modernizovanie tratí na koridore a eliminovanie úzkych miest a miest s vysokou kapacitou

V nasledujúcich tabuľkách sú zobrazené údaje týkajúce sa výlučne tratí, ktoré sú navrhované na zriadenie medzinárodného nákladného koridoru (hlavné trate, príp. alternatívne).

Tabuľka 8: Vývoj nákladnej dopravy na navrhovanom medzinárodnom nákladnom koridore RFC 9 v Českej republike v tkm

Roky	Nákladná doprava v tkm		
	2009	2010	2011
Praha - Poříčany	9 386 426	13 403 239	14 588 182
Poříčany - Kolín	8 666 466	12 054 753	13 621 634
Kolín - Řečany nad Labem	20 371 153	24 668 630	31 037 112
Řečany nad Labem - Pardubice	14 752 998	20 471 592	25 195 972
Pardubice - Choceň	16 822 371	20 687 032	24 806 652
Choceň - Česká Třebová	18 443 063	22 325 771	26 723 324
Česká Třebová - Zábřeh na Moravě	15 021 207	18 319 076	19 723 524
Zábřeh na Moravě - Olomouc	15 337 107	18 482 983	19 938 816
Olomouc - Přerov	14 962 256	18 096 783	19 372 639
Přerov - Hranice na Moravě	29 700 708	33 601 270	33 804 813
Hranice na Moravě - Valašské Meziříčí	7 170 528	8 557 107	8 529 079
Valašské Meziříčí - Horní Lideč	5 461 419	6 302 819	6 215 431
Horní Lideč - Horní Lideč st.hr.	4 563 930	5 980 065	5 988 440
Celkom	180 659 632	222 951 120	249 545 618

Zdroj: člen komisie RFC 9 z Českej republiky

Rast nákladnej dopravy na navrhovanom medzinárodnom koridore je vyšší, ako na celkovej sieti SŽDC na území Českej republiky po rokoch 2008 a 2009, kedy dochádzalo k poklesu výkonov.

Najvyšší rast objemu prepravy medzi jednotlivými úsekmi je zaznamenaný na traťovom úseku Kolín – Pardubice, t. j. o 24,57% v roku 2011 oproti roku 2010. Malý pokles objemu prepravy je zaznamenaný na úsekoch Valašské Meziříčí – Horní Lideč št. hr., ale na uvedených úsekoch dochádza k rastu počtu nákladných vlakov aj objemu nákladnej dopravy (viď prílohu č. B2).

Tabuľka 9: Porovnanie štruktúry objemu dopravy medzi navrhovaným medzinárodným nákladným koridorom RFC 9 a sieťou SŽDC

Druh vlaku	Koridor			Sieť SŽDC		
	Počet vlakov	Vlkm	Podiel na trhu v %*	Počet vlakov	Vlkm	Podiel na trhu v %*
Intermodálne vlaky	1 635,0	207 211,0	12,2%	3 284 751		8,7%
Ucelené vlaky						
Vozňové zásielky	7 935,0	447 021,0	26,3%	6 836 884		18,2%
Ostatné						
Celkom	24 856,0	1 699 611,0	100,0%	37 568 712		

Pozn.: Trhový podiel je na základe vlkm

Intermodálna doprava na navrhovanom medzinárodnom nákladnom koridore RFC 9 v Českej republike predstavuje v roku 2012 12,2% podiel z celkového objemu dopravných výkonov (vlkm) na koridore (sledované obdobie 1. štvrtrok 2012). Tento podiel intermodálnej nákladnej dopravy na koridore je vyšší ako na celej sieti SŽDC, kde tento podiel je na úrovni 8,7% z celkového objemu prepravy (vlkm).

Tabuľka 10: Vývoj osobnej dopravy na navrhovanom medzinárodnom nákladnom koridore RFC 9 v Českej republike

Years	Passenger transport in train-km		
	2009	2010	2011
Praha - Poříčany	3 205 341	3 243 838	3 407 503
Poříčany - Kolín	1 742 934	1 744 800	1 748 629
Kolín - Řečany nad Labem	1 251 195	1 227 563	1 228 474
Řečany nad Labem - Pardubice	1 138 978	1 198 917	1 183 093
Pardubice - Choceň	1 993 880	1 971 636	1 988 421
Choceň - Česká Třebová	1 435 488	1 432 045	1 433 426
Česká Třebová - Zábřeh na Moravě	1 464 905	1 418 618	1 402 146
Zábřeh na Moravě - Olomouc	1 981 831	1 982 614	1 958 492
Olomouc - Přerov	1 185 969	1 161 280	1 160 283
Přerov - Hranice na Moravě	1 325 664	1 334 772	1 232 693
Hranice na Moravě - Valašské Meziříčí	469 695	418 177	419 326
Valašské Meziříčí - Horní Lideč	645 295	590 608	567 644
Horní Lideč - Horní Lideč st.hr.	76 744	74 154	73 651
Total	17 919 928	17 801 032	17 805 792

Zdroj: člen komisie RFC 9 z Českej republiky

Na rozdiel od poklesu výkonov osobnej dopravy v železničnej doprave na sieti SŽDC je na koridore zachovaný rast objemu dopravy v osobnej doprave.

Od roku 2006 je zaznamenaný neustály rast dopravcov na sieti SŽDC. SŽDC má vyšší počet dopravcov na uvažovanom medzinárodnom koridore RFC 9 ako ŽSR (pozri príloha B tabuľka B 4).

Kapacita navrhovaných tratí medzinárodného koridoru RFC 9 je využitá maximálne na úroveň vyššiu ako 90% priepustnosti tratí na týchto úsekoch Poříčany – Pardubice, Choceň – Česká Třebová. Ostatné trate navrhovaného medzinárodného koridoru RFC 9 sú využité maximálne na úroveň nižšiu ako 90% priepustnosti tratí.

Tabuľka 11: Využitie kapacity vo vybraných rokoch na tratiach RFC 9 na území Českej republiky

Traťový úsek	Kapacita																	
	2010									2012								
	Max. kapacita *			Voľná kapacita *			Využitie kapacity (v %)			Max. kapacita *			Voľná kapacita *			Využitie kapacity (v %)		
	↓	↑	↓	↓	↑	↑	↓	↓	↑	↓	↑	↓	↑	↓	↑	↓	↑	
Praha - Poříčany	127	189	176	57	77	57	55%	59%	67%	127	190	177	63	37	57	50%	81%	68%
Poříčany - Kolín	167	148		29	14		83%	91%		192	178		41	20		79%	89%	
Kolín - Pardubice	170	172		34	35		80%	80%		170	173		2	5		93%	97%	
Pardubice - Choceň	186	200		53	65		71%	67%		187	201		23	27		88%	87%	
Choceň - Česká Třebová	170	182		36	47		79%	74%		166	177		11	4		93%	97%	
Zábřeh na Moravě - Česká Třebová	198	182		99	79		50%	57%		198	182		75	49		62%	73%	
Olomouc hl. n. - Zábřeh na Moravě	209	212		104	104		50%	51%		210	213		90	83		57%	61%	
Přerov os.n. - Olomouc hl. n.	171	221		52	98		70%	56%		265	221		130	77		51%	65%	
Valašské Meziříčí - Hranice na Moravě	-	-		-	-		-	-		99	99		56	55		43%	44%	
Hranice na Moravě - Vsetín	-	-		-	-		-	-		149	145		106	98		29%	32%	
Vsetín - Horní Lideč	-	-		-	-		-	-		145	152		105	116		28%	24%	
Prosenice - Přerov	180	164		83	68		54%	59%		181	164		86	75		52%	54%	
Hranice na Moravě - Prosenice	216	228		61	64		72%	72%		217	229		52	43		76%	81%	
Ostrava-Svinov - Hranice na Moravě	192	185		56	58		71%	69%		191	185		35	46		81%	75%	
Ostrava hl.n - Ostrava-Svinov	179	184		12	28		93%	85%		180	185		4	14		98%	92%	
Ostrava hl.n. - Bohumín přednádraží	184	186		33	49		82%	73%		184	187		38	47		79%	75%	
Bohumín os.n. - Dětmarovice	177	179		78	70		56%	61%		177	180		71	70		60%	61%	
Dětmarovice - Český Těšín	130	129		65	59		50%	55%		135	129		63	53		53%	59%	
Český Těšín - Třinec	120	128		36	47		70%	63%		151	145		61	59		59%	59%	
Třinec - Mosty u Jablunkova	147	130		89	75		40%	43%		187	179		129	121		31%	32%	




Pozn.: farebné označenie buniek tabuľky také isté ako u schém pre využitie priepustnosti

* priepustnosť za deň





Schéma č. 3 staníc, ich vybavenosti, tratí a technických parametrov medzinárodného nákladného koridoru na území Českej republiky zjednodušene zobrazuje navrhované trate a ich technické parametre. Podrobnejšie a ďalšie doplňujúce informácie (neuvedené v schémach) týkajúce sa terminálov, zriaďovacích staníc sú uvedené v prílohe B.


Legenda:

Popis staníc:

	Stanica koridoru
	Stanica susedného štátu koridoru
	Stanica alternatívnej trate


Typ trate:

	Dvoj a viackoľajná hlavná trať koridoru
	Jednokoľajná hlavná trať koridoru
	Alternatívna dvoj a viackoľajná (prípojná, obchádzková) trať koridoru
	Alternatívna jednokoľajná (prípojná, obchádzková) trať koridoru

 GSM-R


 ECTS

P/C profil


 P /C 45/375


 P/C 67/391

 P/C 70/400

 P/C 78/402

 Zriaďovacia stanica

 Intermodálny terminál





 3 KV DC

 25 KV AC (50 Hz)

 15 KV AC (16 2/3 Hz)

 neelektrifikovaná

Kapacita:

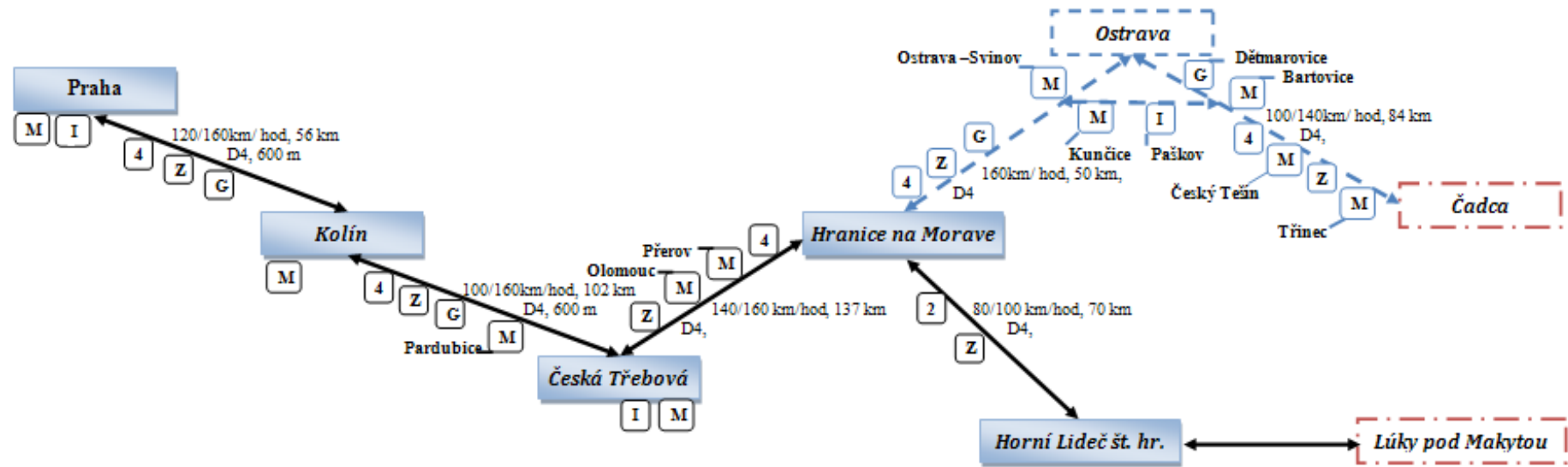
	Využitie priepustnosti do 50%
	Využitie priepustnosti medzi 50% a 90%
	Využitie priepustnosti nad 90%
	n/a

Popis trate:

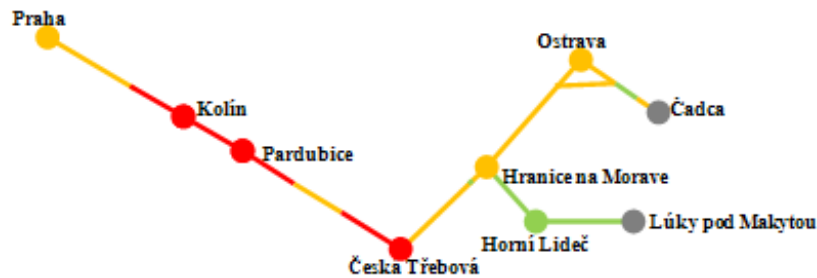
100/160 km/hod, 220 km, C4, 750 m

Minimálna/maximálna rýchlosť/hod, vzdialenosť, záťažová trieda, maximálna dĺžka vlaku

Schéma 3: Schéma tratí a technických parametrov medzinárodného nákladného koridoru na území Českej republiky SŽDC



Kapacita:



SŽDC	
Praha–Česká Třebová.	50 min
Česká Třebová–Čadca	90 min
Ceská Třebová–Lúky p. M.	240 min
Č. Třebová–Ostrava–Žilina.	180 min
Č. Třebová–Púchov–Žilina	150 min

Legenda

Elektrická trakcia:

- Z** _ 3 KV DC
- Y** _ 25 KV AC (50 Hz)
- X** _ Neelektrifikovaná

Profil (P/C):

- 1** _ P/C 47/377
- 2** _ P/C 67/391
- 4** _ P/C 78/402

Ďalšie informácie:

- M** _ Zriaďovacia stanica
- I** _ Intermodálny terminál
- G** _ GSM-R

2.1.2 Slovenská republika - všeobecná sociálno-ekonomická situácia (2006 – 2010)

Je vnútrozemský stredoeurópsky štát s počtom 5,43 mil. obyvateľov. Hlavným mestom je Bratislava s počtom obyvateľov 428,9 tis. (na koridore). Druhým najväčším mestom sú Košice s počtom obyvateľov 233,9 tis. (na koridore).

Makroekonomické ukazovatele

Hrubý domáci produkt na obyvateľa v parite kúpnej sily v roku 2010 dosiahol 73% priemeru EÚ (EÚ 27). Podstatou HDP je ťažký priemysel a služby. Vývoj HDP a štruktúra priemyslu v roku 2010 a prognóza vývoja HDP je zobrazená v nasledujúcej tabuľke. V Bratislavskom regióne (región, kadiaľ prechádza koridor) je parita kúpnej sily vyššia ako 75%.

Tabuľka 12: Štruktúra, vývoj a prognóza HDP Slovenskej republiky

HDP štruktúra (2010)		Skutočnosť						Prognóza	
Slovenská republika	Podiel v %	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Poľnohospodárstvo	2,85	8,3	10,5	5,8	-4,9	4,2	3,3	1,8	2,9
Priemysel	36,47								
Doprava	17,23								
Obchod									
Služby	34,37								

Zdroj: Člen komisie RFC 9 zo Slovenskej republiky, prognóza Eurostat – databáza miera reálneho rastu HPD - objem

Tabuľka 13: HDP na obyvateľa Slovenskej republiky v parite kúpnej sily

Roky	Skutočnosť					
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
EÚ (27)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Slovenská republika	63,0	68,0	73,0	73,0	73,0	73,0

(údaje sú vyjadrené vo vzťahu k priemeru EÚ 27 = 100), zdroj: Eurostat

Na základe uvedených tabuliek môžeme konštatovať spomalenie hospodárskeho rastu (Slovenská republika mala najvyšší rast HDP v Strednej Európe). Spomalenie rastu je spôsobené hospodárskou krízou, ktorá sa prejavila znížením externého dopytu predovšetkým z Nemecka. Počas hospodárskej krízy pokleslo tempo hospodárskeho rastu o 4,9%. V rokoch 2010 a 2011 došlo k opätovnému oživeniu. Podľa stanovenej prognózy Eurostatu tento trend pomalého oživenia bude pokračovať (pozri tabuľku 13).

Tabuľka 14: Vývoj štátnych výdavkov do infraštruktúry v Slovenskej republike

Druh dopravy	Štátne výdavky do infraštruktúry (mil. EUR)				
	2006	2007	2008	2009	2010
Železnica	234,9	302,5	214,4	190,3	285,8
Cesta	541,0	675,7	755,1	854,0	516,8
Vodné cesty	2,1	1,5	4,7	3,8	5,1
Letecká	13,5	17,8	33,4	59,1	74,7
Potrubná		51,5	46,3	63,6	51,1
Celkom	791,50	1 049,00	1 053,90	1 170,80	933,50

Zdroj: Člen komisie RFC 9 zo Slovenskej republiky, Štatistický úrad Slovenskej republiky

Celkové štátne výdavky do infraštruktúry sa v roku 2010 znížili aj napriek zvýšeniu výdavkov do infraštruktúry pre železnicu. Zvýšenie výdavkov do infraštruktúry pre železnicu je z dôvodu zníženia cien a štruktúry prístupových poplatkov implementujúcich nariadenie Európskej komisie vyplývajúce zo smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26 februára 2001 o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii. Slovenská republika patrila v minulosti medzi štáty EÚ s najvyššou výškou poplatkov za prístup k železničnej infraštruktúre (pozri kapitolu 2. 4).

Modal split

Trhový potenciál jednotlivých druhov nákladnej dopravy v rámci Slovenskej republiky v období 2006 – 2010 je zobrazený v nasledujúcej tabuľke. Trhový potenciál železničnej dopravy je ovplyvnený výkonnosťou železničných dopravcov na celkovom dopravnom trhu.

Tabuľka 15: Modal split nákladnej dopravy v období 2006 – 2010 v Slovenskej republike

Druh dopravy	Modal split nákladnej dopravy v tis. ton				
	2006	2007	2008	2009	2010
Železnica	52 449	51 813	47 910	37 603	44 327
Cesta	181 424	179 296	199 218	163 148	143 071
Vodné cesty	1 713	1 806	1 767	2 192	3 109
Letecká	0,52	0,19	0,31	0,01	0,01
Spolu	235 587	232 915	248 895	202 943	190 507

Zdroj: Člen komisie RFC 9 zo Slovenskej republiky, MDVRR SR (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky)

Od roku 2008 dochádza k výraznému poklesu celkového objemu prepravy.

Výrazný pokles objemu prepravy po roku 2008 nastal v cestnej nákladnej doprave. V železničnej nákladnej doprave, po výraznom poklese objemu prepravy v rokoch 2008 a 2009, nastal v roku 2010 mierny rast. Dlhodobý rast zaznamenáva vodná doprava.

Vysokým rastom cestnej dopravy do roku 2009 a poklesom výkonov železničnej dopravy sa podiel železničnej dopravy z celkového objemu prepravy neustále znižoval (až k pomeru železničnej nákladnej dopravy z celkového objemu prepravy na 18,5% k 80,4% - nému podielu cestnej nákladnej dopravy z celkového objemu). Tento trend sa zmenil v roku 2010, kde bol podiel železničnej nákladnej prepravy na celkovom objeme prepravy všetkých druhov dopravy 23,3 %, čo znamená rast podielu železničnej nákladnej dopravy na celkovom objeme prepravy všetkých druhov dopravy oproti roku 2009 o 4,47%. Podiel objemu nákladnej cestnej dopravy na celkovom objeme prepravy sa znížil v roku 2010 oproti roku 2009 o 5,3%.

Po očakávaní mierneho oživenia hospodárstva predpokladáme aj oživenie dopravy v stagnujúcich druhoch dopravy (železničná, cestná) z pohľadu objemu prepravy.

Tabuľka 16: Vývoj celkového počtu prepravených cestujúcich podľa jednotlivých druhov dopravy

Druh dopravy	Vývoj osobnej dopravy v tis. cestujúcich				
	2006	2007	2008	2009	2010
Železničná preprava	48 438	47 070	48 744	46 667	46 583
Cesta - verejná	403 270	384 637	365 519	323 142	312 717
Cesta - individuálna	1 792 000	1 811 986	1 833 082	1 846 439	1 859 479
Vodná preprava	111	122	122	110	120
Letecká preprava	2 291	3 068	4 176	2 288	554
Spolu	2 246 110	2 246 883	2 251 643	2 218 646	2 219 453

Zdroj: Člen komisie RFC 9 zo Slovenskej republiky, MDVRR SR

Celkový počet cestujúcich má klesajúcu tendenciu. Výrazný pokles nastáva vo verejnej cestnej doprave, železničnej a leteckej doprave. Cestná individuálna doprava zaznamenáva rast počtu cestujúcich počas celého sledovaného obdobia.

Tabuľka 17: Železničná nákladná preprava podľa skupín tovarov

Tovarová štruktúra	Vývoj železničnej nákladnej prepravy podľa skupín tovarov v mil. tona - km				
	2006	2007	2008	2009	2010
Produkty poľnohospodárstva	217,5	157,0	112,8	84,5	62,6
Uhlie, plyn, olej	2 329,0	2 356,1	2 237,2	1 927,5	1 800,3
Kovy	4 587,8	4 340,5	4 132,5	2 941,3	3 786,3
Chemikálie	726,9	706,1	680,2	480,0	573,1
Drevo, papier	516,4	485,0	469,5	397,6	513,9
Ostatné	1 610,3	1 602,3	1 666,8	1 133,2	1 368,9
Spolu	9 988,0	9 647,0	9 299,0	6 964,0	8 105,0

Zdroj: Člen komisie RFC 9 zo Slovenskej republiky, MDVRR SR

Výrazný podiel prepravy na sieti ŽSR podľa skupín tovarov majú kovy a výrobky z kovov, uhlie, plyn a oleje. Podiel týchto komodít neklesol v období 2006 – 2010 pod úroveň 68,5 % z celkového objemu prepravy železničnej dopravy.

Podrobnejšie informácie o Slovenskej republike sú zobrazené v tabuľkách prílohy A.

Podpora (technická) rozvoja železničnej nákladnej dopravy za celé územie Slovenskej republiky:

Podpora rozvoja železničnej nákladnej dopravy prebieha predovšetkým prostredníctvom Operačného programu dopravy. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR prostredníctvom jednotnej vízie železničného sektora v SR a strategickým dokumentom Stratégia rozvoja dopravy SR do roku 2020 (uznesenie vlády SR č. 158 z 3.3. 2010) poukazuje okrem iného na potrebu modernizácie tratí zaradených do paneurópskych koridorov, v prvom rade kompletizácia úseku Bratislava – Žilina – Čadca št. hr. a zriaďovacej stanice Žilina – Teplička a budovania terminálov s verejným prístupom na posilnenie rastu intermodálnej dopravy v Bratislave, Leopoldove, Žiline a Košiciach. V prípade modernizácie úseku Liptovský Mikuláš – Košice je potrebné preskúmať, či aktuálne navrhované a neobyčajne drahé riešenie modernizácie je z pohľadu naplnenia podmienok EÚ, ako i záväzkov z dohovoru AGC a AGTC skutočne jediné možné. V stratégii, v časti veľké investície sa uvažuje aj o modernizácii prekládkovej stanice Čierna nad Tisou. Ďalším príspevom k rozvoju železničnej nákladnej dopravy je oživenie nádejnejších vlečiek.

Podrobné informácie o koridore na území Slovenskej republiky

Podrobné informácie sa týkajú priemyselných centier a terminálov pozdĺž vedenia tratí RFC 9 v Slovenskej republike, ktoré sa významne podieľajú na prepravných výkonoch (z hľadiska objemu).

Významné priemyselné zóny s nadväznosťou na železničnú nákladnú dopravu na koridore RFC 9:

Zóna Košice a Čierna nad Tisou:

Významné firmy hutníckeho priemyslu

- *Haniska pri Košiciach, Veľká Ida*: U. S. Steel Košice, s. r. o.

Významné firmy stavebného priemyslu

- *Turňa nad Bodvou, Veľká Ida, Kostolany nad Hornádom*: Carmeuse Slovakia, s. r. o.

Významné firmy automobilového priemyslu a dopravného strojárstva

- *Veľká Ida*: *Wolkswagen Slovakia, a. s.*

Chemický priemysel

- *Čierna nad Tisou*: *Proburgas, a. s. (prečerpávací stanica - plyn)*
- *Vojany SWS spol. s. r. o. (prečerpávanie kvapalných produktov z ropy)*

Zóna Žilina a Púchov:

Významné firmy automobilového priemyslu a dopravného strojárstva

- *Žilina Teplička*: *Kia Slovakia, BGL AutoRail GmbH, Metrants /Danubia/ a. s.*
- *Púchov – Matador Púchov*

Významné firmy stavebného priemyslu

- *Varín - Dolvap s. r. o.*

Ostatné:

Významné firmy drevospracujúceho priemyslu

- *Ružomberok*: *Mondi SCP a.s.*
- *Liptovský Hrádok*: *Rettenmeier Tatra Timber s.r.o.*

Terminály:

Súkromný intermodálny terminál Žilina – Intrans a. s. – prekládka cesta – železnica,

Súkromný intermodálny terminál Haniska pri Košiciach – Metrants a. s. - prekládka cesta - železnica (normálny rozchod) – železnica (široký rozchod),

Súkromný intermodálny terminál Košice – Intrans a. s. – prekládka cesta – železnica (normálny rozchod),

Súkromný intermodálny terminál Interport servis s. r. o. – prekládka cesta - železnica (normálny rozchod) – železnica (široký rozchod),

Súkromný intermodálny terminál Dobrá – Transcontajner Slovakia a. s. – prekládka cesta- železnica (normálny rozchod) – železnica (široký rozchod)

Súkromný intermodálny terminál Maťovce - Premako a. s. – prekládka cesta - železnica (normálny rozchod) – železnica (široký rozchod)

Východoslovenské prekladiská Čierna nad Tisou a Maťovce

Sú dôležité prekládkové stanice medzi normálnym rozchodom a širokým rozchodom. Prestavujú významné spojenie prepráv východnej Európy a Ázie so strednou, južnou a západnou Európou (zabezpečujú prekládku alebo prevážovanie vozňov z normálneho rozchodu na široký a opačne). Východoslovenské prekladiská významne napĺňajú prepravné toky na koridore RFC 9. Východoslovenské prekladiská zaisťujú prekládku vyše 90% surovín a tovarov dovážaných na Slovensko po železnici z východnej Európy a Ázie.

Prekládka surovín prípadne tovarov z východnej Európy a Ázie zo širokého rozchodu na normálny rozchod sa vykonáva v pohraničnej prechodovej stanici Čierna nad Tisou. Prekládka tovarov vyvázaných zo Slovenska do východnej Európy a Ázie sa vykonáva v pohraničnej prechodovej stanici Čop (Ukrajina).

Bez prekládky je možná preprava tovaru do Rumunska cez prechod Diakovo – Halmeu. Nie je však možná preprava nebezpečného tovaru a tovaru s prekročenou nakladacou mierou.

Pohraničná prechodová stanica Maťovce slúži predovšetkým na prepravu zásielok na vlečky širokého rozchodu, ale aj na prekládku sypkých substrátov, ako je uhlie a ruda. V stanici sa nachádza prevážovňa vozňov zo širokého rozchodu na normálny a opačne, slúžiaca prevažne na prevážovanie vozňov prepravujúcich nebezpečné látky.

Podpora nákladnej dopravy na koridore RFC 9:

- Verejný intermodálny terminál Žilina – Teplička – prekládka cesta – železnica (do roku 2014),
- Vybudovanie verejného intermodálneho terminálu Košice – Bočiar - prekládka cesta – železnica (do roku 2015),
- Rozvoj súkromných intermodálnych terminálov v oblasti Haniska pri Košiciach,
- Modernizácia železničnej stanice Čierna nad Tisou (do roku 2015),
- Modernizácia tratí na koridore a odstránenie úzkych miest a miest s vysokou kapacitou,
- Skrátenie jazdných dôb, zlepšenie sklonových a smerových pomerov tratí,
- Očakávaný trvalý rast prepráv v smere východ – západ (očakávané trvalé zvyšovanie zahraničného obchodu medzi východnou Európou, Áziou a Európskou úniou).

V nasledujúcich tabuľkách sú zobrazené údaje týkajúce sa výlučne tratí, ktoré sú navrhované pre zriadenie medzinárodného nákladného koridoru (hlavné trate príp. alternatívne) v Slovenskej republike.

Tabuľka 18: Vývoj nákladnej dopravy na navrhovanom medzinárodnom nákladnom koridore RFC 9 v Slovenskej republike

Roky	Nákladná doprava					
	2009			2010		
	Počet vlakov	Vlkm	Hrtnm	Počet vlakov	Vlkm	hrtnm
Čadca št. hr. - Žilina	16 390	478 503	815 419 911	19 247	480 711	776 591 346
Lúky pod Makytou št. hr. - Púchov	6 483	128 140	155 697 367	6 590	128 072	141 455 761
Púchov - Žilina	18 701	483 389	641 547 523	22 737	452 201	561 182 372
Žilina - Vrútky	19 936	356 150	542 461 586	22 535	344 195	518 317 962
Vrútky - Poprad	19 557	1 716 419	3 052 378 350	22 301	1 754 467	2 981 367 481
Poprad - Spišská Nová Ves	18 034	514 836	777 479 083	19 050	513 515	779 951 803
Spišská Nová Ves - Kysak	14 050	788 984	1 395 098 750	20 436	830 632	1 468 410 376
Kysak - Košice	16 661	260 482	427 031 910	23 858	274 534	441 268 940
Košice - Čierna nad Tisou	34 684	1 246 273	1 856 185 756	38 973	1 236 418	1 806 009 230
Čierna nad Tisou – Čierna nad Tisou št. hr.	4 593	18 372	58 469 272	6 422	16 797	50 199 554
Celkom	169 089	5 991 548	9 721 769 508	202 149	6 031 542	9 524 754 825

Zdroj: Člen komisie RFC 9 zo Slovenskej republiky, PIS ŽSR

V roku 2011 oproti roku 2010 je zaznamenaný rast počtu vlakov železničnej nákladnej prepravy na navrhovanom medzinárodnom nákladnom koridore RFC 9 o 19,55%, ale pokles celkového objemu prepravy o -2,03%. Tento vývoj vyplýva zo zmeny úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre od 1. 1. 2010, kedy došlo k zmene váhy medzi zložkou vlkm a hrtnm. Zníženie úhrad, štruktúry a váh medzi vlkm a hrtnm za prístup k železničnej infraštruktúre je za účelom podpory železničnej dopravy na sieti ŽSR (počet vlakov je vyšší, ale s nižšou hmotnosťou).

Rast objemu železničnej nákladnej prepravy je na úseku Košice – Poprad. Z toho najvyšší rast objemu železničnej nákladnej prepravy je na úseku Kysak – Spišská Nová Ves, t. j. rast v roku 2011 oproti roku 2010 o 5,25%. Na ostatných tratiach navrhovaného medzinárodného nákladného koridoru RFC 9 je zaznamenaný pokles objemu prepravy. Z toho najvyšší pokles objemu železničnej nákladnej prepravy je na úseku Čierna nad Tisou – Čierna nad Tisou št. hr., t. j. pokles v roku 2011 oproti roku 2010 o 14,14%.

Podiel medzinárodnej nákladnej dopravy na navrhovaných tratiach medzinárodného nákladného koridoru RFC 9 z celkového objemu dopravy na koridore rastie, t. j. v roku 2011 je oproti roku 2010 zaznamenaný rast o 2,20 % (vlkm). V roku 2011 predstavuje podiel medzinárodnej nákladnej dopravy na navrhovaných tratiach nákladného koridoru RFC 9 na celkovom objeme dopravy 51,15%.

Tabuľka 19: Porovnanie štruktúry objemu dopravy medzi navrhovaným medzinárodným nákladným koridorom RFC 9 a sieťou ŽSR

Druh vlaku	Nákladná doprava					
	Koridor			Sieť ŽSR		
	Počet vlakov	Vlkm	Podiel na trhu v %	Počet vlakov	Vlkm	Podiel na trhu v %
Intermodálne vlaky	481	17 409	0,94%	1 865	152 511	3,50%
Ucelené vlaky	5 492	1 079 430	58,05%	13 645	1 848 211	42,40%
Vozňové zásielky	10 275	547 311	29,44%	30 476	1 796 931	41,22%
Ostatné	11 882	215 199	11,57%	27 386	561 622	12,88%

Pozn.: Trhový podiel je na základe vlkm

Intermodálna doprava na navrhovanom medzinárodnom nákladnom koridore RFC 9 predstavuje v roku 2010 0,94% podiel z celkového objemu dopravných výkonov (vlkm) na koridore (sledované obdobie 1. štvrťrok 2012). Tento podiel intermodálnej nákladnej dopravy je oveľa nižší ako na celej sieti ŽSR, kde je tento podiel na úrovni 3,5% z celkového objemu prepravy (vlkm) na sieti ŽSR (na tratiach SR navrhovaného medzinárodného nákladného koridoru RFC 9 je podiel intermodálnej dopravy na úrovni 11,36%).

Od roku 2006 je zaznamenaný neustály rast dopravcov na sieti ŽSR a zároveň aj na koridore (pozri prílohu B. tabuľku B 4).

Tabuľka 20: Vývoj osobnej dopravy na medzinárodnom nákladnom koridore RFC 9 v Slovenskej republike

Roky	Osobná doprava (vlkm)			
	2008	2009	2010	2011
Čadca št. hr. - Žilina			567 872	659 629
Lúky pod Makytou št. hr. - Púchov			202 379	180 155
Púchov - Žilina			1 018 858	1 152 958
Žilina - Vrútky			508 740	532 481
Vrútky - Poprad			2 479 767	2 608 316
Poprad - Spišská Nová Ves			588 431	594 933
Spišská Nová Ves - Kysak			1 138 788	1 180 813
Kysak - Košice			499 267	492 112
Košice - Čierna nad Tisou			880 112	902 460
Čierna nad Tisou - Čierna nad Tisou št. hr.			11 664	11 620
Celkom			7 895 878	8 315 477

Zdroj: Člen komisie RFC 9 zo Slovenskej republiky, PIS ŽSR

Na rozdiel od poklesu výkonov na celej sieti ŽSR je na tratiach medzinárodného nákladného koridoru RFC 9 zaznamenaný rast objemu výkonov osobnej dopravy (vlkm), t. j. rast v roku 2011 oproti roku 2010 o 5,31%.

Najvyšší rast je zaznamenaný na trati Žilina – Čadca št. hr., t. j. rast v roku 2011 oproti roku 2010 o 16,16%. Najvyšší pokles bol zaznamenaný na trati Púchov – Lúky pod Makytou št. hr., t. j. pokles v roku 2011 oproti roku 2010 o -10,98%.

Vo vnútroštátnej osobnej doprave je zaznamenaný rast (7,09%), ale v medzinárodnej osobnej doprave je zaznamenaný pokles v roku 2011 oproti roku 2010 (-2,74%).

Kapacita navrhovaného koridoru je až na pohranično - prechodovú trať Čierna nad Tisou – Čierna nad Tisou št. hr. využitá pod úroveň 50%. Pohraničná prechodová trať Čierna nad Tisou – Čierna nad Tisou št. hr. má kapacitu využitú na 88% (na danom úseku v roku 2011 je len 1 voľná trasa). Maximálne využitie kapacity (maximálny počet trás) z dôvodu dodržiavania podmienok hraničných a colných kontrol neustále klesá (viď tabuľka X). K zníženiu maximálnej kapacity došlo vstupom Slovenskej republiky do Schengenského priestoru.

Tabuľka 21: Využitie kapacity vo vybraných rokoch na tratiach RFC 9 na území Slovenskej republiky

Traťový úsek	Kapacita																	
	2006						2009						2011					
	Max. kapacita *		Voľná kapacita *		Využitie kapacity (v %)		Max. kapacita *		Voľná kapacita *		Využitie kapacity (v %)		Max. kapacita *		Voľná kapacita *		Využitie kapacity (v %)	
	↓	↑	↓	↓	↑	↓	↓	↑	↓	↑	↓	↑	↓	↑	↓	↑	↓	↑
Žilina - Čadca št. hr.																		
Lúky p. M. št. hr. - Púchov	145	130	112	145	130	112	136	144	127	95	15%	23%	165	156	125	110	16%	20%
Púchov - Žilina	169	173	85	169	173	85	176	183	82	83	41%	42%	175	174	100	97	32%	33%
Žilina - Spišská N. Ves	149	144	51	149	144	51	157	166	49	87	46%	43%	145	153	51	71	45%	34%
Spišská N. Ves - Kysak	169	156	93	169	156	93	174	171	96	94	33%	35%	180	173	112	104	28%	30%
Kysak - Košice	193	186	91	193	186	91	208	199	94	89	41%	44%	207	204	102	105	39%	37%
Košice - Čierna n. T.	121	91	70	121	91	70	158	101	99	56	23%	33%	120	119	73	74	25%	26%
Čierna nad Tisou - Čierna n. T. št. hr.	107		80		19%		26		7		77%		18		1		88%	

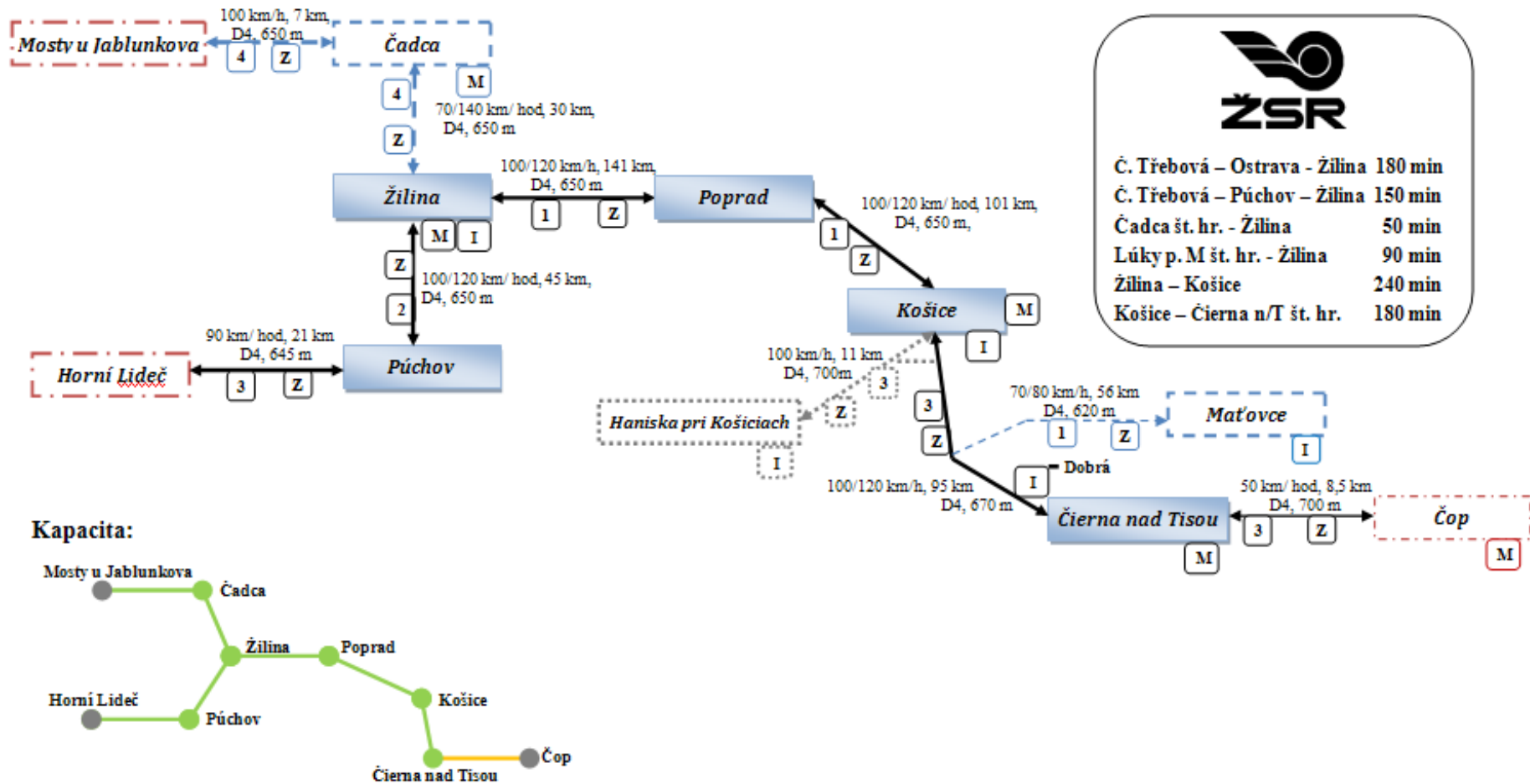
Pozn.: farebné označenie buniek tabuľky také isté ako u schém pre využitie priepustnosti

* priepustnosť za deň

Ďalšie informácie o kapacite nájdete v prílohe B v tabuľke B 7.

Schéma č. 4 staníc, ich vybavenosti, tratí a technických parametrov medzinárodného nákladného koridoru na území Slovenskej republiky zjednodušene zobrazuje navrhované trate a ich technické parametre. Podrobnejšie a ďalšie doplňujúce informácie (neuvedené v schémach) týkajúce sa terminálov, zriaďovacích staníc sú doplnené v prílohe B.

Schéma 4: Technické parametre tratí koridoru na území Slovenskej republiky - ŽSR




Č. Trebová – Ostrava - Žilina	180 min
Č. Trebová – Púchov – Žilina	150 min
Čadca št. hr. - Žilina	50 min
Lúky p. M št. hr. - Žilina	90 min
Žilina – Košice	240 min
Košice – Čierna n/T št. hr.	180 min

2.1.3 Súhrn ekonomickej situácie v Českej a Slovenskej republike (2006 – 2011)

Sociálno - ekonomická situácia Českej a Slovenskej republiky je veľmi podobná.

Obidve ekonomiky sú vysoko exportne orientované a dlhová kríza v eurozóne, ktorá nepriaznivo vplýva na ekonomiku zahraničných obchodných partnerov (najmä Nemecka), znížila rast HDP obidvoch krajín na minimum.

Z internetových portálov národných štatistických úradov a EUROSTATU sú použité sekundárne dáta vývoja HDP, ktoré sú zobrazené v nasledujúcej tabuľke a grafe. Tieto dáta boli čerpané súbežne z viacerých portálov.

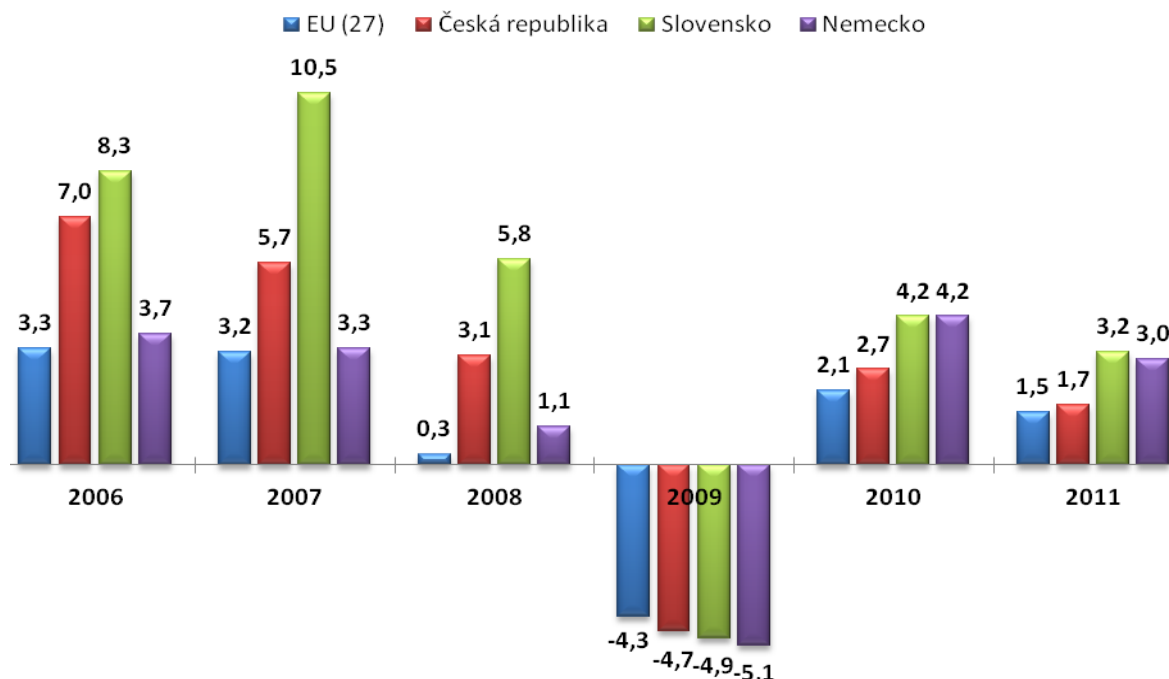
Nasledujúca tabuľka a graf zachytávajú vývoj HDP v Českej republike a Slovenskej republike v období 2006 – 2011. Pre objektivizáciu a porovnanie vývoja ekonomickej situácie s EÚ je v tabuľke a grafe zobrazený vývoj HDP v EÚ (27 členských štátov) a Nemecko ako najväčšieho obchodného partnera oboch štátov.

Tabuľka 22: Miera reálneho rastu HDP – objem (percentuálna zmena v predchádzajúcom roku)

Roky	Skutočnosť					
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
EU (27)	3,3%	3,2%	0,3%	-4,3%	2,1%	1,5%
Česká republika	7,0%	5,7%	3,1%	-4,7%	2,7%	1,7%
Slovenská republika	8,3%	10,5%	5,8%	-4,9%	4,2%	3,2%
Nemecko	3,7%	3,3%	1,1%	-5,1%	4,2%	3,0%

Zdroj: Český štatistický úrad, Ministerstvo financií ČR, Štatistický úrad SR, EUROSTAT

Graf 1: Miera reálneho rastu HPD - objem



Rast HDP zaznamenal prudkú rastúcu tendenciu Českej a Slovenskej republiky v rokoch 2006 a 2007, kým v EÚ a Nemecku taký prudký rast nezaznamenali. V roku 2008 došlo k poklesu HDP oproti predchádzajúcemu obdobiu. V roku 2009 došlo k medziročnému poklesu nielen v Českej a Slovenskej republike, ale aj v Nemecku a EÚ (27). V roku 2010 a v roku 2011 dochádza k pomalému oživeniu.

Zobrazená tabuľka a graf potvrdzuje tvrdenie, že vývoj HDP v EÚ a Nemecku ovplyvňuje vývoj v Českej aj Slovenskej republike (výrazný vplyv vonkajšieho prostredia na vývoj HDP).

Tieto skutočnosti budú zohľadnené aj pri predikcii očakávaného budúceho stavu “Ako to má byť” na navrhovanom medzinárodnom železničnom koridore RFC 9.

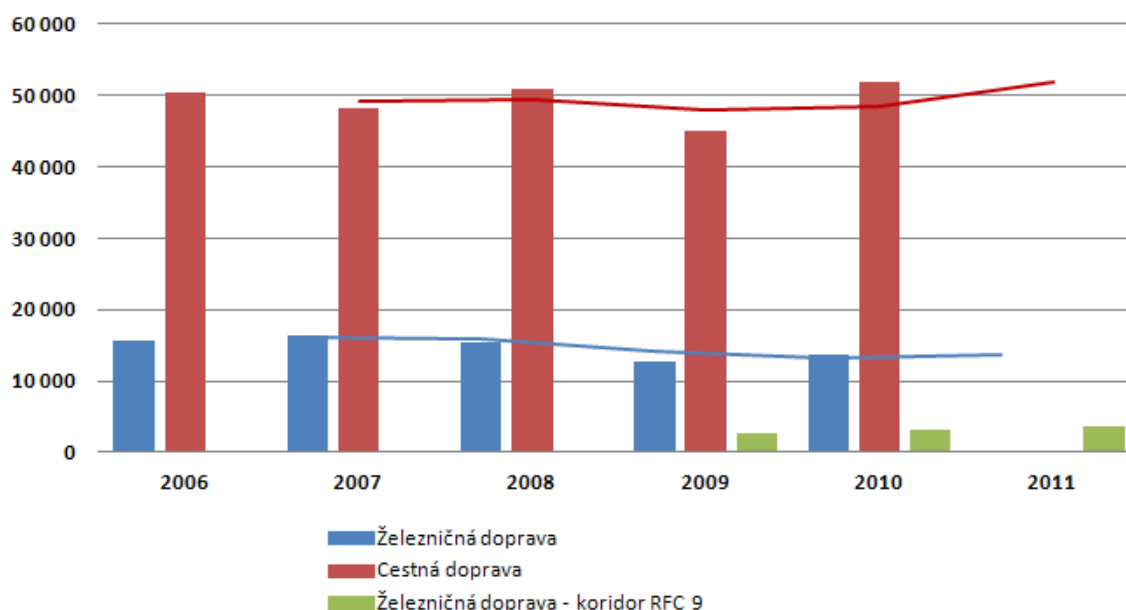
2.2 POROVNANIE DOPRAVNÝCH VÝKONOV, DOBY PREPRAVY MEDZI CESTNOU A ŽELEZNIČNOU DOPRAVOU, POROVNANIE VÝŠKY PRÍSTUPOVÝCH POPLATKOV MANAŽÉROV INFRAŠTRUKTÚRY

2.2.1 Porovnanie dopravných výkonov cestnej a železničnej dopravy

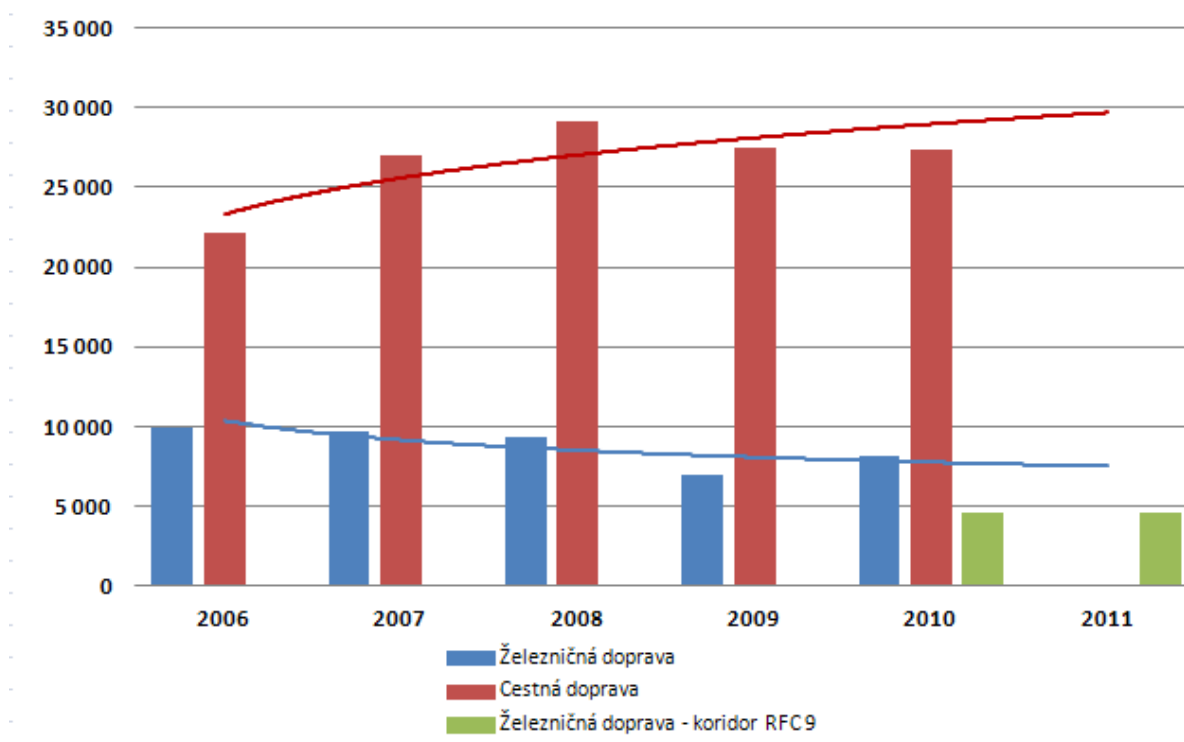
Na základe čiastkových analýz vykonávaných v jednotlivých štátoch môžeme konštatovať, že tak ako v Českej republike aj v Slovenskej republike je zaznamenaný dynamický rast cestnej dopravy (prerušený hospodárskou krízou) a stagnácia železničnej dopravy. Podiel železničnej dopravy na celkovom objeme dopravy do roku 2008 neustále klesal. V krízových rokoch podiel železničnej dopravy opäť stúpol z dôvodu väčšieho poklesu cestnej dopravy oproti železničnej doprave (pozri grafy 2 a 3).

Vývoj prepravy v sledovanom období a porovnanie medzi cestnou a železničnou, ako aj zobrazené trendy podľa jednotlivých štátov sú zobrazené v nasledujúcich grafoch.

Graf 2: Trend prepráv cestnej a železničnej dopravy v Českej republike



Graf 3: Trend prepráv cestnej a železničnej dopravy v Slovenskej republike



Na základe grafov môžeme konštatovať, že dlhodobým trendom je pokles železničnej dopravy na tratiach menšieho významu (regionálne trate, prípojné trate bez existencie terminálov a veľkých priemyselných podnikov a pod.), kým na hlavných tratiach a koridoroch je zaznamenaný mierny rast (podporovaný napr. novými investíciami vyvolanými automobilovým priemyslom).

Podiel intermodálnej prepravy na celkovom objeme železničnej dopravy rastie.

Preto jednou z možností zvýšenia flexibility železničnej dopravy je nielen zvyšovanie technických parametrov koridorových tratí (skracovanie doby prepravy) a znižovanie nákladov na regionálne trate, ale aj podpora intermodálnej dopravy v kombinácii cesta - železnica, voda – železnica – cesta, prípadne železnica normálny rozchod (1435 mm) – železnica široký rozchod (1520) – cesta.

Pritom je paradoxné, že smerom na západ aj na východ, má železničná nákladná doprava významné postavenie v preprave.

2.2.2 Porovnanie doby prepravy po cestnej infraštruktúre a železničnej infraštruktúre

Vo všeobecnosti je známe, že cestná doprava je z pohľadu doby prepravy a miesta flexibilnejšia. Potvrďuje to aj priemerná rýchlosť železničnej dopravy vypočítaná v nasledujúcej tabuľke na relácii Praha – Košice.

Posádka, denný čas trvania jazdy, prestávky a doby odpočinku potrebné pre stanovenie celkového času prepravy po ceste na relácii Praha – Košice sú stanovené podľa Nariadenia Európskeho Parlamentu a Rady (ES) 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti (ďalej len nariadenie 561/2006), ktoré sa týkajú cestnej dopravy (predovšetkým medzinárodnej cestnej dopravy nad 3,5 t).

Doba prepravy po železnici je stanovená na základe priemerných časov dopravy, kde sú zahrnuté aj nevyhnutné úkony pre zabezpečenie dopravy (v celkovom čase nie sú zahrnuté výpravné lehoty).

Tabuľka 23: Priemerná rýchlosť vypočítaná na úseku Praha - Košice

Doprava	Relácia	km	hod	km/hod
Železničná nákladná doprava – vozňová zásielka	Praha – Púchov - Košice	689	65,5	10,50
Železničná nákladná doprava – ucelený priamy vlak	Praha – Púchov - Košice	689	17,25	39,94
Nákladná kamiónová doprava – dvojposádka	Praha – Trenčín - Košice	670	10,82 – 14,16	54,0- 70,0**
Nákladná kamiónová doprava – jeden vodič, skrátená doba odpočinku	Praha – Trenčín - Košice	670	19,82 – 23,16	54,0- 70,0**

* celkový čas bez výpravnej lehoty, ktorá môže byť až 12 hod

**Zdroj: napr. Mercedes Benz VDA

Údaje pre cestnú dopravu sú čerpané z technických parametrov od výrobcov. Priemerná rýchlosť kamiónovej dopravy je ovplyvňovaná štruktúrou cestnej dopravnej infraštruktúry (diaľnice, rýchlostné cesty, cesty nižšej kategórie), technického stavu infraštruktúry a aktuálnej situácií na cestách (kongescie, nepriaznivé počasie, iné mimoriadnosti).

Pri preprave tovaru nákladnou kamiónovou dopravou s dvomi vodičmi, priemernej rýchlosti 54 km/hod a dodržiavaní pravidiel o čase jazdy, prestávke a odpočinku vodičov podľa nariadenia 561/2006, je celková doba prepravy z Košíc do Prahy cez Trenčín 14,16 hod.

Pri preprave tovaru nákladnou kamiónovou dopravou s dvomi vodičmi, priemernej rýchlosti 70 km/hod a dodržiavaní pravidiel o čase jazdy, prestávke a odpočinku vodičov podľa nariadenia 561/2006, je celková doba prepravy z Košíc do Prahy cez Trenčín 10,82 hod.

Pri preprave tovaru nákladnou kamiónovou dopravou s jedným vodičom, priemernej rýchlosti medzi 54 km/hod a 70 km/hod, skrátenej dobe odpočinku a dodržiavaní ostatných pravidiel podľa nariadenia 561/2006, je celková doba prepravy z Košíc do Prahy cez Trenčín v rozpätí 19,82 – 23,16 hod.

Na základe uvedených skutočností môžeme konštatovať, že prepravná doba kamiónmi môže byť na úseku Košice – Praha kratšia oproti priamemu nákladnému vlaku (bez spracovania v zriaďovacích staniciach) až o 6 hod (top stav).

2.2.3 Porovnanie prístupových poplatkov infraštruktúry

Keďže štruktúra a forma poplatkov je v krajinách zriaďovania medzinárodného nákladného koridoru RFC 9 rozdielna, pre porovnanie výšky poplatkov sa hodnotenie uskutočňuje vo vzťahu k vlkm (porovnanie na základe priemerných sadziieb vo vzťahu k vlkm je používané v medzinárodných štúdiách, napr.: Charges for the Use of Rail Infrastructure 2008).

Vo všeobecnosti každá krajina medzinárodného nákladného koridoru RFC 9 implementovala vo väčšom alebo menšom rozsahu nariadenie Európskej komisie vyplývajúce zo smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii. Porovnanie úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre v rokoch 2008 a 2011 na základe vlkm je zobrazené v nasledujúcej tabuľke a grafe.

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii je zmenená a doplnená spolu s inými smernicami do Smernice európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný sektor. Smernica 2012/34/EÚ upravuje okrem iného pridelovanie licencií, kapacitu železničnej infraštruktúry, štruktúru a vyberanie poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a pridružených zariadení infraštruktúry.

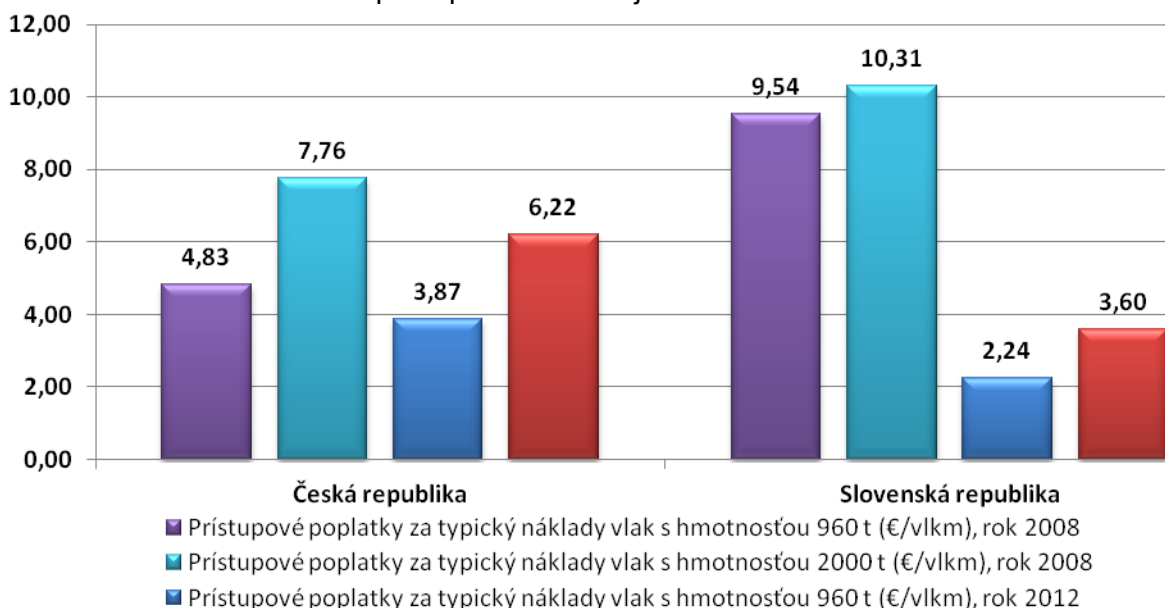
Tabuľka 24: Porovnanie úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre v €/vlkm

Krajina	Poplatky používané v železničnej infraštruktúre (štúdia, rok 2008)*		Prístupové poplatky v roku 2012**	
	Prístupové poplatky za typický nákladný vlak s hmotnosťou 960 t (€/vlkm) Rok 2008	Prístupové poplatky za typický nákladný vlak s hmotnosťou 2000 t (€/vlkm) Rok 2008	Prístupové poplatky za typický nákladný vlak s hmotnosťou 960 t (€/vlkm) Rok 2012	Prístupové poplatky za typický nákladný vlak s hmotnosťou 2000 t (€/vlkm), Rok 2012
Česko	4,83	7,76	6,14	2,44
Slovensko	9,54	10,31	3,88	3,40

*Zdroj: Charges for the Use of Rail Infrastructure 2008

** Zdroj: Údaje poskytnuté členmi komisie medzinárodného nákladného koridoru RFC 9, 1€ = 25 CZK

Graf 4: Porovnanie úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre v €/vlkm



Tabuľka 25: Porovnanie štruktúry poplatkov podľa zadefinovaných premenných

Katégorie:	Premenné:	Česko	Slovensko
Typ požadovaného pridelenia			
Doprava	Podľa počtu ľudí a na cestu (jazdu)		
	Stupeň priority jazdy	x	
	Zvláštne prepravné podmienky		
Doba trvania rezervácie	Rok	x	x
Časové obdobie	Pracovná / dovolenková (prázdninová) doba		
	Nočná doba		
	Časový úsek		
	Ročná doba		
	Ad hoc	x	x
	Pravidelná	x	x
	Nepravidelná (podľa potreby)	x	x
Prevádzka	Úroveň dopravy (počet vlakových km/rok)		
	Zmluva o doprave (počet požadovaných ciest (jázd))		
Časový úsek (slot)	Časový úsek -km		
	Časový úsek		
	Typ požadovaného časového úseku		
Ponúkané služby (jazdy)			
Ukazovateľ výkonnosti	Ideálna jazdná doba		
	Hustota dopravy		
	Saturácia, dočasné a lokálne úzke miesta		
	Režim poskytovania služieb/meškanie/minúty		
Zastávky v staniciach	Počet cestujúcich		
	Minúty (na stanici/uzol)		
	Zastávka/Stanica/Príchod alebo odchod zo stanice		x
Trasa	Počet vlakov / Jazda vlakov		
	Tono kilometre alebo hrubé tonokilometre	x	x
	Miesta na sedenie - km		
	Vlaky - km	x	x
	Pokryté km (celková dĺžka)		
Typ použitých železničných koľajových vozidiel			
Charakteristiky vlaku/spôsobené opotrebenie	Počet podvozkov / skriň vlaku		
	Počet pantografových zberačov vlaku		
	Počet náprav		
	Hmotnosť vlaku		
	Použitie naklápacej techniky	x	
	Rýchlosť vlaku		
	Podľa mobility / typ hnacieho vozidla		
	Typ vlaku		
Zvláštne prepravné podmienky	x		
Typ prevádzky			
Oblasť	Vnútroštátna / medzinárodná / regionálna / vysokorýchlostná ...		
	Typ dopravy (rozdelenie osobná / nákladná)	x	
	Geografická oblasť / oblasť spoplatnenia		
Typ trakcie			
Spotreba (použitie merné jednotky)	Deň		
	Použitie litre nafty (diesel)		
	Elektrické vlkm		x
	Spotrebované KWh		
Typ trakcie	Elektrická / motorová trakcia	x	x
Typ použitej infraštruktúry			
Stanice	Rozlíšenie odchádzajúce vlaky, príchod ...		
	Katégoria stanice		x
Špecifiká	Špeciálna infraštruktúra (mosty ...)		
	Betónové spojenie		
Sieť	Rozchod koľaje (koľaj s úzkym rozchodom ...)		x
	Rýchlosť úseku		
	Prípustné zaťaženie koľajnice		
	Katégoria/Typ trate/Sieť	x	x

Ako je z tabuľky aj grafu vidieť, Slovenská republika patrila v minulosti medzi štáty EÚ s najvyššou výškou poplatkov za prístup k železničnej infraštruktúre. To sa zmenilo od 1. 1. 2011 zmenou štruktúry a aj výšky úhrad za používanie železničnej infraštruktúry. Na základe analýzy štruktúry a výšky úhrad za používanie železničnej infraštruktúry môžeme konštatovať, že poplatková politika jednotlivých štátov nepôsobí negatívne na zriadenie medzinárodného nákladného koridoru.

2.2.4 Porovnanie ceny prepravy medzi cestnou kamiónovou prepravou a železnicou

Vyčíslenie ceny je bez zahrnutých nákladov na nakládku a vykládku.

Ceny sú orientačné a priemerné, na základe poskytnutých údajov od cestných dopravcov na území Slovenskej republiky a z verejne dostupných informácií najväčšieho železničného nákladného dopravcu (na sieti ŽSR) Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia a. s.

V cestnej doprave je vyčíslená orientačná cena pre návestnú súpravu prepravujúcu tovar s hmotnosťou 25 t, kde cenová kalkulácia je na základe poskytnutých údajov od dopravcov, pri ročnom výkone návestnej súpravy 168 000 km, priemernej cene pohonných hmôt v roku 2012 a stanovených podnikateľských podmienok na území SR v roku 2012.

V železničnej nákladnej doprave je cena stanovená pre jednu vozňovú zásielku s hmotnosťou 40t na základe Železničnej nákladnej tarify SČNT – 7777.00 osobitné prepravné podmienky, ceny a platobné podmienky pre prepravu vozňových zásielok Slovensko – Česko. V cene nie sú zahrnuté podmienky vyplývajúce zo zmluvných systémov, ktoré využívajú viaceré motivačné nástroje (objemové koeficienty, zľavy na ucelené vlaky), v závislosti od ročného objemu preprav zmluvného dopravcu.

Tabuľka 26: Priemerná cena vypočítaná na úseku Košice – Praha porovnaná medzi cestnou a železničnou dopravou

Druh dopravy	Relácia	Km	Cena*	Cena za tkm
Cestná súprava – návestná súprava (kamión)	Košice - Trenčín - Praha	670	824	0,0447
Železničná doprava – vozňová zásielka	Košice - Púchov - Praha	689	1 700	0,0617
Železničná doprava – ucelený nákladný vlak	Košice - Púchov - Praha	689	23 394	0,0385

*orientačná cena vyčíslená na základe viacerých ponúk, nie je ponuková cena

2.3 KAPACITNÁ ANALÝZA

Na základe čiastkových kapacitných analýz vykonávaných pri analýze skutočného stavu môžeme konštatovať, že navrhované trate koridoru RFC 9 majú dostatok voľnej kapacity na území Slovenskej republiky a okrem tratí Praha – Česká Třebová je dostatok voľnej kapacity aj na území Českej republiky. Zvýšenie dopravných výkonov na koridore, okrem úseku Praha – Česká Třebová a pohraničných úsekov s Ukrajinou, je možné bez výrazných zmien.

Je však potrebné pre plynulé absorbovanie nových dopravných výkonov u kapacitne obmedzujúcich úsekoch urobiť legislatívne alebo technické opatrenia na zvýšenie kapacity, prípadne nové dopravné výkony odkloniť prostredníctvom navrhovaných alternatívnych tratí (so súhlasom zákazníka).

Najviac kapacitne obmedzujúcich úsekov na navrhovanom medzinárodnom koridore RFC 9 je na území Českej republiky a v pohraničných oblastiach.

Na území Slovenskej republiky je vyššie využitie priepustnosti na pohraničných tratiach s Ukrajinou Čierna nad Tisou – Čop a Maťovce – Užhorod.

Na území Českej republiky sú trate Poříčany – Pardubice a Choceň – Česká Třebová kapacitne využívané na viac ako 90%, ktoré slúžia nielen pre prepravu koridoru RFC 9.

Tabuľka 27: Súhrn tratí s vysokým využitím priepustnosti (GVD 2013)

Krajina	Trate s vyšším využitím priepustnosti viac ako 90%
Česká republika	Poříčany - Pardubice (viac ako 90%)
	Choceň - Česká Třebová (viac ako 90%)
Slovenská republika	Čierna nad Tisou ŠR– Čierna nad Tisou št. hr. ŠR (77,6%)
	Maťovce ŠR – Užhorod ŠR (70,8%)
	Čierna nad Tisou NR– Čierna nad Tisou št. hr. NR (66,3%)

Najviac koridorových tratí s využitím priepustnosti nižšej ako 50 % je na území Slovenskej republiky.

2.4 SWOT ANALÝZA

V rámci SWOT analýzy sú identifikované jednotlivé silné a slabé stránky, príležitosti a hrozby spojené so zriadením medzinárodného nákladného koridoru RFC 9. Základom je vyhodnocovanie jednotlivých faktorov vplývajúcich na zriadenie medzinárodného nákladného koridoru RFC 9. Vzájomnou závislosťou faktorov silných a slabých stránok na jednej strane, s príležitosťami a hrozbami na druhej strane, môžeme získať nové kvalitatívne informácie, ktoré hodnotia súčasný stav a prínosy zriadenia medzinárodného nákladného koridoru.

Pri spracovávaní a vyhodnocovaní jednotlivých faktorov sa brali do úvahy názory všetkých štátov, na ktorých sa medzinárodný nákladný koridor RFC 9 zriaďuje. SWOT analýza vytvára koncepčné hľadisko pre systémovú analýzu, zameriava sa na kľúčové faktory pre ďalšie strategické rozhodovanie.

Základnými faktormi hodnotenia sú:

- partnerské vzťahy,
- technické hľadisko
- kapacita,
- poplatky
- flexibilita = časové hľadisko

Realizácia opatrení iba v jednom členskom štáte nepovedie k výraznému zvýšeniu konkurencieschopnosti medzinárodnej nákladnej dopravy. Preto je nevyhnutné zavádzať opatrenia spoločne, po vzájomnej dohode členských štátov koridoru (pozri nasledujúcu SWOT analýzu).

Tabuľka 28: SWOT analýza na úrovni koridoru

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> - Silné vzájomné vzťahy vyplývajúce z histórie spoločného štátu; - Existujúca silná a dlhodobá spolupráca; - Spoločná vízia pri budovaní siete železníc vyplývajúca zo spoločnej histórie železníc spoločného štátu; - Vysoká previazanosť dopravy; - Dobré technické podmienky (v porovnaní s ostatnými časťami siete jednotlivých krajín); - Dostatok voľnej kapacity (Slovensko); - Ekologická doprava; - Efektívna doprava hromadných substrátov; - Bezpečnosť; - Vysoká flexibilita poskytovania trás; - Posilnenie vzájomných partnerských vzťahov. 	<ul style="list-style-type: none"> - Zlý technický stav infraštruktúry (Slovensko); - Vysoká intenzita výluk a pomalých jazd (predovšetkým na sieti ŽSR); - Colné kontroly z dopraného hľadiska na nevhodnom mieste (kontroly na slovensko-ukrajinskej hranici na širej trati); - Nízka flexibilita železničnej dopravy; - Nízka traťová rýchlosť (mimo modernizovaných koridorov); - Obmedzenia na pohraničných tratiach (v mnohých prípadoch sú to jednokolejné trate, kde dochádza k zníženej kapacite); - Vysoké prepravné časy oproti cestnej doprave.
Príležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> - Dopravná politika vlád (dopravné reformy); - Zvyšovanie nákladov nákladnej cestnej dopravy (napr.: spolpatnenie ciest nižších kategórií); - Presun nebezpečnej dopravy na bezpečnejší druh dopravy (presun z cesty na železnicu); - Komplexná modernizácia tratí (predovšetkým Slovensko); - Zlepšenie spolupráce; - Cezhraničná spolupráca (zlepšovanie technických parametrov tratí na hraniciach); - Zvýšenie maximálnej kapacity na pohraničných tratiach; - Odstránenie z dopravného hľadiska nevhodného umiestnenia colných kontrol na slovensko-ukrajinskej hranici; - Podpora intermodálnej dopravy; - Podpora RoLa; - Skracovanie jazdných dôb; - Získavanie nových prepráv; - Zvyšovanie podielu vlakov na dôveru (bez technickej, prepravnej a RID kontroly – v rámci schengenského priestoru); - Zosúladenie GVD medzi jednotlivými štátmi koridoru; - Začlenenie železničnej dopravy do logistických procesov; - Zlepšovanie technického stavu infraštruktúry prostredníctvom modernizácie; - Zavádzanie ERTMS; - Zrýchlenie procesu modernizácie (Slovensko); - Budovanie vlečiek k novovznikajúcim priemyselným parkom a firmám (automobilky); - Napájanie na logistické centrá; - Podpora existujúcich vlečiek; - Budovanie verejných terminálov s verejným prístupom. 	<ul style="list-style-type: none"> - Znižovanie maximálnej kapacity na hranici s Ukrajinou; - Hospodárska kríza; - Zachovanie nevhodného umiestnenia colných kontrol na slovensko-ukrajinskej hranici; - Nedostatok voľnej kapacity; - Pomalá modernizácia koridoru; - Intermodálne alternatívy; - Prehodnotenie mega kamiónov EÚ; - Zvýšením výkonnosti môže dôjsť k zvýšeniu poruchovosti; - Nekonkurenčné jazdné doby diaľkových vlakov; - Nenadväzovanie na logistické reťazce a centrá; - Útlm prepráv hromadnej dopravy; - Vysoká nákladová náročnosť vlečkovej prevádzky; - Nepriaznivá dopravná politika pre železničnú dopravu; - Zvýšená náročnosť prímestskej osobnej dopravy v okolí centier; - Uprednostňovanie osobnej dopravy pred plynulosťou nákladnej dopravy.

3 OČAKÁVANIA BUDÚCEHO VÝVOJA STAVU „AKO TO MÁ BYŤ“

3.1 MODEL VÝPOČTU PROGNÓZY DOPRAVY

Na základe analýzy súčasného stavu, kompletizácie dát, identifikovania problémov a rizík, môžeme vytvoriť model prognózovania, ktorý nám bude slúžiť k určeniu očakávaného vývoja na dopravnom trhu „Ako to má byť“, po dodržaní stanovených podmienok odporúčaní pri zriaďovaní medzinárodného nákladného koridoru. Modelovanie prognózy dopravy vyplýva z týchto aspektov (=oblasti podpory dopravy):

- prognózy HDP,
- zlepšovania technického stavu = komplexné zabezpečenie harmonizácie technického stavu medzinárodného koridoru (na základe plánovanej modernizácie na navrhovanom koridore RFC 9, predovšetkým Slovenská republika),
- znižovania čakacích dôb na hraniciach,
- naplnenia časového rámca zavedenia koridoru.

Tieto aspekty navzájom súvisia a sú premietnuté do odvodenia dopravného dopytu a vytvorenia modelu výpočtu prognózy dopravy.

Pretože prognózovanie dopravných výkonov závisí z podstatnej časti od ekonomického vývoja (a z toho vyplývajúcej investícií na zlepšenie technického stavu infraštruktúry) a je vzhľadom na prebiehajúcu globálnu hospodársku krízu v súčasnosti dosť problematické, prognóza vývoja dopravných výkonov je vypracovaná v troch scenároch, pesimistickom, strednom a optimistickom. Základné charakteristiky scenárov budú popísané v predpokladaných zmenách dopravného prúdu, podľa aspektov vplyvu na vývoj dopravných prúdov.

Dopravný dopyt bude závisieť od aspektov (oblasti podpory dopravy) vplyvujúcich na vývoj dopravného dopytu. Čiže na základe rastu HDP jednotlivých krajín, zlepšovaním technického stavu a skracovaním jazdných dôb prostredníctvom odstránenia čakacích dôb na hraniciach, môžeme predpokladať zvýšenie konkurencieschopnosti železničnej dopravy, a tým aj rast dopravných výkonov na medzinárodnom dopravnom koridore RFC 9.

V nasledujúcich výpočtoch sme vychádzali z toho, že:

Faktory elasticity použité v prognózach, súvisiace s rastom HPD, sú:

- $e_{HDP} = 0,35 - 0,8$ (dopyt v nákladnej doprave)

Výška elasticity dopravy závisí od vyspelosti ekonomiky a od modelu prognózy vývoja ekonomiky (pesimistický, stredný, optimistický scenár).

V transformujúcich sa ekonomikách je výška elasticity nižšia, z dôvodu predpokladu rozvoja odvetví priemyslu, ktoré nesúvisia s rastom železničnej nákladnej dopravy (služby).

Čím je model viac ekonomicky priaznivý, predpokladá sa aj vyššia ochota zapracovania odporúčaní na technickej aj legislatívnej úrovni, ktoré podporia rast železničnej dopravy (napr. rýchlejšia modernizácia, skracovanie jazdných dôb, znižovanie čakacích dôb na hraniciach, zvyšovanie počtu vlakov na dôveru a ďalšie podnety v technickej aj legislatívnej oblasti podporia vzájomné vyššie prepojenie ekonomického rastu s rastom železničnej dopravy).

Medzinárodný nákladný koridor RFC 9 bude profitovať nielen z rastu HDP, ale aj zo zlepšovania technického stavu infraštruktúry, z odstránenia neopodstatnenej čakacej doby na hraniciach

a zlepšovania ekonomickej situácie v zahraničí. Zlepšovanie technického stavu a znižovanie čakacích dôb na hraniciach sa bude prejavovať na raste dopravných výkonov, z dôvodu zvyšovania kvality poskytovaných služieb a rýchlosti a flexibility prepravy.

Pre modelovanie dopravných výkonov predstavuje HDP východiskový bod prognózy. V rámci štúdie hrá v posudzovaní vývoja dopravného dopytu kľúčovú úlohu.

Prognóza HDP sa opiera predovšetkým o vstupné zdroje národných štatistických úradov, zdrojov EÚ¹ a s prihliadnutím na World Economic Outlook data².

Tabuľka 29: Prognózy rastu HDP v členských krajinách navrhovaného nákladného koridoru RFC 9 a Európskej únie.

Prognózy miery rastu HPD v nákladnej doprave (priemerný medziročný rast)			
Roky	2012- 2014	2015- 2017	2018-2021
EÚ (27)	0,57%	1,64%	1,67%
Česká republika	0,07%	2,65%	3,54%
Slovenská republika	2,13%	3,50%	3,60%

Zdroj: Eurostat, Štatistický úrad ČR, Štatistický úrad SR, Eurostat - Europe 2020 indicators, WEO data

Posúdenie dopravného rastu sa vykonalo v troch krokoch.

V prvom kroku je ododenie rastu dopravného trhu určené váženým aritmetickým priemerom vypočítaným z HDP vlastného štátu a z HDP susedného členského štátu medzinárodného nákladného koridoru RFC 9 a z HDP Európskej únie. Určenie váhy aritmetického priemeru v jednotlivých krajinách vyplýva z týchto skutočností:

- nadväznosť medzinárodných dopravných trás medzi Českou republikou a Slovenskou republikou po navrhovanom medzinárodnom koridore je veľmi vysoká (predovšetkým sú to druhotné súroviny z Ukrajiny do oblasti Ostravského kraja a opačne do Košíc),
- HDP obidvoch štátov je vysoko závislý od vývoja makroekonomických ukazovateľov Európskej únie (z tohto dôvodu do vývoja dopravy je zahrnutý aj vplyv vývoja ekonomickej situácie v Európskej únii).

Na základe týchto faktov je upravená váha vplyvov na vývoj dopravy podľa nasledujúcej tabuľky:

Tabuľka 30: Váha vplyvov určená pre prognózu celkového dopravného dopytu na medzinárodnom nákladnom koridore RFC 9 (pre účely štúdie)

Krajina	Váha	
	Multiplikatívny faktor Slovenská republika	Multiplikatívny faktor Česká republika
EÚ (27)	0,1	0,1
Česká republika	0,3	0,7
Slovenská republika	0,6	0,2

V druhom kroku je prognóza ovplyvňovaná predpokladmi na zlepšovanie technického stavu infraštruktúry, budovania terminálov a predpokladaných veľkých súkromných investícií pozdĺž koridoru. Zlepšenie technického stavu infraštruktúry, budovanie terminálov je podľa dostupných

¹ EUROSTAT: Most popular database tables – Real GDP growth rate
http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/working/regions2020/pdf/regions2020_en.pdf

² World Economic Outlook (WEO) data, IMF <http://www.econstats.com/weo/CAUT.htm>

informácií národných plánov modernizácie a rekonštrukcie týkajúcich sa infraštruktúry medzinárodného nákladného koridoru RFC 9. Z technického hľadiska je dôležité odstrániť úzke miesta, kapacitné problémy a skrátenie jazdných časov na území Slovenskej republiky. Tieto problémy sa dajú odstrániť modernizáciou a rekonštrukciou tratí na požadované parametre medzinárodných dohôd AGC a AGTC. Predpoklad vykonávania modernizácie a rekonštrukcie v jednotlivých štátoch je vždy na národnej úrovni. Problémy na hranicach sú u tohto koridoru minimálne, z dôvodu vysokého podielu vlakov na dôveru. Predpokladané zlepšenie technického stavu je prepočítané prostredníctvom pomerného koeficientu (faktor elasticity) vyplývajúce z metodiky štúdie HEATCO - Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment.

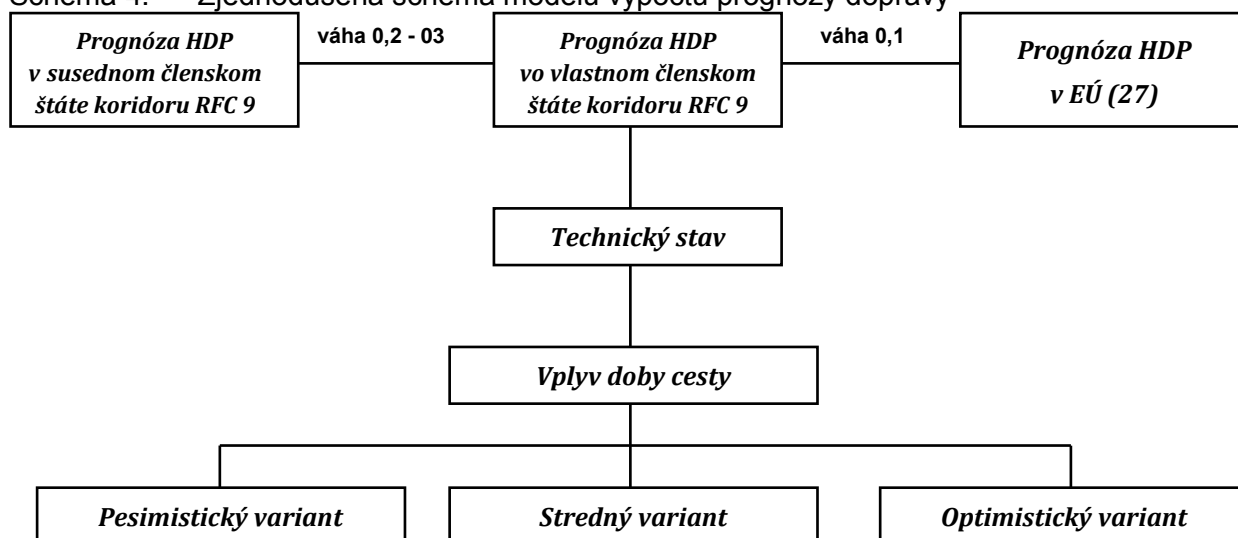
Tretia fáza spočíva v namodelovaní predikovaných dopravných výkonov, na základe zohľadnenia vplyvov popísaných v predošlých krokoch a predpokladu zriadenia koridoru. Predikcia dopravných výkonov je rozdelená podľa predpokladov oživenia ekonomiky v pesimistickom, strednom a optimistickom variante (pozri kapitolu 3.3). Na základe týchto scenárov sú upravené všetky vplyvy vstupujúce do modelu stanovenia predikovaných dopravných výkonov.

Na základe predikovaných dopravných výkonov sú stanovené najvýznamnejšie makroekonomické a mikroekonomické socio-efekty vyplývajúce zo zriadenia medzinárodného nákladného koridoru RFC 9. Dopravné výkony a socio-efekty sú zohľadnené za hlavné trate koridoru (vo výpočtoch nie sú zahrnuté alternatívne trate a prípojnú trať).

Makroekonomické socio-efekty vyplývajú zo znižovania externých nákladov (hluk, nehody, kongescie, znečistenie ovzdušia a klimatické zmeny) a mikroekonomické socio-efekty vyplývajú zo znižovania jazdných dôb na koridore (vplyv doby cesty).

Predpokladané znižovanie jazdných dôb na koridore RFC 9 sa prejaví zvýšením konkurencieschopnosti medzinárodnej nákladnej dopravy a tým aj zvýšením rastu dopravy. Zníženie jazdných dôb je prepočítané prostredníctvom pomerového koeficientu podľa štúdie HEATCO - Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment.

Schéma 4: Zjednodušená schéma modelu výpočtu prognózy dopravy



3.2 PREDPOKLADANÉ ZMENY DOPRAVNÉHO PRÚDU

Predpokladané zmeny dopravného prúdu na koridore RFC 9 sú namodelované v 3 scenároch.

Východiská scenárov sú nasledujúce:

Optimistický variant – znaky oživenia ekonomiky v roku 2013, zotrvanie pozitívnych ekonomických ukazovateľov až do roku 2022, modernizácia a rekonštrukcia tratí podľa stanoveného plánu, každoročné znižovanie čakacích dôb na hraniciach, flexibilné odstraňovanie technických a kapacitných problémov, zvyšovanie flexibility dopravcov pri predávaní vozňov na hraniciach, rast dopravy je podporovaný vysokým podielom novovznikajúcej intermodálnej dopravy, malý rast dopytu po preprave hromadných substrátov.

Stredný variant - pomalé oživenie ekonomiky od roku 2013, postupné zlepšovanie ekonomických ukazovateľov, modernizácia a rekonštrukcia s čiastočným oneskorením (1 až 2 roky), každoročné znižovanie čakacích dôb na hraniciach, zvyšovanie flexibility dopravcov pri výmene vozňov na hraniciach, rast dopravy je podporovaný vysokým podielom novovznikajúcej intermodálnej dopravy, stagnácia rastu dopytu po preprave hromadných substrátov.

Pesimistický variant - známky oživenia ekonomiky v roku 2015, od roku 2015 zotrvanie pozitívnych ekonomických ukazovateľov, modernizácia a rekonštrukcia s oneskorením 2 až 3 roky, pomalé znižovanie čakacích dôb na hraniciach, pomalé zvyšovanie flexibility dopravcov pri výmene vozňov na hraniciach, mierny rast intermodálnej prepravy, stagnácia dopytu po preprave hromadných substrátov.

3.3 RIZIKA PROGNÓZY

Za najvýznamnejší vplyv, ktorý by významným spôsobom zmenil prognózovaný vývoj je očakávaná dĺžka hospodárskej krízy. Najdlhšie očakávanie hospodárskej krízy je v pesimistickom variante, až do konca roku 2014. Dĺžka hospodárskej krízy bude mať za následok aj znižovanie investícií do zlepšovania technického stavu infraštruktúry, odbúravanie kapacitných bariér a ochotu znižovania čakacích dôb na hraniciach zvyšovaním flexibility dopravcov na hraniciach a odstránením technických nedostatkov. Dôležitou súčasťou pri zabezpečení zlepšovania technického stavu infraštruktúry je financovanie z podporných fondov EÚ v jednotlivých členských štátoch. Čerpanie podporných fondov EÚ do modernizácie a rekonštrukcie železničných tratí a staníc neprispieva len na zlepšovanie technického stavu infraštruktúry, ale aj na výrazný rastový impulz hospodárstva. Odkladanie čerpania podporných fondov EÚ do modernizácie a rekonštrukcie tratí a staníc má za následok znižovanie kladných potenciálnych efektov na ekonomiku danej krajiny.

Ďalším rizikom je rast nákladnej dopravy v iných druhoch, kým v železničnej doprave bude naďalej zaznamenávaná stagnácia. Preto je nevyhnutné pre zabezpečenie konkurencieschopnej nákladnej dopravy poskytovať kvalitnú dopravnú infraštruktúru, vzájomnú komunikáciu susedných manažérov infraštruktúry, ale aj flexibilnú spoluprácu národných dominantných a ostatných súkromných dopravcov pri preberaní nákladných vozňov na hraniciach.

Najnižšia technická vybavenosť tratí, príp. staníc v pohraničných oblastiach spôsobuje väčšie problémy ako vo vnútri štátu. Najčastejším prípadom nízkej technickej vybavenosti na hraniciach je nízka rýchlosť, jednokoľajnosť a neelektrifikovaná trať.

3.4 OČAKÁVANIE DOPYTU PO NÁKLADNEJ DOPRAVE NA MEDZINÁRODNOM NÁKLADNOM KORIDORE RFC 9 V OBDOBÍ 2013- 2022 „AKO TO MÁ BYŤ“

Prognózovanie dopravného dopytu vychádza z predchádzajúcich kapitol. Výhľadový dopyt dopravy (v %) je zobrazený v jednotlivých tabuľkách podľa zvolených scenárov vývoja ekonomickej situácie.

Tabuľka 31: Odvodenie dopravného dopytu podľa prognostického modelu pesimistický variant

Pesimistický variant			
Prognózy miery rastu dopytu v nákladnej doprave (medziročný rast)			
Roky	2013- 2014	2015- 2017	2018-2022
Česká republika	0,17%	0,95%	1,18%
Slovenská republika	0,26%	1,07%	1,36%

Daný trend (pesimistický variant) sa dá charakterizovať ako udržanie dopravných výkonov, t.j. stagnácia dopravných výkonov, ktorý sa udržuje v stave zachovania súčasného stavu, s veľmi miernym zlepšením.

Tabuľka 32: Odvodenie dopravného dopytu podľa prognostického modelu stredný variant

Stredný variant			
Prognózy miery rastu dopytu v nákladnej doprave (medziročný rast)			
Roky	2013- 2014	2015- 2017	2018-2022
Česká republika	0,31%	1,77%	2,02%
Slovenská republika	0,41%	1,99%	2,12%

Daný trend (stredný variant) sa dá charakterizovať ako zlepšenie dopravných výkonov najmä po roku 2014, t.j. po zlepšení ekonomickej situácie v rokoch 2013 a 2014, ktorý tempo rastu zvyšuje.

Tabuľka 33: Odvodenie dopravného dopytu podľa prognostického modelu optimistický variant

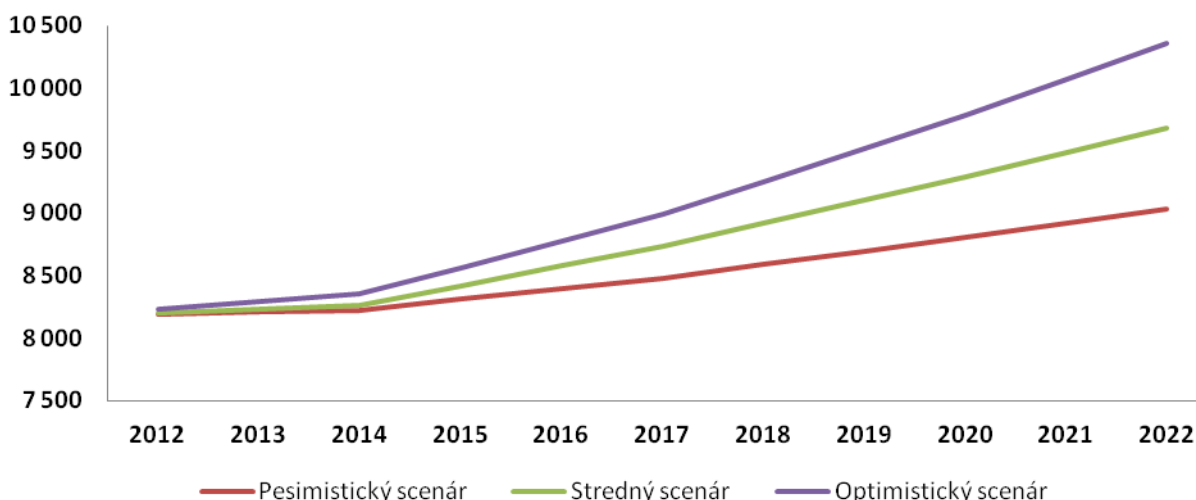
Optimistický variant			
Prognózy miery rastu dopytu v nákladnej doprave (medziročný rast)			
Roky	2013- 2014	2015- 2017	2018-2022
Česká republika	0,41%	2,17%	2,86%
Slovenská republika	0,87%	2,60%	2,88%

Daný trend (optimistický variant) sa dá charakterizovať ako mierny rast dopravných výkonov, ktorý tempo rastu neustále dynamicky zvyšuje.

Všetky trendy z dôvodu exportných ekonomík nadväzujú na celoeurópsku ekonomickú situáciu.

V nasledujúcom grafe a tabuľke je zobrazená celková prognóza rastu dopravného dopytu potrebná na účely štúdie, zahrňujúca všetky oblasti podpory dopravy podľa scenárov vývoja ekonomickej situácie.

Graf 5: Vývoj dopravných výkonov v mil. čtkm podľa jednotlivých scenárov (na hlavných tratiach)



Tabuľka 34: Vývoj dopravných výkonov v mil. čtkm podľa jednotlivých scenárov (ročné) za hlavné trate medzinárodného nákladného koridoru RFC 9

Variant	Roky	Dopravné výkony v mil. čtkm (ročné)		
		2015	2018	2022
Pesimistický variant		8 278,1	8 555,2	9 000,5
Stredný variant		8 386,1	8 886,6	9 646,8
Optimistický variant		8 529,7	9 213,6	10 317,8

3.5 SOCIÁLNO-EKONOMICKÉ PRÍNOSY ZRIADENIA MEDZINÁRODNÉHO NÁKLADNÉHO KORIDORU RFC 9

Medzi najvýznamnejšie socio-ekonomické prínosy zriadenia medzinárodného nákladného koridoru patria predovšetkým tieto prínosy:

- skrátenie prepravných časov nákladnej dopravy (mikro efekt - dopad investícií),
- zníženie externých nákladov (makro efekt).

Predpokladané zmeny dopravného prúdu v štruktúre sú zapracované do socio-ekonomických prínosov zriadenia medzinárodného nákladného koridoru RFC 9.

Zníženie jazdných dôb (vplyv doby cesty)

Modernizáciou koridoru RFC 9 dochádza k skráteniu jazdných dôb. Keďže na území Českej republiky došlo v značnej miere k modernizáciám, predpokladá sa skrátenie jazdných časov predovšetkým na území Slovenskej republiky. Pri spracovávaní vplyvov doby cesty sa vychádzalo z predpokladaného časového sledu modernizácie železničných tratí vyplývajúceho zo stratégie ŽSR a z priemerných hodnôt úspor jazdných dôb, ktoré sa prejaví po ukončení modernizácie celého koridoru.

Veľkosť skrátenia jazdných dôb závisí od prejdenej vzdialenosti a typu nákladného vlaku. Pre finančné vyjadrenie účinkov časových úspor sú použité priemerné hodnoty skrátenia jazdných dôb. Porovnanie je medzi jazdnými časmi vyplývajúcimi z GVD 2012/2013 a modelovaním jazdných časov pre komplexne zmodernizovaný úsek, podľa technických parametrov stanovených v dohodách AGC a AGTC.

Do socioefektov vstupuje aj časový rámec modernizácie koridoru vyplývajúci predovšetkým zo stratégie ŽSR (Dlhodobý plán investovania 2011 – 2021)

Väčšina týchto socioefektov sa však prejaví až po roku 2021.

Tabuľka 35: Priemerné úspory jazdných dôb v železničnej doprave po komplexnej modernizácii koridoru RFC 9

Krajina	Úsek	Nákladná doprava (min/tonu)
		Diaľková
Česká republika	Praha – Horní Lideč	5
Slovenská republika	Lúky pod Makytou – Púchov	0
	Púchov – Žilina	5,5
	Žilina - Košice	53,0
	Košice – Čierna nad Tisou	28,5

Zvýšenie priemernej rýchlosti po komplexnej modernizácii na úseku Púchov – Žilina pre nákladnú dopravu je o 18,6 km/h. Na území Českej republiky je zvýšenie priemernej rýchlosti minimálne (z dôvodu ukončenej modernizácie na väčšine koridorových tratí – efekt je už dosiahnutý, plán uvažuje už len s modernizáciou veľkých staníc).

Na hlavných tratiach medzinárodného koridoru RFC 9 je vysoký potenciál skrátenia jazdných dôb pre nákladnú dopravu. Namodelované je skrátenie jazdných dôb až 87 min pri dodržaní technických parametrov medzinárodných dohôd AGTC a AGC.

Hodnoty času vyplývajú z predpokladanej časovej úspory na jednotlivých modernizovaných úsekoch, predpokladov ukončenia modernizácie a z objemov dopravy.

Ekonomické benefity boli vypočítané vynásobením, pre každý rok nasledujúcimi faktormi:

- Úspora času sa počíta až po skončení modernizácie
- Očakávaný objem nákladnej dopravy v jednotlivých rokoch
- Súčiniteľ zaťaženia 669 t na nákladný vlak, ktorý sa bude každoročne znižovať o 1 %
- Hodnota času (2005) = 1,22 €/t³

Súčiniteľ zaťaženia na nákladný vlak vyplýva z priemerného zaťaženia nákladného vlaku v roku 2011 na hlavných koridorových tratiach na území Českej aj Slovenskej republiky.

Ročný vývoj: ekonomický prínos (ročné hodnoty) sa líšia na základe rastu hodnoty času.

Hodnota času platí pre rok 2005, každoročne je indexovaná o 1% (na základe očakávania miery rastu HDP na obyvateľa).

Výpočet: $Vplyv doby jazdy = \frac{1}{2} * Dopyt po doprave * úspora času po ukončení modernizácie * hodnota času$

Socio-ekonomické prínosy boli prepočítané na každý rok pri zohľadnení týchto faktorov:

- vplyv doby jazdy (vypočítané použitím uvedeného vzorca)
- očakávaný objem nákladnej dopravy na hraniciach podľa prognózy dopravy
- doba implementácie 2013 – 2022
- predpokladané zlepšovanie technického stavu
- hodnota času (2005): 1,22 €/t
- hodnota času sa prejaví až po skončení modernizácie vyplývajúcej zo stratégie investovania ŽSR, SŽDC na hlavných tratiach medzinárodného nákladného koridoru RFC 9

Očakáva sa pomalé tempo modernizácie tratí súvisiacich s medzinárodným nákladným koridorom RFC 9 v Slovenskej republike.

Hodnota času je na konci roka 2005 indexovaná v nasledujúcich rokoch analýzy o 1% (očakávaná ročná miera rastu HDP/obyvateľa).

³ HEATCO - Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment, Deliverable 5, Proposal for Harmonised Guidelines, Due date of deliverable: 15 December 2005, Actual submission date: February 2006, Estimated VTTS values – freight trips (€2002 per freight tonne per hour, factor prices), EU (25 Countries)
Hodnota času použitá do konca roka 2005, v nasledujúcich rokoch analýzy sa zvyšuje o 1% (očakávaná priemerná ročná miera rastu HDP/obyvateľa)

Tabuľka 36: Výsledná NPV (vplyv doby cesty) tis. € podľa jednotlivých scenárov

Vplyv doby cesty v tis. €	
NPV 2022 (pesimistický scenár)	7 439,1
NPV 2022 (stredný scenár)	12 515,1
NPV 2022 (optimistický scenár)	18 528,8

Výsledná čistá súčasná hodnota (NPV 2022) vplyvu doby cesty je vyčíslená z očakávaného postupného skrátenia jazdných časov do roku 2022 o 5 minút v Českej republike (od roku 2017) a 24,5 min (od roku 2021).

V Slovenskej republike sa neočakáva komplexné zmodernizovanie všetkých hlavných tratí koridoru RFC 9 do roku 2022 na území Slovenskej republiky.

Peňažné ocenenie externých nákladov (makro efekt)

Vďaka zabezpečeniu konkurencieschopnej nákladnej dopravy docielime rast železničnej dopravy, ktorá bude odvedená z cestnej dopravy k železničnej, u novovznikajúcej aj generovanej prepravy. Zníženie negatívnych vplyvov kongescií, nehody, zničenie, hluk, zmeny klímy bude vyplývať najmä z premiestnenia tovaru z cesty na železnicu.

Úroveň vonkajších vplyvov bola odhadnutá v peňažnom vyjadrení pomocou jednotkových nákladov na tkm, na základe pokynov uvedených v príručke Handbook on estimation of external cost in transport sector (2007), prepared by the consortium led by CE Delft on behalf of DG TREN.

Na odvodenie hodnoty jednotkových nákladov boli použité tieto aspekty vplyvov:

- vývoj HDP a parita kúpnej sily na 1 obyvateľa,
- za znečistenie ovzdušia sme zaradili ďalší faktor vo výpočtoch a to 0,5% ročné zníženie, ktoré sa vzťahuje k technologickým zlepšeniam, čo vedie k redukcii emisných faktorov.

Tabuľka 37: Externé náklady v eurocentoch na tkm

Nákladná doprava	Kongescie	Nehody	Znečistenie ovzdušia	Hluk	Klimatické zmeny	Celkom
Kamión	2,17	0,03	0,22	0,09	0,22	2,73
Nákladný vlak	0,01	0,01	0,07	0,04	0,1	0,23

Zdroj: Handbook on estimation of external cost in transport sector (2007), prepared by the consortium led by CE Delft on behalf of DG TREN

Na základe jednotkových nákladov (tabuľka 61) boli v nasledujúcej tabuľke vyčíslené externé prínosy pre nákladnú dopravu podľa jednotlivých scenárov vývoja dopravného dopytu.

Tabuľka 38: Výsledná NPV (2022) v tis. € podľa jednotlivých scenárov

Externé náklady v tis. €	
NPV (2022) pesimistický scenár	31 674,3
NPV (2022) stredný scenár	61 819,8
NPV (2022) optimistický scenár	97 078,2

3.6 ZLEPŠENIE TECHNICKÉHO STAVU = DOPAD INVESTÍCIÍ

Zlepšením technického stavu, modernizáciou alebo rekonštrukciou dochádza k zvýšeniu kapacity trate a skráteniu jazdných dôb. Skrátenie jazdných dôb je stanovené na základe predpokladanej zmeny technickej rýchlosti. Ide predovšetkým o traťové úseky, kde je maximálna technická rýchlosť nižšia ako 100 km/hod (údaje na základe analýzy súčasného stavu).

Tabuľka 39: Predpokladané investície do medzinárodného nákladného koridoru RFC 9 (hlavné aj alternatívne trate)

Krajina	Predpokladané investície	Dopad investícií
Česká republika	Nový terminál Česká Třebová, budovanie nových logistických centier Brno, Pardubice,	Podpora dopytu po železničnej doprave
	Modernizácia staníc koridoru z EÚ fondov	Zvýšenie rýchlosti a kvality poskytovaných služieb
Slovenská republika	Modernizácia traťového úseku Púchov - Žilina	Zvýšenie traťovej rýchlosti, skrátenie jazdných časov, zvýšenie bezpečnosti dopravy mimoriadnych zásielok (zásielky s prekročenou nakladacou mierou), do roku 2015
	Vybudovanie verejného intermodálneho terminálu Žilina	Podpora kombinovanej dopravy, zlepšenie prístupu k železničnej doprave, do roku 2015
	Vybudovanie verejného intermodálneho terminálu Košice	Podpora kombinovanej dopravy, zlepšenie prístupu k železničnej doprave, do roku 2015
	Modernizácia železničnej stanice Čierna nad Tisou	Zvýšenie kapacity, zvýšenie kvality poskytovaných služieb, do roku 2015
	Modernizácia traťového úseku Žilina – Košice	Zvýšenie traťovej rýchlosti, skrátenie jazdných časov, zvýšenie bezpečnosti dopravy mimoriadnych zásielok (zásielky s prekročenou nakladacou mierou, najmä tunely Strečno I, Štiavnický tunel), do roku 2015
	Modernizácia traťového úseku Košice – Čierna nad Tisou	Zvýšenie traťovej rýchlosti, skrátenie jazdných časov, po roku 2015
	Modernizácia železničnej stanice Maťovce	Predĺžením traťových koľají v stanici dôjde k zvýšeniu dĺžky vlakov, zvýšeniu kapacity stanice a k zlepšeniu posunovacích prác
	Elektrifikácia významných prípojných tratí	Ekologický aspekt, zvýšenie výkonnosti trate

Predpokadané investície sú čerpané z poskytnutých údajov od členov komisie jednotlivých krajín.

4 ZÁVERY A ODPORÚČANIA

4.1 OPATRENIA NA ZLEPŠENIE VÝKONNOSTI NÁKLADNEJ DOPRAVY

Definovanie opatrení

Opatrenia podporujúce zlepšenie výkonnosti nákladnej dopravy na odporúčané trate a terminály tvoriace medzinárodný nákladný koridor RFC 9 môžeme rozdeliť na:

Makroekonomické opatrenia (z pohľadu manažérov infraštruktúry málo ovplyvniteľné):

- podpora rastu HDP,
- dopravná politika zameraná na rozvoj environmentálnejších druhov dopravy, vzájomná koordinácia a podpora na úrovni štátov,
- internalizácia externých nákladov dopravy.

Mikroekonomické opatrenia (z pohľadu manažérov infraštruktúry vysoko ovplyvniteľné):

- motivovanie nákladných dopravcov k flexibilitě dopravy prostredníctvom úhrad za používanie železničnej dopravy (odstavné, poplatok za zrušenie trasy, indexy pre reguláciu ad hoc trás),
- modernizácia a rekonštrukcia tratí (zvýšenie kapacitných možností, podpora interoperability, koordinácia investícií - najmä v pohraničných prechodových staniach a tratiach),
- podpora podmienok pre vlaky na dôveru (vzájomné uznávanie vlakov),
- vytvorenie spoločných postupov pre koordináciu riadenia dopravy a vytvorenie spoločného zákazníckeho centra (OSS), ktoré bude spolupracovať so všetkými národnými OSS,
- vytvorenie spoločného dokumentu (prípadne brožúry alebo sieťového vyhlásenia), ako marketingového nástroja, ktorý má napomáhať podporovať a prezentovať medzinárodný nákladný koridor,
- flexibilita pridelovania trás.

Kombinácia mikroekonomických a makroekonomických opatrení (spolupráca štátu, štátnych zložiek s manažérom infraštruktúry a nákladnými dopravcami)

- podpora legislatívnych a technických podmienok pre prekládkové stanice Čierna nad Tisou a Maťovce.

Makroekonomické opatrenia (opatrenia štátu, štátnych zložiek, štátnych úradov)

Makroekonomické opatrenia sa týkajú predovšetkým štátnej hospodárskej a dopravnej politiky. Tieto opatrenia sa týkajú trvalo udržateľnej mobility. Táto koncepcia trvalo udržateľnej mobility je na rozhraní dvoch rôznych priorít. Na jednej strane je to zabezpečenie vysokej flexibility, nízkonákladovej a účinnej mobility tovarov. Na druhej strane je však potrebné pri čoraz vyššej hustote dopravy minimalizovať súvisiace škody v podobe dopravných nehôd, zmeny klímy, hluku, poškodenia životného prostredia, pôsobenia na ochorenia dýchacích ciest a dopravných kongescií. Preto je nevyhnutné podporovať environmentálnejšie druhy dopravy aj prostredníctvom internalizácie externých nákladov a ďalších nástrojov podpory (rôzne druhy obmedzení).

Mikroekonomické opatrenia (opatrenia manažérov infraštruktúry, prípadne opatrenia v spolupráci s nákladnými dopravcami)

Mikroekonomické opatrenia sa týkajú výlučne manažéra infraštruktúry, prípadne opatrení viacerých spoločných železničných podnikov (manažér infraštruktúry + nákladný dopravcovia)

Motivovanie nákladných dopravcov k flexibilitě dopravy prostredníctvom úhrad za používanie železničnej dopravy (odstavné)

Motivovanie nákladných dopravcov k znižovaniu doby prepravy (pobytov na hraniciach, medziľahlých staniach - nie z dopravných dôvodov) môže byť aj prostredníctvom prístupového poplatku za používanie infraštruktúry „odstavné“ (pobyt, odstavenie vozňov na koľajach manažéra infraštruktúry)⁴. Výška a správna štruktúra prístupového poplatku „odstavné“ (pobyt, odstavenie vozňov na koľajach manažéra infraštruktúry) je nepriamym nástrojom ovplyvňovania dopravcov a motivuje dopravcov k znižovaniu pobytov na sieti, a tým pádom čakacích dôb na hraniciach a v medziľahlých staniach. (Na druhej strane odstavné nemôže vyriešiť problémy železničného podniku s nedostatkom rušňov, vozňov a správnej štruktúry vozového parku). Jedným z najúčinnějších nástrojov k zvyšovaniu flexibility v procese pridelovania trasy a poplatkovej politiky (= rýchla doba reakcie na ad-hoc pridelovanie trás, odstavné, storno poplatky = indexy pre pravidelné vlaky/ad-hoc vlaky, preferencie intermodálnej dopravy, nebezpečný tovar, mimoriadne zásielky ...) je vhodná a vzájomne sa doplňujúca stratégia poplatkov na medzinárodnom nákladnom koridore RFC 9.

Modernizácia a rekonštrukcia tratí (zvýšenie kapacitných možností, podpora interoperability, koordinácia investícií - najmä v pohraničných prechodových staniach a tratiach)

Modernizácia alebo rekonštrukcia železničných tratí (všetkých jej súčastí) je dôležitou úlohou každého manažéra infraštruktúry. Na jednej strane modernizácia a rekonštrukcia železničných tratí podporuje rast národného hospodárstva (rast HDP a podpora zamestnanosti) a pri modernizovaní a rekonštruovaní s podporou fondu EÚ znižuje aj zaťaženie národných účtov. Na druhej strane zvyšovanie rýchlosti, technickej úrovne, zlepšovanie sklonových a smerových pomerov, bezpečnosti a spoľahlivosti vedie k zvyšovaniu nielen kapacitných možností a podpore interoperability, ale aj k zvýšeniu konkurencieschopnosti osobnej a nákladnej železničnej dopravy.

Pri modernizovaní alebo rekonštrukcii železničných tratí na hraniciach je vhodné zabezpečiť vzájomnú koordináciu investičných plánov jednotlivých manažérov infraštruktúry a to tak, aby

⁴ podľa Smernice Európskeho parlamentu a rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor.

modernizácia pohraničných staníc a tratí prebehla v blízkom časovom slede medzi jednotlivými manažérmi infraštruktúry. Modernizácia a rekonštrukcia pohraničných staníc a tratí sa týka predovšetkým významných prekládkových staníc Čierna nad Tisou a Maťovce nielen na zlepšenie technických, smerových a sklonových pomerov, ale aj colných prehládok podporujúcich dopravné hľadiská.

Podpora podmienok pre vlaky na dôveru (vzájomné uznávanie vlakov)

Ďalšou z možností skrátenia čakacích dôb na hraniciach (predovšetkým medzi Českou republikou a Slovenskou republikou) je nevykonávanie komerčných a technických prehládok v pohraničných prechodových staniaciach. Nevykonávanie technických a komerčných prehládok v pohraničných prechodových staniaciach je na základe rozširovania preberania vlakov na dôveru, t. j. vzájomného uznávania vlakov. Pri preberaní vlakov na dôveru sú dve možnosti: vzájomné uznávanie si technických a komerčných prehládok medzi jednotlivými železničnými podnikmi od stanice východiskovej do stanice určenia (na celej trase vlaku) alebo pri spracovávaní vlakov v zriaďovacích staniaciach vykonávanie technickej a komerčnej prehliadky zamenstnancami susedného manažéra infraštruktúry, kde vlak smeruje.

Jednou z možností vzájomného uznávania technickej a komerčnej činnosti je vydávanie medzinárodného certifikátu pre vozmajstrov a komerčných pracovníkov, ktorých technické a komerčné prehliadky budú uznávané viacerými manažérmi infraštruktúry.

Vytvorenie spoločných postupov riadenia trás koridoru a spoločných medzinárodných zákazníckych centier OSS

Je potrebné stanoviť postupy a spoluprácu počas postupu pridelovania trás realizovaného koridorovými OSS a národnými OSS. Postupy by mali zahŕňať informačné toky o plánovaných a ad-hoc výlukách, obmedzeniach, mimoriadnostiach, ktoré môžu ovplyvniť postup pridelovania trás.

Vytvorenie spoločného dokumentu (prípadne brožúry alebo sieťového vyhlásenia) prezentujúceho medzinárodný nákladný koridor

Propagácia koridoru je dôležitou súčasťou úspešnosti zavádzania koridoru. Vhodná propagácia je prostredníctvom moderných komunikačných prostriedkov (predovšetkým internet, vlastná web stránka koridoru, brožúry a pod.). Prostredníctvom komunikačných prostriedkov sa potencionálnym zákazníkom poskytnú medzinárodné informácie, ktoré potrebujú (napr. o podmienkach prístupu na sieť, medzinárodných zákazníckych centrách, plánovaných a neplánovaných výlukách, kapacitných možnostiach, technických parametroch, pôdorysných obmedzeniach, poplatkoch a pod.).

Je vhodné tieto informácie poskytnúť nielen vo všetkých jazykoch krajín (český a slovenský), na ktorých sa medzinárodný nákladný koridor RFC 9 zriaďuje, ale aj v medzinárodných jazykoch (minimálne v anglickom jazyku).

Flexibilita pridelovania trás

Postup pridelovania trás by mal dodržiavať rovnaké pravidlá, ale v skutočnosti sa v jednotlivých krajinách líši. Smernica 2001/14/ES stanovuje, že manažér infraštruktúry je povinný čo najrýchlejšie odpovedať na požiadavky o pridelenie trasy a v každom prípade do piatich pracovných dní. Tabuľka 64 ukazuje prehľad skutočne praktizovaných časov odpovede. Bolo by užitočné zjednotiť pravidlá riadneho, ako aj ad-hoc pridelovania trás na budúcom koridore RFC 9 so zameraním sa na najvyššiu možnú úroveň flexibility.

Tabuľka 40: Pridelenie kapacity/trasy u jednotlivých manažérov v hod.

Krajina	Manažér infraštruktúry	Hraničný termín pre dopravcov na podanie žiadosti o trasu (hod.)
Česká republika	SŽDC	2 hod.
Slovenská republika	ŽSR	6 hod

Zdroj: členovia komisie RFC 9

Kombinácia mikroekonomických a makroekonomických opatrení (spolupráca štátu, štátnych zložiek s manažérom infraštruktúry a nákladnými dopravcami)

Kombinácia opatrení si vyžaduje vzájomnú komunikáciu medzi štátnymi zložkami a železničnými podnikmi, zosúladienie pohľadov a možností riešenia na naplnenie cieľov dlhodobého rozvoja.

Podpora legislatívnych a technických podmienok pre prekládkové stanice Čierna nad Tisou a Maťovce

Pohraničné stanice Čierna nad Tisou a Maťovce predstavujú pre medzinárodný nákladný koridor významné prepravné prúdy (tzv. „vstupná brána koridoru“).

Na základe kapacitnej analýzy v Slovenskej republike pri porovnaní rokov 2006 a 2011 je potrebné zabezpečiť také legislatívne a technické podmienky, aby colné a hraničné kontroly (na normálnom aj širokom rozchode) po prejdení vlakovej súpravy kontrolným zariadením RALLEN neboli vykonávané na širšej trati (kontrolné stanovište č. 1) alebo boli vykonávané na príslušnej vchodovej koľaji v stanici Čierna nad Tisou (kontrolné stanovište č. 2). V súčasnosti tieto vykonávané hraničné a colné kontroly nenarušujú plynulý priebeh dopravy, ale pri zvyšovaní dopytu po preprave (očakávaný trend vývoja dopravných prúdov vzhľadom na neustály rast železničnej dopravy vo východnej Európe a zvyšovanie významu prepráv Ázia – Európa) môže spôsobiť výrazné obmedzenia a v konečnom dôsledku spôsobiť stagnáciu rastu prepravy na medzinárodnom nákladnom koridore RFC 9 a jej presmerovanie mimo koridoru (maximálny počet vlakov, ktoré by bolo možné prepraviť, je podľa súčasného platného GVD 2013 22 vlakov). Preto je nevyhnutné pri modernizovaní stanice Čierna nad Tisou zohľadniť aj tento fakt a predĺženie colnej cesty až do vchodových koľají v stanici Čierna nad Tisou (zmena umiestnenia kontrolného stanovišťa č. 1).

Dôležitou súčasťou je aj terminál Dobrá. Odbremenenie vlakov intermodálnej prepravy, možnosť vytvorenia tretieho Schengenského bodu v intermodálnom termináli Dobrá s plynulým prechodom vlakov po širokom rozchode (t. j. nevykonávanie colných a hraničných kontrol na kontrolnom stanovišti č. 1, 2 a 3), by výrazne napomohlo k urýchleniu prepravy a odbremeneniu preťaženého úseku (celková preprava z Čierna nad Tisou št. hr. (ŠR) – Dobrá cca 10 hod.).

Taktiež je nevyhnutné zabezpečiť vhodné podmienky pre predpokladaný rast dopravy aj v železničnej stanici Maťovce, a to nielen tratí normálneho rozchodu (alternatívnej trate), ale aj tratí širokého rozchodu v pohraničnej prechodovej stanici.

Riziko:

Neriešením súčasných podmienok súvisiacich s dopravnými obmedzeniami (nedostatočnou voľnou kapacitou) na prechodových staniciach nemôže dôjsť k naplneniu dopravných prognóz dopytu prepravy modelovanom v kapitole 3. 4. OČAKÁVANIE DOPYTU PO NÁKLADNEJ DOPRAVE NA MEDZINÁRODNOM NÁKLADNOM KORIDORE RFC 9 V OBDOBÍ 2013- 2022 „AKO TO MÁ BYŤ“. V roku 2020 súčasná voľná kapacita pri naplnení očakávaní pre stredný variant nebude postačovať.

4.2 IMPLENENTAČNÝ PLÁN A RIADENIE TRÁS KORIDORU

Implementačný plán

Implementačný plán zriadenia medzinárodného nákladného koridoru RFC 9 so stručným popisom je spracovaný v nasledujúcej tabuľke.

Tabuľka 41: Implementačný plán

Termín	Popis
do 28. februára 2013	Vypracovanie prvotnej štúdie (podklady poskytujú členovia komisie medzinárodného nákladného koridoru RFC 9)
do 31. marca 2013	Schválenie TMS podľa predstavenstva spoločnosti RFC 9
do 15. apríla 2013	Záverečná verzia TMS a implenentačného plánu
do 10. mája 2013	Predloženie implementačného plánu Výkonnej rade
do 10. novembra 2013	Zriadenie medzinárodného nákladného koridoru RFC 9

Zdroj: nariadenie 913/2010, schválené termíny pre RFC 9

Vlakové trasy

Na základe analýzy kapacity a analýzy dopytu na trhu (využitie existujúcich RNE katalógových trás) navrhujeme nové trasy:

1. CZ – SK : Praha Malešice – Česká Třebová - Horní Lideč – Čierna nad Tisou , 2200 t, 650m
2. CZ – SK : Česká Třebová - Horní Lideč – Čierna nad Tisou , 2200 t, 650m
3. CZ – SK : Česká Třebová - Horní Lideč – Maňovce, 2200 t, 650m,
4. CZ – SK : Praha Malešice Česká Třebová - Horní Lideč – Čierna nad Tisou , P/C 47/377, 1600 t, 610 m P/C 47/377
5. CZ – SK : Česká Třebová - Horní Lideč – Haniska pri Košiciach, P/C 47/377, 1600 t, 610 m
6. CZ – SK : Česká Třebová - Horní Lideč – Haniska pri Košiciach, 2200 t, 610 m
7. CZ – SK : Hranice na Moravě - Čadca - Žilina Teplička, 2200 t, 650m
8. CZ – SK : Hranice na Moravě - Čadca - Žilina Teplička, 2200 t, 650m
9. CZ – SK : Hranice na Moravě - Čadca - Žilina Teplička, 2200 t, 650m
10. CZ – SK : Hranice na Moravě - Čadca – Žilina Teplička, P/C 70/400, 1600 t, 610 m
11. CZ – SK : Hranice na Moravě - Čadca – Žilina Teplička, P/C 70/400, 1600 t, 610 m
12. CZ – SK : Hranice na Moravě - Čadca – Žilina Teplička, 2200 t, 610m

Upozornenie: trasy 7 -12 musia mať časovú súvislosť s trasami 1 – 6.

Skúsenosti s pridelovaním katalógových trás RNE:

SŽDC, ŽSR:

Katalógové trasy sú pridelované len v procese ad-hoc pridelovania trás = žiadny dopyt od ŽP na proces ročného cestovného poriadku. V procese ad hoc pridelovania trás nie sú rešpektované parametre a tvorba cestovného poriadku trasy = vlaky môžu byť dlhšie/kratšie, ťažšie/ľahšie, rýchlejšie/pomalšie, oneskorené/dopredu.

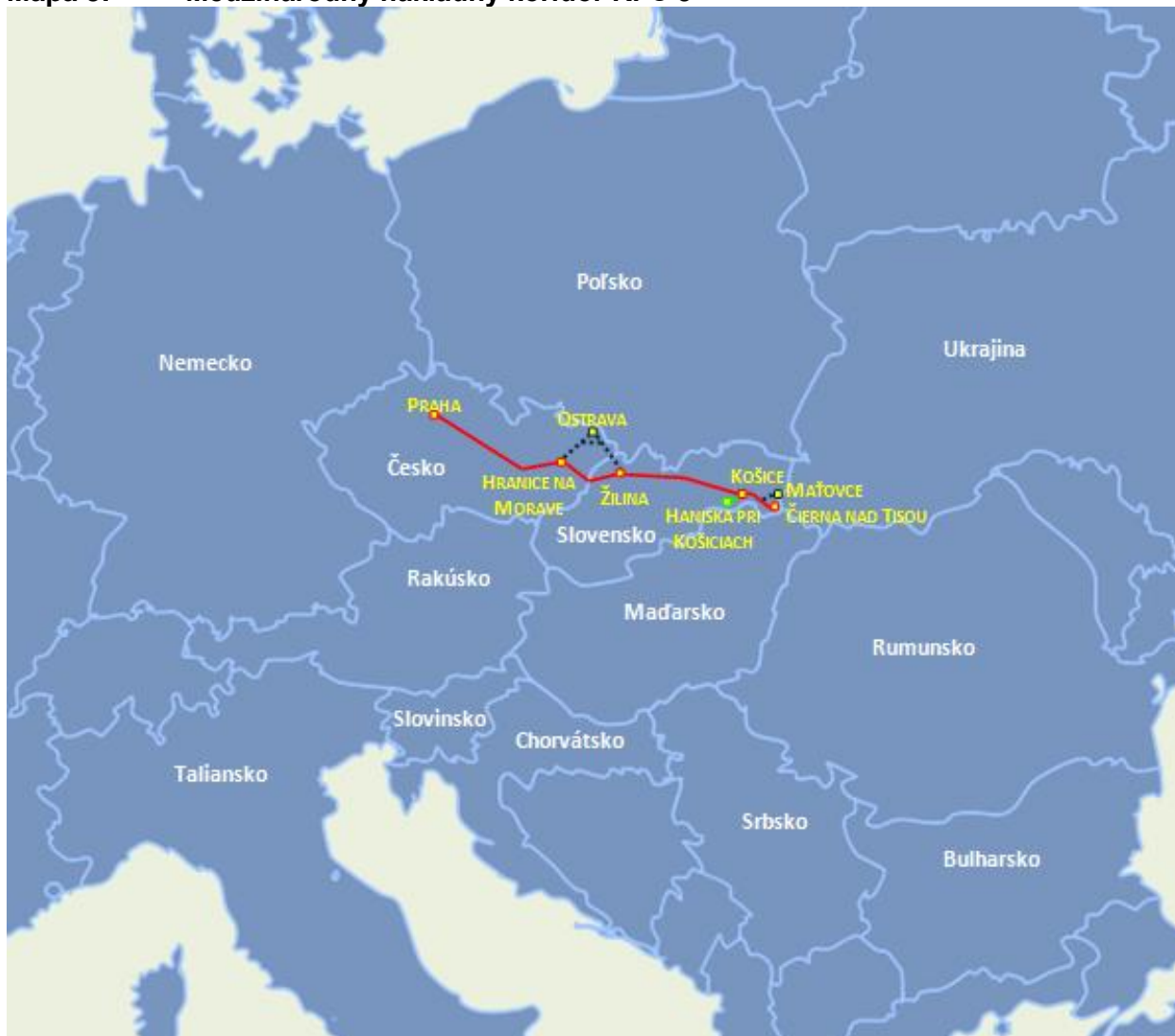
4.3 ZÁVER

Na základe analýz dopravných prúdov odporúčame Správnej rade zaradiť trať Hranice na Moravě – Ostrava – Žilina do hlavných tratí koridoru z dôvodu napojenia terminálov a významných prevádzkových výkonov.

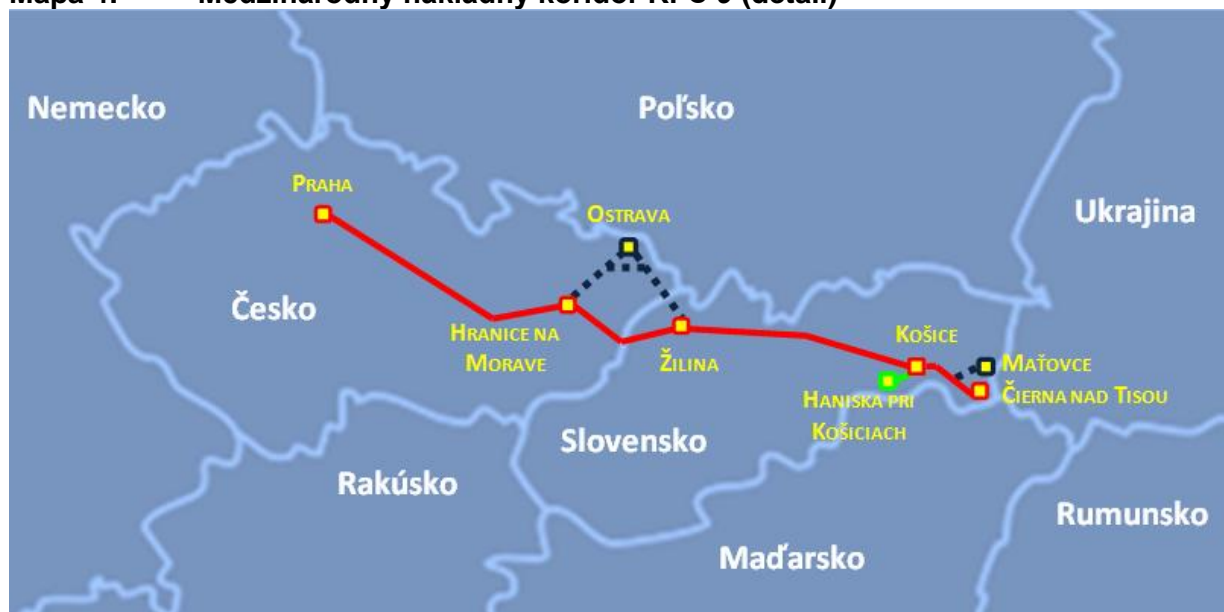
Odporúčania terminálov a tratí sú v súlade so schémami v analýze súčasného stavu a stanovenej prílohy koridor info.

V nasledujúcej mape a tabuľke je zadané zloženie koridoru podľa jednotlivých krajín v členení na hlavné trate, alternatívne trate, terminálové trate a terminály.

Mapa 3: Medzinárodný nákladný koridor RFC 9



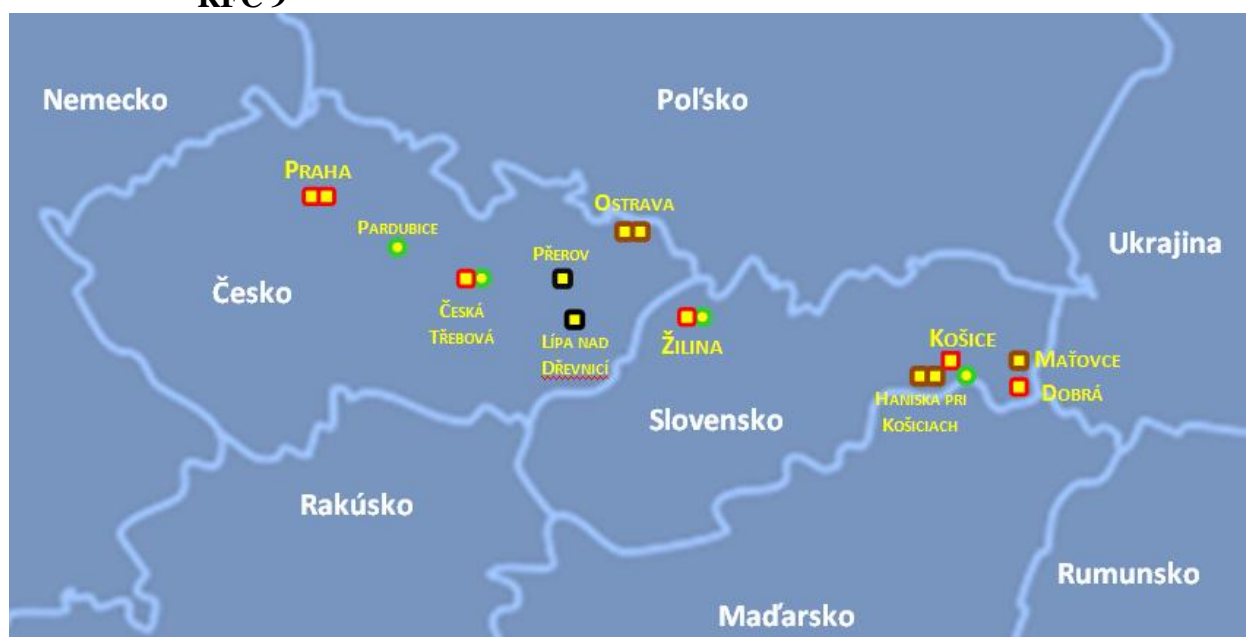
Mapa 4: Medzinárodný nákladný koridor RFC 9 (detail)







Legenda:

- Hlavná trať
- Vedľajšia trať
- Prípojná trať
- Stanica hlavnej trate
- Stanica vedľajšej trate
- Stanica prípojnej trate

Mapa 5: Intermodálne terminály v blízkosti medzinárodného nákladného koridoru RFC 9



Legenda:

-  Súkromný intermodálny terminál na hlavnej trati
-  Súkromný intermodálny terminál na alternatívnej (vedľajšej) alebo prípojnej trati
-  Súkromný intermodálny terminál v blízkosti koridoru RFC 9
-  Potenciálny (uvažovaný) verejný intermodálny terminál s verejným prístupom

Tabuľka 42: Komplexné definovanie medzinárodného nákladného koridoru RFC 9

Krajina	Charakteristika	Trat'ové úseky/Terminály/Zriaďovacie stanice	
Česká republika	Hlavná trat'	Praha - Poříčany	
		Poříčany - Kolín	
		Kolín - Pardubice	
		Pardubice - Česká Třebová	
		Česká Třebová - Olomouc	
		Olomouc - Prosenice	
		Prosenice - Hranice na Moravě	
		Hranice na Moravě - Horní Lideč st.hr.	
	Alternatívna trat'	Hranice na Moravě - Ostrava-Svinov	
		Ostrava-Svinov - Dětmárovice	
		Dětmárovice - Mosty u Jablunkova	
		Mosty u Jablunkova / Čadca (ČR/SR)	
		Ostrava-Svinov – Kunčice – Český Těšín	
	Terminály	Praha Uhřetěves	
		Praha Žižkov	
		Česká Třebová	
		Paškov	
		Ostrava - Šenov	
		Melník	
		Lovosice	
	Zriaďovacie stanice	Kolín seř. nádraží	
		Pardubice	
		Česká Třebová	
		Olomouc přednádraží	
		Přerov přednádraží	
		Ostrava hl.n	
		Český Těšín	
		Ostrava – Bartovice	
		Ostrava - Kunčice	
		Třinec	
	Slovenská republika	Hlavná trat'	Horní Lideč/Lúky pod Makytou (ČR/SR)
			Lúky pod Makytou – Púchov
			Púchov - Žilina
Žilina - Vrútky			
Vrútky – Liptovský Mikuláš			
Liptovský Mikuláš - Poprad			
Poprad - Spišská Nová Ves			

Krajina	Charakteristika	Trat'ové úseky/Terminály/Zriaďovacie stanice
		Spišská Nová Ves - Kysak
		Kysak - Košice
		Košice - Čierna n. Tisou
		Čierna nad Tisou (NR) - Čierna nad Tisou št.hr. (NR)
		Čierna nad Tisou (ŠR) - Čierna nad Tisou št.hr. (ŠR)
	Alternatívna trať	Mosty u Jablunkova/Čadca (ČR/SK)
		Čadca - Žilina
		Výhybňa Slivník - Maťovce
	Prípojné trate	Barca – Haniska pri Košiciach
		Krásno nad Kysucou – Haniska pri Košiciach
	Terminál	Žilina
		Košice
		Haniska pri Košiciach (2)
		Dobrá
		Maťovce
	Zriaďovacie stanice	Žilina - Teplička
		Košice nákladná stanica

Podrobné technické parametre tratí a staníc sú zobrazené v prílohe B, tabuľky B 5 a B 8.

Na splnenie očakávaných prínosov zriadením medzinárodného nákladného koridoru je nevyhnutné zabezpečiť motiváciu dopravcov k zvýšeniu flexibility aj doby prepravy, čo nie je možné bez finančných prostriedkov určených na modernizáciu a rekonštrukciu medzinárodného nákladného koridoru a k vyčleneniu finančných prostriedkov potrebných na zriadenie medzinárodného nákladného koridoru (prostriedky na zriadenie medzinárodného OSS, prezentáciu koridoru, vypracovanie potrebných brožúr, prípadne podporu informačných technológií).

Existuje veľa európskych štúdií a aj praktické skúsenosti manažérov infraštruktúry potvrdzujú, že veľká časť tovarov prepravovaných v súčasnosti na tratiach budúceho koridoru RFC 9 začína vo východných krajinách (predovšetkým Ukrajina a Rusko). Preto je nevyhnutné sa zvlášť venovať rozvoju významných prekládkových staníc Čierna nad Tisou a Maťovce.

Zoznam tabuliek: Príloha A

Tabuľka A 1: Populácia	66
Tabuľka A 2: Ekonomika krajiny	66
Tabuľka A 3: Infraštruktúra	66
Tabuľka A 4: Nákladná doprava	67
Tabuľka A 5: Osobná doprava	67
Tabuľka A 6: Štruktúra tovaru na železnici	68

Zoznam tabuliek: Príloha B

Tabuľka B 1: Osobná doprava	69
Tabuľka B 2: Nákladná doprava	70
Tabuľka B 3: Typ nákladnej dopravy	71
Tabuľka B 4: Dopravcovia	72
Tabuľka B 5: Charakteristika tratí a staníc	73
Tabuľka B 6: Čas a priemerné poplatky	74
Tabuľka B 7: Kapacitné obmedzenia	75
Tabuľka B 8: Úzke miesta	76
Tabuľka B 9: Pohraničné prechodové stanice a terminály	77

Príloha A: Informácie o krajine

Tabuľka A 1: Populácia

Krajina	Mesto	Umiestnenie ku koridoru	Počet obyvateľov*
Česká republika	Praha	na koridore	1 272 690
	Brno	90 km od koridoru	384 277
	Ostrava	na koridore (alternatívna trať)	302 456
Slovenská republika	Bratislava	160 km od koridoru	428 791
	Košice	na koridore	233 900
	Prešov	20 km od koridoru	89 087
	Žilina	na koridore	84 334

Tabuľka A 2: Ekonomika krajiny

Krajina	HDP štruktúra (2010)		HDP rast v %					
		Podiel v %	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Česká republika	Poľnohospodárstvo	2,3						
	Priemysel	30,6						
	Doprava	10,3	7,0	5,7	3,1	-4,7	2,7	1,8
	Obchod	13,7						
	Služby	32,2						
Slovenská republika	Poľnohospodárstvo	2,85						
	Priemysel	36,47						
	Doprava	17,23	8,3	10,5	5,9	-4,9	4,2	2,9
	Obchod							
	Služby	34,37						
	Ostatné	9,08						

Tabuľka A 3: Infraštruktúra

Krajina	Spôsob dopravy	Štátne výdavky do infraštruktúry (mil. EUR)					
		2006	2007	2008	2009	2010	2011
Česká republika	Železničná doprava	527,1	680,1	918,2	783,7	569,8	
	Cestná doprava	1 690,7	1 658,4	2 038,5	2 101,0	1 739,8	
	Vodná doprava	21,1	15,6	21,5	62,3	58,5	
	Letecká doprava	80,6	85,5	324,3	97,6	82,3	
	Potrubná doprava	28,4	32,0	17,3	8,4	9,2	
	Celkom		2 347,9	2 471,6	3 319,8	3 053,0	2 459,6
Slovenská republika	Železničná doprava	234,9	302,5	214,4	190,3	285,8	297,6
	Cestná doprava	541,0	675,7	755,1	854,0	516,8	
	Vodná doprava	2,1	1,5	4,7	3,8	5,1	
	Letecká doprava	13,5	17,8	33,4	59,1	74,7	
	Potrubná doprava		51,5	46,3	63,6	51,1	
	Celkom		791,5	1 049,0	1 053,9	1 170,8	933,5

Tabuľka A 4: Nákladná doprava

Krajina	Spôsob dopravy	Podiel dopravy																													
		2006						2007						2008						2009						2010					
		tony (v tisícoch)		tono-km (milión)		Medzinárodná (v %)		Národná (v %)		tony (v tisícoch)		tono-km (milión)		Medzinárodná (v %)		Národná (v %)		tony (v tisícoch)		tono-km (milión)		Medzinárodná (v %)		Národná (v %)		tony (v tisícoch)		tono-km (milión)		Medzinárodná (v %)	
Česká republika	Železničná	97 491	15 779	23%	22%	8%	47%	99 777	16 304	22%	23%	8%	47%	95 073	15 437	22%	23%	8%	46%	76 715	12 791	23%	21%	8%	48%	82 900	13 770	23%	23%	9%	45%
	Cestná	444 574	50 369	5%	4%	2%	89%	453 537	48 141	4%	4%	2%	90%	431 855	50 877	5%	4%	3%	88%	370 115	44 955	5%	4%	3%	88%	355 911	51 832	6%	5%	4%	85%
	Vodná	2 032	818	19%	16%	44%	21%	2 242	898	11%	11%	49%	29%	1 905	863	10%	9%	61%	20%	1 647	641	20%	8%	52%	20%	1 642	679	17%	10%	50%	23%
	Letecká	22	47	47%	49%		4%	22	41	47%	49%		4%	20	37	48%	50%		2%	15	29	50%	48%		2%	14	22	48%	51%		1%
Slovenská republika	Železničná	52 449	9 988	23%	39%	24%	14%	51 813	9 647	24%	38%	25%	13%	47 910	9 299	23%	37%	26%	15%	37 603	6 964	24%	39%	21%	15%	44 327	8 105	25%	39%	22%	14%
	Cestná	181 424	22 114	4,4%	3,3%	3,4%	88,9%	179 296	27 050	5,7%	4,7%	4,8%	84,8%	199 218	29 094	5,0%	4,3%	6,2%	84,5%	163 148	27 484	6,0%	4,6%	7,8%	81,7%	143 071	27 411	7,2%	5,7%	8,6%	78,4%
	Vodná a	1 713	623	67,8%	9,3%	16,9%	6,1%	1 806	843	64,5%	4,9%	15,9%	14,7%	1 767	979	61,5%	11,0%	22,4%	5,1%	2 192	1 230	84,3%	3,5%	10,2%	2,0%	3 109	2 166	87,8%	2,5%	7,2%	2,5%
	Letecká	1	0,80				9,8%	0,19	0,30				1,5%	0,31	0,40				0,3%	0,01	0,03				0,0%	0,01	0,00			91,7%	8,3%

Tabuľka A 5: Osobná doprava

Krajina	Spôsob dopravy	2006					2007					2008					2009					2010				
		Počet osôb (tisíc)	osobo-km (milión)	Priemerná vzdialenosť (km)	Medzinárodná (v %)	Národná (v %)	Počet osôb (tisíc)	osobo-km (milión)	Priemerná vzdialenosť (km)	Medzinárodná (v %)	Národná (v %)	Počet osôb (tisíc)	osobo-km (milión)	Priemerná vzdialenosť (km)	Medzinárodná (v %)	Národná (v %)	Počet osôb (tisíc)	Osobo-km (milión)	Priemerná vzdialenosť (km)	Medzinárodná (v %)	Národná (v %)	Počet osôb (tisíc)	Osobo-km (milión)	Priemerná vzdialenosť (km)	Medzinárodná (v %)	Národná (v %)
Česká republika	Železničná	183 000	6 922	38	1%	99%	184 200	6 898	37	1%	99%	177 400	6 803	38	1%	99%	165 000	6 503	39	1%	99%	164 800	6 591	40	1%	99%
	Cestná – verejná	388 000	9 501	25	1%	99%	375 000	9 519	25	1%	99%	373 400	9 215	25	1%	99%	367 600	9 494	26	1%	99%	381 200	10 816	28	1%	99%
	Cestná - individuálna	2 160 000	69 630				2 220 000	71 540				2 250 000	72 380				2 240 000	72 290				1 970 000	63 570			
	Vodná	1 100	13				1 100	13				900	17				1 200	11				900	13			
	Letecká	6 700	10233	1525	98%	2%	7 000	10477	1 502	98%	2%	7 200	10749	1 502	98%	2%	7 400	11 331	1 541	99%	1%	7 500	10 902	1 460	99%	1%
	Celkom																									
Slovenská republika	Železničná	48 438	22 213	43	5%	95%	47 070	2 165	46	7%	93%	48 744	2 296	47	7%	93%	46 667	2 264	49	6%	94%	46 583	2 309	50	6%	94%
	Cestná – verejná	403 270	7 525	17	1%	99%	384 637	7 596	20	1%	99%	365 519	6 446	18	1%	99%	323 142	4 538	14	1%	99%	312 717	4 436	14	1%	99%
	Cestná - individuálna	1 792 000	25 824	15			1 811 986	25 994	14			1 833 082	26 395	14			1 846 439	26 420	14			1 859 479	26 897	14		
	Vodná	111	4	30	15%	85%	122	4	33	21%	79%	122	3	25	25%	75%	110	3	27	26%	74%	120	3	25	28%	72%
	Letecká	2 291	2 465	1436	99%	1%	3 068	3 699	1 206	99%	1%	4 176	4 650	1 114	99%	1%	2 288	3 501	1 530	99%	1%	554	835	1 507	99%	1%
	Celkom	2 246 110					2 246 883					2 251 643					2 218 646					2 219 453				

Tabuľka A 6 :Štruktúra tovaru na železnici

Krajina	Tovarová štruktúra	Objem v mil. tono-km					
		2006	2007	2008*	2009	2010	2011
Česká republika	produkty poľnohospodárstva	228,0	114,5	632,0	772,0	843,0	
	uhlie, plyn, ropa	6 603,0	6 361,6	5 221,0	5 066,0	4 876,0	
	kovy, železná ruda	2 317,0	2 330,9	1 193,0	919,0	966,0	
	chemikálie	826,0	730,2	740,0	630,0	753,0	
	drevo, papier	1 068,0	1 492,2	363,0	349,0	366,0	
	ďalšie	4 737,0	5 274,5	7 288,0	5 056,0	5 966,0	
	Celkom	15 779,0	16 304,0	15 437,0	12 792,0	13 770,0	
Slovenská republika	produkty poľnohospodárstva	217,5	157,0	112,8	84,5	62,6	-
	uhlie, plyn, ropa	2 329,0	2 356,1	2 237,2	1 927,5	1 800,3	-
	kovy, železná ruda	4 587,8	4 340,5	4 132,5	2 941,3	3 786,3	-
	chemikálie	726,9	706,1	680,2	480,0	573,1	-
	drevo, papier	516,4	485,0	469,5	397,6	513,9	-
	ďalšie	1 610,3	1 602,3	1 666,8	1 133,2	1 368,9	-
	Celkom	9 988,0	9 647,0	9 299,0	6 964,0	8 105,0	

Príloha B: Koridorové informácie - sumarizované

Tabuľka B 1: Osobná doprava

		Osobná doprava (vlakové km)		
		2009	2010	2011
Česká republika	Praha - Poříčany	3 205 341	3 243 838	3 407 503
	Poříčany - Kolín	1 742 934	1 744 800	1 748 629
	Kolín - Řečany nad Labem	1 251 195	1 227 563	1 228 474
	Řečany nad Labem - Pardubice	1 138 978	1 198 917	1 183 093
	Pardubice - Choceň	1 993 880	1 971 636	1 988 421
	Choceň - Česká Třebová	1 435 488	1 432 045	1 433 426
	Česká Třebová - Zábřeh na Moravě	1 464 905	1 418 618	1 402 146
	Zábřeh na Moravě - Olomouc	1 981 831	1 982 614	1 958 492
	Olomouc - Přerov	1 185 969	1 161 280	1 160 283
	Přerov - Hranice na Moravě	1 325 664	1 334 772	1 232 693
	Hranice na Moravě - Valašské Meziříčí	469 695	418 177	419 326
	Valašské Meziříčí - Horní Lideč	645 295	590 608	567 644
	Horní Lideč - Horní Lideč st.hr.	76 744	74 154	73 651
	Celkom	17 919 928	17 801 032	17 805 792
Slovenská republika	Lúky pod Makytou št.hr. - Púchov		202 379	180 155
	Púchov - Žilina		1 018 858	1 152 958
	Žilina - Vrútky		508 740	532 481
	Vrútky - Poprad		2 479 767	2 608 316
	Poprad - Spišská Nová Ves		588 431	594 933
	Spišská Nová Ves - Kysak		1 138 788	1 180 813
	Kysak - Košice		499 267	492 112
	Košice - Čierna nad Tisou		880 112	902 460
	Čierna .Tisou - Čierna nad Tisou št. hr.		11 664	11 620
	Čadca št. hr. - Žilina		567 872	659 629
Celkom		7 895 878	8 315 477	
Medzinárodná celkom		1 466 077	1 429 807	
Národná celkom		6 429 801	6 885 670	

Tabuľka B 2: Nákladná doprava

Krajina	Traťový úsek	Nákladná doprava								
		2009			2010			2011		
		Počet vlakov	Vlkm	Hrt	Počet vlakov	Vlkm	Hrt	Počet vlakov	Vlkm	Hrt
Česká republika	Praha - Poříčany	10 682	388 757	9 386 426	13 659	505 230	13 403 239	14 788	548 204	14 588 182
	Poříčany - Kolín	10 036	230 766	8 666 466	12 636	291 305	12 054 753	14 110	324 170	13 621 634
	Kolín - Řečany nad Labem	19 021	408 560	20 371 153	22 223	477 648	24 668 630	27 108	582 456	31 037 112
	Řečany nad Labem - Pardubice	15 424	309 981	14 752 998	20 187	408 288	20 471 592	24 097	488 993	25 195 972
	Pardubice - Choceň	16 839	584 071	16 822 371	20 441	709 148	20 687 032	23 694	821 544	24 806 652
	Choceň - Česká Třebová	19 069	475 414	18 443 063	22 791	559 128	22 325 771	26 285	646 427	26 723 324
	Česká Třebová - Zábřeh na Moravě	15 201	604 318	15 021 207	17 924	715 877	18 319 076	18 484	737 927	19 723 524
	Zábřeh na Moravě - Olomouc	16 095	707 354	15 337 107	18 323	804 253	18 482 983	19 025	835 653	19 938 816
	Olomouc - Přerov	15 814	363 049	14 962 256	17 724	407 909	18 096 783	18 315	422 174	19 372 639
	Přerov - Hranice na Moravě	28 901	774 270	29 700 708	31 418	839 466	33 601 270	30 412	812 214	33 804 813
	Hranice na Moravě - Valašské Meziříčí	8 059	167 523	7 170 528	8 508	179 882	8 557 107	8 680	181 516	8 529 079
	Valašské Meziříčí - Horní Lideč	4 720	176 351	5 461 419	5 051	188 950	6 302 819	5 239	194 279	6 215 431
	Horní Lideč - Horní Lideč st.hr.	3 631	23 602	4 563 930	4 409	28 658	5 980 065	4 562	29 653	5 988 440
	Celkom	183 492	5 214 016	180 659 632	215 294	6 115 742	222 951 120	234 799	6 625 210	249 545 618
Slovenská republika	Lúky p.M. št.hr. - Púchov				6 483	128 140	7 877 213	6 590	128 072	7 160 485
	Púchov - Žilina				18 701	483 389	24 819 721	22 737	452 201	23 207 980
	Žilina - Vrútky				19 936	356 150	30 365 055	22 535	344 195	30 021 316
	Vrútky - Poprad				19 557	1 716 419	34 779 016	22 301	1 754 467	33 233 229
	Poprad - Spišská Nová Ves				18 034	514 836	27 234 028	19 050	513 515	27 390 925
	Spišská Nová Ves - Kysak				14 050	788 984	24 843 517	20 436	830 632	24 837 914
	Kysak - Košice				16 661	260 482	27 313 898	23 858	274 534	26 779 859
	Košice - Čierna n.Tisou				34 684	1 246 273	51 657 981	38 973	1 236 418	50 662 174
	Čierna n.Tisou - Čierna n.Tisou št.hr.				4 593	18 372	14 617 318	6 422	16 797	13 726 651
	Čadca št.hr. - Žilina				16 390	478 503	27 930 300	19 247	480 711	26 478 138
	Celkom				169 089	5 991 548	271 438 045	202 149	6 031 542	263 498 671
Medzinárodná doprava				21 204	2 927 210		21 255	3 052 628	21 204	
Vnútroštátna doprava				62 644	3 051 495		64 061	2 914 652	62 644	

Tabuľka B 3: Typ nákladnej dopravy

Krajina	Typ dopravy	Vlaky nákladnej dopravy* - koridor			Vlaky nákladnej dopravy* – celá sieť krajiny		
		Počet vlakov	vlkm	Podiel na trhu v %	Počet vlakov	vlkm	Podiel na trhu v %
Česká republika	Jednotlivé vozňové zásielky	7 935	447 021	26,3%		6 836 884	18,2%
	Intermodálna doprava	1 635	207 211	12,2%		3 284 751	8,7%
	Celkom	24 856	1 699 611	100,0%		37 568 712	
Slovenská republika	Ucelené vlaky	5 492	1 079 430	58,05%	13 645	1 848 211	42,40%
	Jednotlivé vozňové zásielky	10 275	547 311	29,44%	30 476	1 796 931	41,22%
	Intermodálna doprava	481	17 409	0,94%	1 865	152 511	3,50%
	Ostatné	11 882	215 199	11,57%	27 386	561 622	12,88%
	Celkom	28 130	1 859 349		73 372	4 359 275	

* stav k 01. 07. 2012 -30.09. 2012

Tabuľka B 4: Dopravcovia

Krajina	Štruktúra dopravcov																	
	2006			2007			2008			2009			2010			2011		
	N*	O*	N+O*	N*	O*	N+O*	N*	O*	N+O*	N*	O*	N+O*	N*	O*	N+O*	N*	O*	N+O*
Česká republika	38/5	11/3	4/4	44/7	11/3	3/2	43/13	6/3	4/4	53/17	8/4	1/1	56/19	12/4	1/1	62/25	13/5	0/0
Slovenská republika	22/19	1/1	0/0	23/19	1/1	0/0	25/19	1/1	0/0	29/20	1/1	0/0	29/20	1/1	1/1	37/22	2/1	2/1

*N – nákladný dopravca

*O – osobný dopravca

*Spolu (dopravcovia s platnou prístupovou zmluvou) / aktívni (dopravcovia, ktorí realizujú dopravu na koridore)

Tabuľka B 5: Charakteristika tratí a staníc

Krajina	Traťový úsek	Traťová charakteristika									Služby			
		Prekrýva sa úsek s iným koridorom RFC?	Dĺžka úseku (km)	Počet koľají	Elektrická trakcia (kV/Hz)	Max. Dĺžka vlaku (m)	Traťová trieda	Max. sklon (‰)	Profil (P/C)	Max. rýchlosť (km/h)	ERTMS vybavenie (ETCS, GSM-R)	Intermodálne terminály /vlastník	Zriaďovacie stanice/ vlastník	Iné technické zariadenia pre poskytovanie služieb (doplnenie PHM, RoLa, váhy atď.)
Česká republika	Praha - Poříčany	RFC 7	33	3	3 KV DC	697	D4	↑ 7 / ↓ 7	78/402	120/140	GSM-R	Praha Uhřetěves / Metrans (www.metrans.cz)	Praha Libeň - SŽDC	
	Poříčany - Kolín	RFC 7	23	2	3 KV DC	666	D4	↑ 4 / ↓ 4	78/402	160	GSM-R		Kolín seř.n.- SŽDC	
	Kolín - Pardubice	RFC 7	42	2	3 KV DC	666	D4	↑ 4 / ↓ 4	78/402	160	GSM-R		Pardubice - SŽDC	
	Pardubice - Česká Třebová	RFC 7	60	2	3 KV DC	666	D4	↑ 8 / ↓ 2	78/402	100/160	GSM-R	Česká Třebová (from summer 2012) / Metrans (www.metrans.cz)	Česká Třebová - SŽDC	
	Česká Třebová - Olomouc	Nie	86	2	3 KV DC	700	D4	↑ 7 / ↓ 11	78/402	160	GSR-R (ve výstavbě)		Olomouc / SŽDC	
	Olomouc - Prosenice	Nie	30	2	3 KV DC	700	D4	↑ 7 / ↓ 7	78/402	140/160	GSR-R (ve výstavbě)		Přerov / SŽDC	
	Prosenice - Hranice na Moravě	RFC 5	21	2	3 KV DC	690	D4	↑ 0 / ↓ 4	78/402	140	GSR-R (v provozu)			
Hranice na Moravě - Horní Lideč st.hr.	Nie	70	2	3 KV DC	600	D4	↑ 15 / ↓ 18	67/391	80/100	-				
Alternatívna trať	Hranice na Moravě - Ostrava-Svinov	RFC 5	50	2	3 KV DC	690	D4	↑ 4 / ↓ 4	78/402	160	GSM-R		Ostrava / SŽDC Ostrava - Kunčice Ostrava - Bartovice / SŽDC	
Alternatívna trať	Ostrava-Svinov - Dětmorovice	RFC 5	21		3 KV DC	690	D4	↑ 4 / ↓ 0	78/402	120/140	GSM-R			
Alternatívna trať	Dětmorovice – Mosty u Jablunkova st.hr.		55	2	3 KV DC	660	D4	↑ 16 / ↓ 16	78/402	100/160	GSR-R (ve výstavbě)		Český Těšín / SŽDC Třinec / SŽDC	
Alternatívna trať	Český Těšín – výh. Polanka nad Odrovu	Nie	40	2	3 KV DC	700	D4	↑ 8 / ↓ 12	78/402	80	GSR-R (ve výstavbě)	Paskov / AWT (www.awt.eu)	Ostrava-Bartovice /SŽDC	
Alternatívna trať	Odbočka Odra – Ostrava-Svinov	Nie	4	1	3 KV DC	700	D	↑ 8 / ↓ 7	78/402	80	GSR-R (ve výstavbě)			
Slovenská republika	Lúky pod Makytou št. hr. - Púchov	Nie	21	2	3 kV/50 Hz	645	D4	↑ 2 / ↓ 18	70/400	90	-			Púchov/ váha
	Púchov - Žilina	RFC 5	45	2	3 kV/50 Hz	650	D4	↑ 4 / ↓ 7	70/400	100/120	-	Žilina/Intrans (www.intrans.sk)	Žilina Teplička/ŽSR	Žilina/váha Žilina/pevný žeriav
	Žilina - Vrútky	Nie	21	2	3 kV/50 Hz	650	D4	↑ 2 / ↓ 7	47/377	100/120	-			Vrútky/ váha
	Vrútky - Poprad	Nie	120	2	3 kV/50 Hz	650	D4	↑ 16 / ↓ 16	47/377	100/120	-			Ružomberok/ váha
	Poprad - Spišská Nová Ves	Nie	26	2	3 kV/50 Hz	650	D4	↑ 16 / ↓ 8	47/377	100/120	-			Spišská N. Ves/ váha
	Spišská Nová Ves - Kysak	Nie	59	2	3 kV/50 Hz	650	D4	↑ 8 / ↓ 0	47/377	100/120	-			Spišská N. Ves/ váha
	Kysak - Košice	Nie	16	2	3 kV/50 Hz	650	D4	↑ 7 / ↓ 1	47/377	100/120	-	Košice/Intrans (www.intrans.sk)	Košice/ŽSR	Košice/váha Košice/ portálový žeriav
	Košice - Čierna nad Tisou	Nie	95	2	3 kV/50 Hz	670	D4	↑ 15 / ↓ 16	70/400	100/120	-	Dobrá/ ZSSK Cargo (www.zscargo.sk)	Čierna n.Tisou/ ŽSR	Čierna nad Tisou/ prekladisko/ rozmrazovňa/ rotačný výklopník/ váhy/ koľajové žeriavy/ prečerpávací komplex
	Čierna nad Tisou – Čierna nad Tisou št. hr.	Nie	4	1	3 kV/50 Hz	700	D4	↑ 3 / ↓ 3	70/400	50	-			
	Alternatívna trať	Čadca št. hr. - Žilina	Nie	37	2	3 kV/50 Hz	650	D4	↑ 0 / ↓ 16	70/400	100/140	-		Čadca/ŽSR
Alternatívna trať	Výhybňa Slivník - Maťovce	Nie	55,9	1	3 kV/50 Hz	620	D4	↑ 15 / ↓ 15	47/377	70/80	-	Maťovce Premako a. s. (www.premako.eu)		Maťovce/ prevážovná vozňov/ prekladisko
Prípojňá trať	Barca - Haniska pri Košiciach	Nie	10,6	2	3 kV/50 Hz	700	D4	↑ 8 / ↓ 3	70/400	100	-	Haniska pri Košiciach/ Metrans (www.metrans.cz) Haniska pri Košiciach/ Interport (www.interport.sk)		
Prípojňá trať	Barca - Krásna nad Hornádom	Nie	1,4	1	3 kV/50 Hz	700	D5	↑ 9 / ↓ 0	70/401	60	-			

Tabuľka B 6: Čas a priemerné poplatky

Krajina	Traťový úsek	Prepravné časy		Prístupové poplatky									
		Priemerné prepravné časy – železnica* (min)	Priemerné prepravné časy - cesta (min)	Kontajnery			Chemikálie			Štandardný tovar			
				Prístupový poplatok za intermodálny vlak (ca. 40 x40'ctr.-600 m, 1200 t)	Priemer. poplatok za dopravu vlakom (1x40'ctr./20 t)	Priemer. poplatok za dopravu kamiómom (1x40'ctr./20 t)	Prístupový poplatok za ucelený vlak (ca.500 m, 1800 t, chemikálie)	Priemer. poplatok za dopravu vlakom (40 t chemikálie-RID)	Priemer. poplatok za dopravu cisternovým kamiómom (40 t chemikálie -ADR)	Prístupový poplatok za vlak zložený z vozňových zásielok (ca.500 m, 1500 t.)	Priemer. poplatok za vozňovú zásielku** 1x 30 t	Priemer. poplatok za dopravu kamiónu - 20 t	
Česká republika	Praha - Hranice na Moravě	360 min	650 min – 1400 min	€ 734			€ 1 743				€ 846	€ 959	€ 824
	Hranice na Moravě - Horní Lideč st.hr.	120 min		€ 174			€ 414				€ 201	€ 416	
	Hranice na Moravě - Mosty u Jablunkova st. hr.	225 min		€ 313			€ 744				€ 361	€ 552	
Slovenská republika	Lúky pod Makytou št. hr.- Žilina	90 min		€ 248			€ 311				€ 280	€ 333	
	Žilina - Košice	240 min		€ 809			€ 1 038				€ 923	€ 653	
	Košice - Čierna nad Tisou št. hr.	180 min		€ 341			€ 434				€ 387	€ 388	

*vrátane technologického času na PPS

** modelovanie na základe určených bodov, km vzdialeností (body nie sú totožné s bodmi nakládky, vykládky, bodmi styku u vlečiek) a taríf pre medzinárodnú dopravu platných od 01. 01. 2013

Pozn.: Ceny bez DPH

Tabuľka B 7: Kapacitné obmedzenia

Krajina	Traťový úsek	Kapacita																																																																																																																																																																																			
		2006						2007						2008						2009						2010						2011						2012																																																																																																																																															
		Max. kapacita *		Voľná kapacita *		Využitie kapacity (v %)		Max. kapacita *		Voľná kapacita *		Využitie kapacity (v %)		Max. kapacita *		Voľná kapacita *		Využitie kapacity (v %)		Max. kapacita *		Voľná kapacita *		Využitie kapacity (v %)		Max. kapacita *		Voľná kapacita *		Využitie kapacity (v %)		Max. kapacita *		Voľná kapacita *		Využitie kapacity (v %)																																																																																																																																																	
Česká republika	Praha - Poříčany	127	189	176	57	77	57	55%	59%	67%	127	190	177	63	37	57	50%	81%	68%	167	148	29	14	83%	91%	170	172	34	35	80%	80%	186	200	53	65	71%	67%	170	182	36	47	79%	74%	198	182	99	79	50%	57%	209	212	104	104	50%	51%	171	221	52	98	70%	56%	99	99	56	55	43%	44%	149	145	106	98	29%	32%	145	152	105	116	28%	24%	180	164	83	68	54%	59%	181	164	86	75	52%	54%	216	228	61	64	72%	72%	192	185	56	58	71%	69%	191	185	35	46	81%	75%	179	184	12	28	93%	85%	180	185	4	14	98%	92%	184	186	33	49	82%	73%	184	187	38	47	79%	75%	177	179	78	70	56%	61%	177	180	71	70	60%	61%	130	129	65	59	50%	55%	135	129	63	53	53%	59%	120	128	36	47	70%	63%	151	145	61	59	59%	59%	147	130	89	75	40%	43%	187	179	129	121	31%	32%
	Žilina - Čadca št. hr.	163	172	110	124	28%	20%	164	172	110	124	20%	19%	164	171	120	129	21%	19%	192	180	141	136	18%	19%	182	181	132	141	17%	15%	207	180	159	135	21%	21%																																																																																																																																																
	Lúky p.M. št.hr. - Púchov	172	159	105	100	31%	32%	171	160	107	101	29%	32%	171	160	102	94	30%	33%	180	180	107	116	29%	29%	176	173	111	113	24%	25%	174	173	114	111	26%	27%																																																																																																																																																
	Púchov - Žilina	145	130	112	94	19%	23%	143	131	108	102	18%	26%	174	140	137	89	14%	22%	136	144	127	95	15%	23%	174	169	136	125	17%	20%	165	156	125	110	16%	20%																																																																																																																																																
	Žilina - Spišská N. Ves	169	173	85	94	38%	35%	169	173	87	85	36%	41%	169	173	82	83	39%	41%	176	183	82	83	41%	42%	171	175	93	90	32%	30%	175	174	100	97	32%	33%																																																																																																																																																
	Spišská N. Ves - Kysak	149	144	51	60	42%	43%	150	147	50	75	39%	45%	151	147	50	74	42%	46%	157	166	49	87	46%	43%	156	144	52	70	42%	38%	145	153	51	71	45%	34%																																																																																																																																																
	Kysak - Košice	169	156	93	90	30%	30%	168	156	88	86	31%	37%	167	156	85	82	34%	37%	174	171	96	94	33%	35%	186	175	116	108	25%	24%	180	173	112	104	28%	30%																																																																																																																																																
	Košice - Čierna nad Tisou.	193	186	91	86	41%	43%	195	185	85	83	42%	45%	195	185	77	75	44%	45%	208	199	94	89	41%	44%	211	206	99	99	36%	35%	207	204	102	105	39%	37%																																																																																																																																																
	Čierna nad Tisou. - Čierna nad Tisou št. hr.	107	80	19	110%	59%	29%	53	35	38%	26	7	77%	26	6	85%	18	1	88%																																																																																																																																																																		

Tabuľka B 8: Úzke miesta

Krajina	Traťový úsek	Úzke miesto	Dôvody	Návrhy na odstránenie úzkych miest
Česká republika	Praha – Česká Třebová	celý úsek	Nedostatočná kapacita traťového úseku; v úsekoch Poříčany – Kolín – Pardubice a Choceň – Česká Třebová dosahuje využitie priepustnosti cca 90 %, v ostatných úsekoch hodnoty nad 75%	Zvýšenie kapacity traťového úseku, čiastočne sa dá riešiť vybudovaním nového zabezpečovacieho zariadenia ETCS L2 (stavba v realizácii)
		Praha-Libeň	Obmedzená priepustnosť východzieho zhlaví (kolízne vlakové cesty pre vlaky v smere Praha-Malešice – Praha-Libeň a Praha-Běchovice – Praha-Libeň)	Výstavba mimoúrovňového zaústenia trate Praha-Malešice – Praha-Libeň do železničnej stanice Praha-Libeň
		Praha-Běchovice – Úvaly	Doposiaľ nemodernizovaný úsek I. národného železničného koridoru, lokálne obmedzenie rýchlostí, nevyhovujúce zabezpečovacie zariadenie, parametre úseku nie sú v súlade s medzinárodnými dohodami	Komplexná rekonštrukcia úseku v rámci stavby „Modernizace traťového úseku Praha-Běchovice – Úvaly“ (zaistenie priestorovej priechodnosti, UIC GC, úpravy geometrických parametrov koľají, odstránenie lokálnych znížení rýchlostí, rekonštrukcia trakčného vedenia a zabezpečovacieho zariadenia), v súčasnosti je dokončený projekt stavby a prebieha príprava na výber zhotoviteľa, predpokladané zahájenie stavby je v 2. polovici roku 2013
		Choceň – Ústí nad Orlicí	Úsek je vedený v nevhodných smerových pomeroch (traťová rýchlosť iba 80 – 85 km/h), ŽST Brandýs nad Orlicí nemá nástupištia, parametre úseku nie sú v súlade s príslušnými medzinárodnými dohodami	Výstavba preložky trate pre rýchlosť 160 km/h, dosiahnutie priestorovej prechodnosti UIC GC
		Ústí nad Orlicí	Obmedzenie rýchlosti pri prejazde železničnej stanice Ústí nad Orlicí (70 – 85 km/h)	Rekonštrukcia železničnej stanice Ústí nad Orlicí v rámci stavby „Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí“ (úprava smerových pomeroz trate, výstavba nástupišť v stanici, zaistenie priestorovej prechodnosti UIC GC, vybudovanie nového zabezpečovacieho zariadenia), stavba v realizácii, termín dokončenia 2015
		Česká Třebová	Obmedzenie rýchlosti pri prejazde uzlom Česká Třebová na 60 km/h	Rekonštrukcia uzlu Česká Třebová
	Hranice na Mor. – Horní Lideč	celý úsek	Profil pre kombinovanou dopravu 67/391; ostatné úseky RFC 9 na sieti SŽDC majú profil 78/402	
		vymenované železničné stanice	Chýbajú nástupištia v staniciach Hranice na Moravě město, Hustopeče nad Bečvou, Jablůnka, Vsetín, Valašská Polanka a Horní Lideč, čo negatívne ovplyvňuje staničné intervaly a priepustnosť trate	Rekonštrukcia staníc vrátane vybudovania ostrovných nástupišť
		Hranice n. M. – Hustopeče n. Beč.	Traťový úsek nie je vybavený zabezpečovacím zariadením typu automatický blok, ale automatickým hradlom, úsek Hranice n. M. město – Hustopeče nad Bečvou je najviac rozdelený návestným bodom na dva priestorové oddiely, traťový úsek Hranice n. M. – Hustopeče n. B. preto vykazuje v súčasnosti najmenšiu priepustnosť na tratiach siete SŽDC zaradených do RFC 9, využitie priepustnosti však s porovnaním s ďalšími úsekmi dosahuje hodnoty iba cca 50%	Vybudovanie nového traťového zabezpečovacieho zariadenia typu automatický blok
	Slovenská republika	Púchov - Žilina	Púchov	Komplexná modernizácia ŽST Púchov (v blízkej budúcnosti). Následne bude pokračovať modernizácia ďalších úsekov smerom na Žilinu
Žilina			Znížená rýchlosť na bratislavskom zhlaví	
Žilina - Spišská Nová Ves		Tunely pri Strečne	Zníženie profilov PC (tunel Strečno I. - max. P/C - 50/380 traťovou rýchlosťou ; (P/C 67/391; zníženie rýchlosti v = 15 km/h)	Modernizácia trate s parametrami potrebnými na dosiahnutie geometrickej a smerovej polohy traťových koľají pre rýchlosti jazdy vlakov 160 km/h a dodržanie dohôd AGTC a AGC (dodržiavanie záťažových a profilových parametrov na celom úseku)
		Úsek Liptovský Mikuláš - Štrba	Smerové a sklonové pomery (predovšetkým vysoké stúpanie) – zníženie hmotnosti vlaku alebo zaradenie do vlaku postrk – trať nadväzuje na geografický charakter krajiny	Modernizácia trate s parametrami potrebnými na dosiahnutie geometrickej a smerovej polohy traťových koľají pre rýchlosti jazdy vlakov 160 km/h a dodržanie dohôd AGTC a AGC (dodržiavanie záťažových a profilových parametrov na celom úseku)
		Úsek Spišská Nová Ves – Poprad - Štrba	Smerové a sklonové pomery (predovšetkým vysoké stúpanie) – zníženie hmotnosti vlaku alebo zaradenie do vlaku postrk – trať nadväzuje na geografický charakter krajiny	Modernizácia trate s parametrami na dosiahnutie geometrickej a smerovej polohy traťových koľají pre rýchlosti jazdy vlakov 160 km/h a dodržanie dohôd AGTC a AGC
Spišská Nová Ves - Košice		Košice nákladná stanica (zriaďovacia stanica)	Znížený normatív dĺžky vlakov	Modernizácia a prebudovanie stanice
Košice - Čierna nad Tisou		Úsek Nižná Myšľa - Ruskov	Smerové a sklonové pomery (predovšetkým vysoké stúpanie) – zníženie hmotnosti vlaku alebo zaradenie do vlaku postrk – trať nadväzuje na geografický charakter krajiny	Modernizácia trate s parametrami potrebnými na dosiahnutie geometrickej a smerovej polohy traťových koľají pre rýchlosti jazdy vlakov 160 km/h a dodržanie dohôd AGTC a AGC (dodržiavanie záťažových a profilových parametrov na celom úseku)
		Úsek Kuzmice - Ruskov	Smerové a sklonové pomery (predovšetkým vysoké stúpanie) – zníženie hmotnosti vlaku alebo zaradenie do vlaku postrk – trať nadväzuje na geografický charakter krajiny	Modernizácia trate s parametrami potrebnými na dosiahnutie geometrickej a smerovej polohy traťových koľají pre rýchlosti jazdy vlakov 160 km/h a dodržanie dohôd AGTC a AGC (dodržiavanie záťažových a profilových parametrov na celom úseku)
Čierna nad Tisou – Čierna nad Tisou št. hr.	Úsek Čierna nad Tisou – Čop (UA)	Znížená kapacita úseku - colné prehladky na širej trati, skener (RAVEN), nevyhovujúce podmienky pre colné prehladky v stanici Čierna nad Tisou a terminály Dobrá	Modernizácia a prebudovanie stanice s prihladnutím na vykonávanie colných prehladok v stanici Čierna nad Tisou a Dobrá (nové colné cesty)	

Tabuľka B 9: Pohraničné prechodové stanice a terminály

Krajina	Pohraničné prechodové stanice	Počet koľají	Max. dĺžka koľají (m)	Trvanie úkonov (zmena HDV a pod....)	Priemerný čas trvania úkonov	Poznámky	Terminál	Poloha voči koridoru	Typ terminálu	Počet koľají	Max. dĺžka koľaje	Skladovacia kapacita	Doba prevádzky	Poznámky
Česká republika	Horní Lideč	10	864				Praha - Uhřetěves	na koridore	intermodál/ www.metrans.cz	13	600	270 000 m2	non stop	
	Mosty u Jablunkova	4	665				Praha Libeň - SŽDC	na koridore	zriaďovacia stanica/ SŽDC	23	839			
							Praha Žižkov	na koridore	Intermodal/ private (Intrans)	4	260	N/A	N/A	
							Kolín sef.n.	na koridore	zriaďovacia stanica/ SŽDC	11	600		non stop	
							Pardubice	na koridore	zriaďovacia stanica/ SŽDC	16	838			
							Česká Třebová	na koridore	zriaďovacia stanica/ SŽDC	32	739		non stop	
							Česká Třebová	na koridore	intermodál/ www.metrans.cz	6*	700*	N/A	N/A	Otvorené v lete 2012
							Olomouc přednádraží / SŽDC	na koridore	zriaďovacia stanica/ SŽDC	44	939			
							Přerov přednádraží / SŽDC	na koridore	zriaďovacia stanica/ SŽDC	39	775			
							Ostrava hl.n / SŽDC	na koridore	zriaďovacia stanica/ SŽDC	29	999			
							Paskov www.awt.eu	20 km - Ostrava	intermodál/ awt.eu	3	270	30 000m2	Po-Pia 6:00 - 16:00	
							Ostrava - Šenov	na koridore	intermodál/ www.metrans.cz	4	250	25000m2	Po-Pia 07:00 - 21.30 So-Ne na požiadanie	
							Český Těšín	na koridore	zriaďovacia stanica/ SŽDC	25	707			
							Ostrava - Bartovice / SŽDC	na koridore	zriaďovacia stanica/ SŽDC	14	838			
						Ostrava - Kunčice / SŽDC	na koridore	zriaďovacia stanica/ SŽDC	21	688				

Krajina	Pohraničné prechodové stanice	Počet koľají	Max. dĺžka koľají (m)	Trvanie úkonov (zmena HDV a pod....)	Priemerný čas trvania úkonov	Poznámky	Terminál	Poloha voči koridoru	Typ terminálu	Počet koľají	Max. dĺžka koľaje	Skladovacia kapacita	Doba prevádzky	Poznámky
							Třinec / SŽDC	na koridore	zriaďovacia stanica / SŽDC	9	696			
							Mělník	mimo koridoru	Intermodal/ private (Star Container)	3	614	67000m2	Po-Pia 6:00-20:00, So-Ne na požiadanie	
							Lovosice	mimo koridoru	Intermodál/private (TSC Lovosice)	2	250	10000m2	Mon-Fri 6:00-22:00, Sat 6:00-12:00, Sun 14:00-22:00	
Slovenská republika	Čadca (CZ/SK)			0 min.- 6 hod.	0		Žilina Teplička	na koridore	zriaďovacia stanica/ŽSR	19	825		non stop	
	Lúky p. Makytou (CZ/SK)	7	675	0 min.- 6 hod.	0	bočná rampa (135 m2)	Žilina	na koridore	intermodal/ SKD Intrans	1	327	1000m2	Po-Pia 7:00 - 15:30, So,Ne podľa potreby	
	Čierna n. Tisou* (SK/UA)	130	2066			rampa, váha, rozchod ŠR/NR	Košice	na koridore	intermodal/ SKD Intrans	2	180	2600m2	Po-Pia 7:00 - 15:30, So,Ne podľa potreby	
	Maťovce*	13	882			Prevázovňa, rampa, rozchod ŠR/NR	Košice	na koridore	zriaďovacia stanica/ŽSR	70	1035	512m2	non stop	žeriav, váha, rampa
							Haniska pri Košiciach	13 km od koridoru/ Košice	Intermodal / Metrans www.metrans.cz					Prekládka normálny rozchod / široký rozchod/ cesta
						Haniska pri Košiciach	13 km od koridoru /Košice	Intermodal / Interport servis www.interport.sk					Prekládka normálny rozchod / široký rozchod/ cesta	

Krajina	Pohraničné prechodové stanice	Počet koľají	Max. dĺžka koľají (m)	Trvanie úkonov (zmena HDV a pod....)	Priemerný čas trvania úkonov	Poznámky	Terminál	Poloha voči koridoru	Typ terminálu	Počet koľají	Max. dĺžka koľaje	Skladovacia kapacita	Doba prevádzky	Poznámky
							Veľké Kapušany	na koridore	Terminál www.premako.eu					Prekládka normálny rozchod / široký rozchod/ cesta
							Čierna nad Tisou NR	na koridore	Zriaďovacia stanica/ŽSR	21	945		Non stop	Prekládka normálny rozchod / široký rozchod
							Čierna nad Tisou ŠRT	na koridore	Zriaďovacia stanica/ŽSR	16	1093		Non stop	Prekládka normálny rozchod / široký rozchod

*údaje sa týkajú normálneho rozchodu

ZOZNAM POUŽITEJ LITERATÚRY

Regulation (EU) No 913/2010 of the European Parliament and the Council of 22 September 2010, concerning a European rail network for competitive freight transport

Handbook on the Regulation concerning a European rail network for competitive freight (Regulation EC 913/2010)

HEATCO - Developing Harmonized European Approaches for Transport Costing and Project Assessment, 2004 – 2006

Guide to cost-benefit analysis of investment projects (Structural Fund – ERDF, Cohesion Fund and ISPA), 2004

Guidance on the Methodology for carrying out Cost-Benefit Analysis, WD No. 4, the New Programming Period 2007 – 2013

Data of National Statistical Offices and Ministries of individual member states

EUROSTAT prognosis – GDP real growth rate database-volume

International Monetary found, WEO dataEcon statistic

Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012 establishing a single European railway area,

International transport forum: Charges for the use of rail infrastructure 2008

NEA Study: PREPARATORY STUDY FOR AN IMPACT ASSESSMENT FOR A RAIL NETWORK GIVING PRIORITY TO FREIGHT, Contract No 2008/E2/143-2007/01/SI2.501586

Regulation (EC) No 561/2006 of the European Parliament and of the Council of 15 March 2006 on harmonisation of certain social legislation relating to road transport

www.zsr.sk

www.zscargo.sk

www.szdc.sk

www.cdcargo.cz