

**Jednotná vízia železničného sektora v SR - vyhodnotenie doterajšieho
priebehu revitalizácie železničných spoločností a určenie ich vzájomnej
koordinácie zo strany MDVRR SR**

Obsah

1. Úvod.....	3
2. Súčasný stav železničného sektora v SR.....	3
2.1. Nedostatky služieb železničného sektora z pohľadu užívateľov.....	3
2.2. Príčiny vzniku nepriaznivého stavu v sektore železničnej dopravy	4
3. Program revitalizácie železničných spoločností	6
4. Dlhodobé problémy štátnych železničných spoločností	7
4.1. Situácia v ZSSK CARGO.....	7
4.2. Situácia v ZSSK.....	7
4.3. Situácia v ŽSR	8
5. Priority využitia stabilizovaného transferu do ŽSR a ZSSK	9
6. Strategické zámery zabezpečenia jednotnej vízie železničného sektora v SR.....	11
7. Opatrenia pre naplnenie jednotnej vízie železničného sektora	14
7.1. Opatrenia, nevyžadujúce veľké, resp. dodatočné finančné výdavky.....	14
7.1.1. Spoločné opatrenia v oblasti celého železničného sektora	14
7.1.2. Opatrenia v oblasti železničnej infraštruktúry	17
7.1.3. Opatrenia v oblasti osobnej dopravy.....	18
7.1.4. Opatrenia v oblasti nákladnej dopravy	19
7.2. Veľké investície v železničnom sektore	21
8. Sumarizácia opatrení podľa rozhodujúcich tém	23
8.1. Finančná stabilizácia sektora	23
8.2. Revitalizácia osobnej dopravy	25
8.3. Revitalizácia nákladnej dopravy	26
8.4. Nastolenie minimálnych štandardov tratí a účelná modernizácia žel. infraštruktúry	26
8.5. Komplexné riešenie problematiky železničných priecestí	27
8.6. Omladenie a zvýšenie úrovne kvalifikácie železničného personálu.....	27
8.7. Konsolidácia majetkového vysporiadania medzi štátnymi železničnými spoločnosťami	27
8.8. Zvýšenie úrovne kontroly v železničnej doprave	28
8.9. Zvýšenie prestíže železničnej dopravy	28

1. Úvod

Cieľom materiálu je identifikovať stav slovenského železničného sektora po prvom roku realizácie Programu revitalizácie železničných spoločností (Uznesenie vlády SR č. 188 zo 16. marca 2011) a stanoviť, resp. aktualizovať najdôležitejšie opatrenia pre jeho ďalšiu stabilizáciu a rozvoj. Materiál je dôležitým operátom sekcie železničnej dopravy a dráh MDVRR SR pri napĺňaní jeho úsilia o zosúladenie dôležitých aktivít štátnych železničných spoločností v zriaďovateľskej pôsobnosti MDVRR SR. Ciele obsiahnuté v tomto materiáli budú rozpracované na konkrétne opatrenia v rámci mesačných koordinačných poradách generálnych riaditeľov štátnych železničných spoločností a generálneho riaditeľa sekcie železničnej dopravy a dráh MDVRR SR. Ich napĺňanie bude dosiahnuté buď prostredníctvom úloh prijatých generálnymi riaditeľmi štátnych železničných spoločností či generálnym riaditeľom sekcie železničnej dopravy dráh MDVRR SR, alebo predkladaním návrhov na riešenie vedeniu MDVRR SR.

2. Súčasný stav železničného sektora v SR

Súčasnú miesto železničného segmentu v doprave na Slovensku čo do výkonov, vzhľadom na jeho celospoločenský význam, je nepriaznivé:

- v železničnej nákladnej doprave sú výkony na úrovni 20 % celkových výkonov nákladnej dopravy (v čistých tonových kilometroch),
- v železničnej osobnej doprave sú výkony na úrovni 6 % z celkového objemu osobnej dopravy vrátane individuálnej automobilovej dopravy, resp. na úrovni 26,31 % výkonov verejnej dopravy (v osobových kilometroch).

I napriek nízkemu podielu v preprave tovaru a osôb je zavedený fungujúci trhový režim a medzi železničnými spoločnosťami sú uzatvorené korektné zmluvné vzťahy, vrátane náležitostí v zmysle platnej legislatívy.

Regulácia jednotlivých druhov dopravy zo strany štátu je podceňovaná a nedostatočná. Tento stav je nielen nešetrný k životnému prostrediu, ale generuje aj potrebu ďalších investícií do cestnej infraštruktúry aj tam, kde nie je dostatočne využitý potenciál existujúcej železničnej infraštruktúry. V ostatnom desaťročí boli dokonca vybudované priemyselné a logistické parky s podporou štátnej správy a samosprávy bez napojenia na železničnú sieť. Súčasne je ale potrebné poznamenať, že štátne železničné spoločnosti nie celkom využili jestvujúci priestor pre svoje presadenie sa v slovenskom dopravnom priestore. V dôsledku tohto vývoja dnes hrozí, že pod aktuálnym tlakom ekonomických limitov zaniknú železničné spojenia a možno aj trate, ktoré by pri dôslednejšej regulácii v minulosti mohli zostať zachované.

2.1. Nedostatky služieb železničného sektora z pohľadu užívateľov

V osobnej doprave:

- stav staníc, vlakov a železničného prostredia (zanedbanosť, zastaranosť, nečistota),
- ponuka služieb z pohľadu verejnosti nedosahuje požadovanú úroveň (nečistota, technická nespohľadnosť, nedostatočná kapacita niektorých vlakov, nedostatky vo vykurovaní,

- grafity, nedostatočná flexibilita – nezabezpečenie alebo neskoré zabezpečenie náhradnej dopravy, nereagovanie na reálne prepravné potreby počas nárazového zvýšenia dopytu), nedostatočná informovanosť cestujúcich pri mimoriadnostiach,
- zložitosť železničných cestovných poriadkov, ktoré nie sú vždy náležite prispôsobené potrebám cestujúcich, nízka flexibilita železničnej osobnej dopravy, chyby v regulácii a harmonizácii podmienok dopravného trhu,
 - pretrvávajúca nepreviazanosť autobusovej dopravy na vlakovú dopravu (najmä z dôvodu rôznych objednávateľov – MDVRR SR, VÚC – a často aj neochoty VÚC spolupracovať a vytvárať prepojenia bus-vlak), ale aj vlakov medzi sebou navzájom,
 - nedostatok pocitu bezpečnosti cestujúcich vo vlakoch a na staniciach.

V nákladnej doprave:

- nie dostatočne konkurencieschopný sortiment ponúkaných služieb (v porovnaní s cestnou dopravou),
- nižšia flexibilita v poskytovaní služieb a cenotvorbe za poskytované služby (každoročná aktualizácia cenových nástrojov pri cenotvorbe),
- dlhšie dodacie lehoty v porovnaní s cestnou dopravou,
- rezervy v spôsobe komunikácie vo vzťahu medzi ZSSK CARGO a jeho zákazníkmi pri objednávaní prepravy najmä v kategórii jednotlivých zásielok,
- neukončená elektronizácia prepravného procesu,
- relatívne zastaraný park vozňov a jeho nevyhovujúca štruktúra (chýbajú niektoré rady vozňov),
- značný rozsah vykrádania vozňových zásielok.

V železničnej infraštruktúre:

- nevyhovujúci stav železničných staníc, zastávok,
- nevyhovujúci stav železničnej infraštruktúry s veľkým množstvom prechodných obmedzení traťovej rýchlosti (tento stav je len čiastočne kompenzovaný úsilím ŽSR nenarúšať predmetnými obmedzeniami plnenie GVD v rámci ZPŽI), vysokým podielom nezabezpečených priecostí, pretrvávajúcimi problémami elektromagnetickej kompatibility a neflexibilnou organizáciou prevádzky,
- nezákaznícka komunikácia s cestujúcou verejnosťou, neúplná informovanosť cestujúcich počas meškania vlakov v železničných staniciach ako aj v samotných vlakoch osobnej dopravy počas nehôd, prevádzkových porúch a mimoriadností,
- nedostatočné previazanie jednotlivých módov dopravy (bariérové prechody k iným druhom verejnej osobnej dopravy bez vyhovujúcej navigácie a informačných tabúl, absencia cyklostojanov, nedostatočná kapacita záchytných parkovacích plôch pri staniciach v regiónoch),
- značný rozsah poškodzovania a vykrádania súčastí železničnej infraštruktúry.

2.2. Príčiny vzniku nepriaznivého stavu v sektore železničnej dopravy

Základnou príčinou je dlhodobý nedostatok zodpovednosti vo vzťahu medzi štátom a železnicou (štát si objednával výkony, ale neuhrádzal svoje záväzky), ako i dlhodobá absencia jednotiacej vízie a koordinačného úsilia zo strany MDVRR SR.

Jediným súčasným dokumentom je Stratégia rozvoja dopravy SR do roku 2020 (uznesenie vlády SR č. 158 z 3.3.2010). Stratégia rozvoja dopravy SR do roku 2020 poukazuje na potrebu investičného rozvoja siete a terminálov, rastu intermodálnej nákladnej dopravy, posilnenia regulačného úradu vzhľadom na predpokladanú liberalizáciu železničnej dopravy, certifikácie rušňovodičov, nového systému spoplatnenia infraštruktúry a podpory záujmu mládeže o zamestnania v doprave, na nutnosť zavádzať do praxe európsku normu práv a povinností cestujúcich v železničnej doprave, ako aj na potrebu rozvíjať integrované dopravné systémy a riešiť bezpečnosť na železničných priecestiach.

Táto stratégia ale nevyriešila otázky spôsobu nastolenia účinnejšej del'by práce medzi železničnou a cestnou dopravou. Jej účinok sa preto v praxi takmer neprejavil.

Železnice prevádzkujú aj zastarané zariadenia, ktoré musia byť udržiavané, za účelom zabezpečenia bezpečnosti a plynulosti dopravy na dráhe. Problémy železníc spočívajú ako v spomínanej zastaranosti používaných zariadení, tak v zanedbávaní ich údržby, na čo mal dosiaľ nemalý vplyv aj nedostatok finančných zdrojov. Je preto potrebné nielen venovať zvýšenú pozornosť údržbe používaných technických a technologických prostriedkov a zariadení, ale aj zabezpečiť ich cyklickú a systémovú obmenu, pri rešpektovaní možnosti RVS a zachovávať účelné proporcie medzi nákladmi na údržbu a nákladmi na obnovu.

Všetky uvedené základné problémy železničnej dopravy a prevádzky vedú ku zhoršeniu vnímania železničných spoločností v očiach verejnosti ako poskytovateľov spoľahlivých a kvalitných dopravných služieb. Negatívny vývoj situácie v sektore železničnej dopravy nepriaznivo pôsobí na výkonný železničný personál; železničiarci strácajú, s výnimkou svojej histórie, akúkoľvek príčinu byť hrdí na svoju profesiu. V dôsledku toho sa znižuje tiež záujem študentov, ako potenciálnych železničných zamestnancov o prácu v železničnej doprave. Hoci táto skutočnosť možno zatiaľ neovplyvňovala viditeľnejšie chod železničných spoločností, jej neriešenie vytvára závažnú hrozbu už v pomerne blízkej budúcnosti.

V súčasnosti je napríklad priemerný vek zamestnancov na ŽSR 46 rokov. Z dôvodu optimalizácie počtu zamestnancov sa ročne prijíma cca len 30 – 40 nových absolventov stredných a vysokých škôl na ŽSR. Situácia na ZSSK je takmer identická (priemerný vek zamestnancov tu dosahuje 45 rokov).

Najvýznamnejšími dôvodmi nezájmu o štúdium v železničných študijných odboroch sú:

- veľmi obmedzená možnosť uplatniť sa v tejto odbornosti na pracovnom trhu, psychologicky ďalej prehĺbená masívnym prepúšťaním v posledných dvoch rokoch,
- nízka finančná atraktívnosť v porovnaní s ostatnými sektormi hospodárstva,
- zlý imidž železničnej dopravy spôsobený aj dlhodobým obmedzovaním železničnej dopravy bez zrejmej perspektívy jej rozvoja,
- v poslednom rade aj zastaranosť používanej techniky a technologických prostriedkov.

3. Program revitalizácie železničných spoločností

Komplexnejšie v súčasnosti rieši problém slovenského železničného sektora Program revitalizácie železničných spoločností (uznesenie vlády SR č. 188/2011 zo dňa 16. marca 2011). Jeho implementáciou sa doteraz sektor finančne ako tak stabilizoval, pričom sa štát zaviazal doplatiť železniciam staré dlhy a objednávať len toľko železničných výkonov a služieb, koľko dokáže zaplatiť.

Zároveň sa zvýšila platobná disciplína medzi železničnými firmami, výrazne sa znížili aj ich náklady na železničnú infraštruktúru a spomalilo sa zvyšovanie kumulovaných strát:

- v ŽSR medziročné (2010/2011) zníženie účtovnej straty zo 101,5 na 31,8 mil. EUR (vplyvom najmä zvýšenia dotácie zo ŠR o 71,7 mil. EUR oproti r. 2010 za účelom eliminácie časti zníženia úhrad za použitie železničnej infraštruktúry, z titulu zavedenia nového systému spoplatnenia od r. 2011 /pozn. poplatok za použitie ŽI klesol celkovo o 92,9 mil. EUR oproti r. 2010/, zaúčtovaním pohľadávky voči štátu vyplývajúcej zo zmluvy o prevádzkovaní ŽI za r. 2011 vo výške 68,4 mil. EUR a pri medziročnom celkovom znížení nákladov o 21 mil. EUR).
- v ZSSK CARGO v tom istom období zníženie straty zo 122,6 mil. EUR na 0,3 mil. EUR (vplyvom najmä zníženia nákladov o 129 mil. EUR, v tom zníženie poplatku za použitie ŽI o cca 70 mil. EUR). Treba však poznamenať, že k tomuto optimistickému výsledku prispelo aj odkladanie revízií a minimalizovanie údržby železničných koľajových vozidiel, posun časti nákladov do roku 2012 (napr. Železničné telekomunikácie), rozpustenie opravných položiek k majetku. Tento dlh voči budúcnosti môže nepriaznivo ovplyvniť hospodársky výsledok firmy v ďalších obdobiach.

ZSSK dosiahla v roku 2011 stratu 15 765 tis. EUR, čo bol v porovnaní s rokom 2010, kedy bol dosiahnutý zisk 5 256 tis. EUR horší výsledok hospodárenia o 21 021 tis. EUR hlavne v dôsledku zúčtovania medziročne nižšej úhrady dopravných služieb vo verejnom záujme v osobnej preprave zo ŠR o 23 114 tis. EUR.

Začalo sa aj s odstraňovaním najzreteľnejších systémových chýb, ako napríklad:

- vysoké zaťaženie nákladnej dopravy poplatkami za infraštruktúru od zavedenia spoplatnenia (nový systém od 1. 1. 2011 v súlade s EÚ legislatívou a trhovými potrebami),
- zavedenie pojmu „trať v útlmovom režime“ do zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov,
- odstránenie deformácie pri delimitácii majetku po rozdelení Železničnej spoločnosti, a. s., na osobnú a nákladnú železničnú dopravu k 1. 1. 2005 (prevod dep zo ZSSK CARGO na ZSSK),
- príprava na zavedenie taktového režimu železničnej osobnej dopravy. Nevyhnutnosťou je v tomto prípade rešpektovanie najmä potrieb cestujúcich a takt musí byť zvolený vo vhodných časových polohách a na to vhodných tratiach.

Tento proces musí ďalej pokračovať v podobe systematickej realizácie komplexného strategického plánu. Jeho formulácia a neustála aktualizácia je prioritnou úlohou ministerstva, pri rešpektovaní zodpovednosti manažmentu spoločností za hospodárne riadenie podnikov.

4. Dlhodobé problémy štátnych železničných spoločností

4.1. Situácia v ZSSK CARGO

Identifikované pretrvávajúce problémy:

- vysoké zadlženie ZSSK CARGO v pomere k vlastnému imaniu (návrtná finančná výpomoc, dlh voči ŽSR za poplatok za použitie železničnej dopravnej cesty, bežné prevádzkové a investičné úvery),
- dodržanie termínu splatnosti návratnej finančnej výpomoci alebo neočakávané ukončenie niektorej úverovej linky,
- vysoká citlivosť výnosov z prepravy (90 % všetkých výnosov ZSSK CARGO) na externé vplyvy, ktoré ZSSK CARGO nedokáže celkom ovplyvniť (dodávateľsko-odberateľské vzťahy, rast/pokles ekonomiky SR a okolitých krajín, konkurencia – predovšetkým cestná, ...),
- vysoká (až 60 %) závislosť objemu prepráv na stave hutníckeho priemyslu,
- novoetablovaní privátni železniční dopravcovia (v súčasnosti 30 dopravcov v železničnej nákladnej doprave v SR) preberajú vo väčšine prípadov tradičné výkony ZSSK CARGO (nové objemy prepravy prinášajú na železnicu privátni dopravcovia zatiaľ len zriedka),
- utlmený rozvoj firmy (obchodné aktivity a technicko – investičný rozvoj) z titulu vysokého zadlženia,
- vysoké fixné náklady spoločnosti značne obmedzujúce cenovú politiku a maržu spoločnosti,
- nevyhovujúci mobilný park ZSSK CARGO (zastaranosť a investičná poddimenzovanosť) a jeho nedostatočné využívanie.

Je potrebné identifikovať realizovateľné reštrukturalizačné opatrenia, umožňujúce postupne plniť záväzky firmy. Perspektívnym riešením je strategické partnerstvo.

Je potrebné predpokladať, že pri reštrukturalizácii hospodárenia spoločnosti pri stagnujúcom objeme výkonov nemožno zabezpečiť rozvoj ZSSK CARGO, z tohto dôvodu možno očakávať určité ťažkosti pri implementácii opatrení spomínaných v tomto dokumente.

4.2. Situácia v ZSSK

Problémom finančnej stabilizácie v ZSSK naďalej zostáva:

- úhrada čiastky, ktorú spoločnosti dlží štát za realizované výkony vo verejnom záujme v minulosti,
- pevne zakontrahovaný modernizačný program, vysoko prevyšujúci rámec odpisov firmy,
- staré zmluvy o derivátových obchodoch,
- splátky investičného úveru poskytnutého spoločnosťou EUROFIMA na základe vládou schváleného dohovoru o založení spoločnosti EUROFIMA,
- prechodné zaťaženie zvýšenými nákladmi v súvislosti s nevyhnutnou revitalizáciou zakúpených pracovísk pre údržbu dráhových vozidiel,
- vyňatie vlakov kategórie IC zo zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme v snahe vyhnúť sa výraznejšej redukcii vlkm osobnej dopravy v čase, kedy nebola k dispozícii štúdia o prúdoch cestujúcich,
- financovanie investícií do budúcnosti.

4.3. Situácia v ŽSR

Identifikované problémy:

- Štruktúra kapitálových výdavkov zo ŠR – zdroje sú alokované len na modernizáciu infraštruktúry spojenú s čerpaním fondov EU. Investičné zdroje na rozvoj siete mimo koridorov sú dlhodobo vo výške 0 EUR, následkom čoho:
 - neprebíha realizácia modernizácie ostatnej siete,
 - je nedostatočná výška zdrojov vo výške odpisov (značne odpísaný majetok ŽSR), ktorá kryje len investície na odstraňovanie kritických miest na sieti a tým chýbajú a neustále sa znižujú vlastné zdroje na reprodukciu ostatnej siete ŽSR (mimo koridorov).
- Dlhodobé nerovnomerné financovanie železničnej a cestnej infraštruktúry má za následok zaostávanie rozvoja železničných tratí v SR ako aj v porovnaní s okolitými štátmi.
- Pretrváva problém so zabezpečením zdrojov na vysporiadanie nevysporiadaného majetku pre následný vklad do ZSSK a ZSSK Cargo, vrátane riešenia prebytočného a nepotrebného majetku.
- Vysoké percento voľnej kapacity siete (dopad dopravnej politiky - uprednostňovanie cestnej dopravy).
- Neriešenie pohľadávky ŽSR voči ZSSK Cargo, a. s. neumožňuje využiť všetky právne dostupné nástroje voči tretím dopravcom – neplatičom (čo v konečnom dôsledku zvyšuje riziko druhotnej platobnej neschopnosti ŽSR).

5. Priority využitia stabilizovaného transferu do ŽSR a ZSSK

V rámci Programu revitalizácie železničných spoločností bola prijatá zásada objednávanía výkonov a služieb štátom len na úrovni jeho finančných možností a doplatenie starých dlhov štátu voči ŽSR a ZSSK. Okrem toho boli uzatvorené s obidvoma firmami dlhodobé zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme.

Po vyčerpaní všetkých možností vnútorných úspor v ZSSK je potrebné priznať tejto spoločnosti zisk, bez ktorého nebude možné zabezpečiť rozšírenú reprodukciu jej výrobných prostriedkov. Rovnako bude potrebné postupne valorizovať kompenzáciu úhrad za výkony vo verejnom záujme spoločnosti v súvislosti s rastom nákladov jej vstupov.

Stabilizované disponibilné prostriedky treba sústrediť na nasledovné priority:

- riešenie vysokého zadlženia železničných firiem (v nadväznosti na úhradu dlhov štátu, vzniknutých počas minulých období neuhradením realizovaných výkonov vo verejnom záujme a výkonov za prevádzkovanie železničnej infraštruktúry),
- určenie a zavedenie stanovených štandardov vlakov, živých tratí a živých staníc, ktorých nedodržiavanie bude sankcionované (ŽSR vo vzťahu k dopravcom, dopravcovia vo vzťahu ku svojim zákazníkom). Pôjde predovšetkým o:
 - vlaky osobnej dopravy trvale čisté, idúce spoľahlivo, rýchlo a včas, bez grafitov a zjavných nedostatkov, s funkčnými WC a podľa technických štandardov, stanovených pre liberalizáciu osobnej železničnej dopravy a jednoducho kontrolovateľných (napr. čistota interiéru osobných vozňov, ako aj exteriéru vozňov i rušňov pri výjazde z pracoviska technicko-hygienickej údržby podľa jednoznačných kritérií, náter vozidla v súlade s korporátnymi pravidlami, prítomnosť grafitov, funkčnosť toaliet v cieľovej stanici, teplota interiéru v stanovenom intervale, počet neschopností hnacích dráhových vozidiel pri doprave vlaku za stanovené časové obdobie apod.); v tejto súvislosti je nevyhnutná:
 - konsolidácia údržby vozidiel železničnej osobnej prepravy a až následne zaobstarávanie nových vozidiel (najskôr musí byť zavŕšený modernizačný program na základe uzatvorených kontraktov ZSSK so ŽOS, nákupy nových vozidiel budú realizované s podporou fondov EÚ), pričom treba uvažovať o rôznych ďalších možnostiach, napr. lízingu,
 - prehodnotenie prínosu pomerne finančne náročných rekonštrukcii ŽKV s alternatívami kúpy nových ŽKV s ohľadom na potreby trhu.
- „živé“ trate, udržiavané v čistom stave a maximálne využívajúce možnosti dané ich trasovaním, bez bodových obmedzení rýchlosti a únosnosti a bez problémových miest z hľadiska priepustnosti alebo elektromagnetickej kompatibility (príkladmi štandardov je úplný súlad medzi konštrukčnými parametrami trate a jej reálnym technickým stavom, zachovanie stanovených rozhládových pomerov na priecestiach a viditeľnosti návestidiel, čistota odvodňovacích zariadení železničného spodku, počet porúch oznamovacích, zabezpečovacích a elektrotechnických zariadení s vplyvom na prevádzku za stanovené časové obdobie, stav náterov návestidiel, značiek a ďalších zariadení na tratiach apod.); v prvom kroku sa treba sústrediť na havarijné stavy,

- na problémy na tratiach s rýchlikovou dopravou a na odstraňovanie tých „hrdiel“, ktoré bránia nerušenej realizácii taktovej osobnej dopravy,
- „živé“ stanice a zastávky, udržiavané v čistom stave, garantujúce na slušnej úrovni poskytovanie všetkých základných funkcií (perón, čakáreň alebo prístrešok, osvetlenie, informácie, toalety, tečúca pitná voda, možnosť predaja cestovných dokladov, stojany pre bicykle, parkovisko Park & Ride, atď.; typickými štandardami je určenie minimálnych, ľahko kontrolovateľných nárokov na stavebnotechnický stav budov bez viditeľných závad a bez grafitov, stav náterov staničných zariadení, pokosenie a čistota areálu stanice, funkčnosť osvetlenia a ďalších zariadení stanice, s ktorým prichádza do styku verejnosť, vybavenie stanice lavičkami a trvale prístupnými čistými toaletami bez bariér v podobe ponížujúceho vyberania poplatkov alebo ich uzamykania apod.; minimálne štandardy budú stanovené v závislosti na výkony stanice alebo zastávky); predpokladá sa vytvorenie typologického radu vzorových projektov všetkých výkonnostných kategórií (zastávka, stanica 1. – 3. triedy), rešpektujúceho aktuálnu technickú úroveň železničnej prevádzky a vo svojom dôsledku znižujúceho neúnosnú udržiavaciu náročnosť súčasného fondu budov ŽSR.
 - systematické zvyšovanie bezpečnosti na železničných priecestiach, dosahované o. i. aj zavádzaním priecestných zabezpečovacích zariadení na najfrekventovanejších alebo najproblematickejších nezabezpečených priecestiach (na tento účel treba vypracovať komplexný program riešenia problematiky zvýšenia bezpečnosti na železničných priecestiach, obsahujúci aj znižovanie počtu nezabezpečených priecestí a úpravu režimu na sezónne využívaných priecestiach),
 - priblíženie osobnej železničnej dopravy ľuďom zriadením jednoduchých zastávok v obytných aglomeráciách, doplnením stojanov a prístreškov pre bicykle, lepším previazaním na iné druhy verejnej osobnej dopravy, realizáciou neplatených parkovísk pri staniaciach a zastávkach v regiónoch a pod.,
 - reformu odmeňovania výkonných zamestnancov železníc, s cieľom zabezpečenia náležitej konkurencieschopnosti železničného sektoru pri získavaní kvalifikovaných prevádzkových zamestnancov v rámci nadchádzajúcej generačnej výmeny v ňom,
 - v oblasti údržby železničnej infraštruktúry stanoviť jednoznačne výkony, ktoré budú vždy vykonávané správcom železničnej infraštruktúry a k týmto výkonom adekvátne doplniť príslušnú mechanizáciu a vozidlový park.

Pri zostavovaní investičných plánov štátnych železničných spoločností je žiaduce vychádzať primárne zo všeobecne uznávaného a najrozšírenejšieho konceptu „Free cash-flows“ (voľné, disponibilné peňažné zdroje). Pri rozhodnutiach o jednotlivých investičných projektoch treba dôsledne vykonávať analýzy návratnosti investícií a spravidla posudzovať aj variantné riešenia.

Následne pre zabezpečenie realizácie priorít v oblasti rozvoja je potrebné, aby ŽSR pri formulácii svojho investičného plánu okrem všetkých tu uvedených priorít zohľadňovali vo väčšej miere potreby objednávateľov rozhodujúcich výkonov a dopravcov, dbali na čo najmenšiu investičnú rozpracovanosť a doterajší spôsob rozdeľovania investičných prostriedkov nahradili systémom vopred definovaných a dlhodobo platných proporcií pri rozvíjaní všetkých agend podniku. Pre tento účel musí byť vypracovaný strednodobý investičný plán, stanovujúci rozvojové ciele týchto agend a vychádzajúci z podrobnej analýzy všetkých problémových miest na infraštruktúre z hľadiska traťovej rýchlosti, únosnosti, priepustnosti a elektromagnetickej kompatibility.

6. Strategické zámery zabezpečenia jednotnej vízie železničného sektora v SR

MDVRR SR vytvorí podmienky na realizáciu novej dopravnej politiky, ktorá bude viesť k aktívnej podpore železničného sektora tam, kde má potenciál, a to s rešpektovaním finančných možností štátneho rozpočtu.

Železničný sektor SR je v súčasnosti spoločnosťou negatívne vnímaný. Aj práve z uvedeného dôvodu je nevyhnutné definovať strategické rozvojové zámery pre železničný sektor SR.

Základné strategické ciele železničného sektora sú definované nasledovne:

- zachovanie a postupné zvyšovanie podielu železničnej dopravy v OD v rámci aktuálnych limitov rozpočtu verejnej správy,
- zachovanie a postupné zvyšovanie podielu železničnej dopravy v ND,
- oddĺženie sektora úhradou záväzkov štátu, vzniknutých v minulých obdobiach za realizované výkony vo verejnom záujme ŽSR a ZSSK,
- riešenie splátok investičného úveru na financovanie nákupu vozidiel pre ZSSK, poskytnutého spoločnosťou EUROFIMA na základe vládou schváleného dohovoru o založení spoločnosti EUROFIMA, prioritne spoločnosťou ZSSK,
- konsolidácia a ozdravenie železničného sektora predovšetkým využitím jeho vnútorných rezerv (dôležitou prioritou predloženého plánu opatrení je dosiahnuť, aby od roku 2013 žiadna železničná spoločnosť nevytvárala nekrytý dlh).

Manažmenty železničných spoločností musia vyvinúť maximálne úsilie, aby vnútornými opatreniami udržiavali jednotkovú cenu svojho produktu na úrovni nevyhnutnej na zabezpečenie funkčnosti i primeraného štandardu a tiež náležitý rozvoj potrebných činností.

Štát sa naopak má usilovať, aby vymedzil, ako veľký výkon majú železničné firmy vykonávať (t.j. koľko vlakových kilometrov majú v osobnej doprave realizovať a ako rozsiahlu železničnú sieť treba udržiavať a prevádzkovať), a tiež aby v čo najefektívnejšom režime objednal tento výkon na potrebných miestach krajiny a v náležitom režime.

V súlade s rešpektovaním možností rozpočtu verejnej správy je postup dosahovania strategických cieľov zo strany MDVRR SR nasledovný:

1. vymedzenie nevyhnutných výkonov v osobnej a nákladnej doprave:
 - ustálenie taktovej osobnej železničnej dopravy na úrovni možností ŠR. Železničná osobná doprava prevádzkovaná s určitým minimálnym štandardom:
 - vnútorná konsolidácia nadväznosti spojov na najdôležitejších tratiach,
 - previazanie železničných a autobusových spojov cez dopravnú autoritu, ktorú bude nevyhnutné zriadiť.
 - konsolidácia nákladnej dopravy:
 - zastavenie poklesu prepravy jednotlivých zásielok cez prehodnotenie dopravy Mn vlakov a ich podpory zo strany štátu / ŽSR v spolplatňovaní železničnej infraštruktúry (viď okolité štáty),
 - podpora intermodálnej prepravy,
 - podpora prepravy nebezpečného tovaru po železnici (presun tohto typu prepráv z cestných komunikácií),

- cielené investície ŽSR do úzkych miest pre nákladnú dopravu (PPS, prekládkové stanice, trvalé pomalé cesty a pod.),
 - schéma podpory štátu v programovacom období 2014 – 2020 pre obnovu železničných vlečiek v SR,
 - využitie potenciálu tranzitnej krajiny v prepravách prioritne v smere sever – juh a východ – západ (vrátane cenovej politiky, prekládkových staníc, modernizácie infraštruktúry, ...).
2. nasledovná redukcia prevádzkovej siete železničných tratí a odovzdanie prebytočných tratí na VÚC, resp. obce alebo ich zakonzervovanie; usporené prostriedky prispievajú k nastoleniu štandardov zachovávaných tratí a staníc, pričom prednostne budú odstraňované tie kritické miesta, ktoré sa ukážu v súvislosti s postupným zavedením taktového GVD, alebo ktoré inak bránia realizácii osobnej a nákladnej dopravy,
 3. zlepšenie tempa modernizácie, ktorá sa sústreďuje na perspektívne železničné výkony, sa dosiahne predovšetkým väčším dôrazom na efektívnosť využívania zdrojov z OPD a v prípade ZSSK aj priznaním zisku,
 4. vytvorenie podmienok na možný rozvoj železničnej dopravy v nasledujúcich obdobiach.

Predpokladom pre plnenie strategických cieľov je optimalizácia organizačnej štruktúry železničných spoločností prispôbením sa novému objemu výkonov.

Samotná realizácia stratégie musí byť cieľom MDVVR SR, pričom základným predpokladom je:

- koordinácia železničných podnikov ministerstvom dopravy,
- v oblasti železničnej osobnej dopravy zachovanie centrálného objednávanie regionálnej železničnej dopravy štátom (resp. v budúcnosti centrálnou, na to určenou agentúrou „dopravnou autoritou“),
- diferencovanie prístupu štátu k ŽSR (manažér infraštruktúry, právna forma sui generis), ZSSK (akciová spoločnosť pôsobiaca najmä na základe zmluvy o doprave vo verejnom záujme) a k ZSSK CARGO (akciová spoločnosť pôsobiaca v liberalizovanom prostredí).

Nástroje ministerstva pre napĺňanie svojho zjednocujúceho poslania

Základným identifikovaným problémom je absencia jednotiacej vízie rozvoja železničnej dopravy a nedostatok koordinácie medzi subjektmi, pôsobiacimi v železničnom sektore na Slovensku a jednotlivými druhmi dopravy. To je základnou úlohou MDVRR SR, ktoré je tvorcom dopravnej politiky, reprezentantom vlastníka zariadení železničnej infraštruktúry, jediným akcionárom akciových spoločností ZSSK a ZSSK CARGO, tvorcom národnej legislatívy v oblasti pôsobenia železníc, objednávateľom výkonov vo verejnom záujme a tiež distribútorom investičných dotácií.

MDVRR SR musí presadzovať všetky dlhodobé strategické koncepčné opatrenia, zvyhodňujúce železničnú dopravu:

- uplatňovaním nástrojov štátu na harmonizáciu podmienok podnikania pre všetky druhy dopravy,
- presadzovaním internalizácie externých nákladov pre jednotlivé druhy dopravy, podporou ekologických druhov dopravy a pod.

Pre naplnenie koordinačnej funkcie disponuje MDVRR SR nasledovnými možnosťami:

- rokovanie o štátnom rozpočte,
- zmluva o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry, zmluva o doprave vo verejnom záujme (s tým súvisí aj koordinácia prípravy grafikonu vlakov osobnej dopravy ministerstvom),
- investičné transfery – presné určenie účelu,
- schvaľovanie podnikateľského plánu železničných podnikov, účasť zástupcov ministerstva v správnych a dozorných radách,
- rozhodnutia akcionára v akciových spoločnostiach (ZSSK, ZSSK CARGO),
- priame usmernenia vo vzťahu k manažérovi infraštruktúry v rámci platnej legislatívy,
- legislatíva a jej zmena, využívanie kontrolných právomocí zo zákona (štátny odborný dozor).

7. Opatrenia pre naplnenie jednotnej vízie železničného sektora

Opatrenia pre naplnenie jednotnej vízie železničného sektora v SR sú vzhľadom na ich charakter rozdelené na:

- opatrenia nevyžadujúce veľké, resp. dodatočné finančné výdavky,
- opatrenia, ktorých realizácia si vyžaduje zdroje z rozpočtu verejnej správy.

7.1. Opatrenia, nevyžadujúce veľké, resp. dodatočné finančné výdavky

7.1.1. Spoločné opatrenia v oblasti celého železničného sektora

7.1.1.1. Hospodárenie a organizovanie železničných spoločností

- znižovanie nákladovosti a zlepšenie akcieschopnosti železničnej dopravy:
 - podpora vytvárania konkurenčného prostredia v osobnej a nákladnej doprave,
 - stabilné financovanie uzatvorených zmlúv o výkonoch vo verejnom záujme zo strany štátu,
 - kontrola dodržiavania predpisov poskytovateľmi dopravných služieb nezávislými kontrolnými orgánmi priamo v teréne zo strany ÚRŽD aj MDVRR SR s prizvaním kontrolných orgánov manažéra infraštruktúry) priamo v teréne, s následným sankcionovaním zistených nedostatkov.
- odstránenie chýb v rozdelení majetku medzi jednotlivými železničnými firmami (najmä cez legislatívnu zmenu zákona č. 259/2001 Z. z. o Železničnej spoločnosti, a. s., a o zmene a doplnení zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 258/1993 Z. z. o Železničniciach Slovenskej republiky v znení zákona č. 152/1997 Z. z., v znení zákona č. 117/2006 Z. z., ktorá stanoví presný postup ako nakladať s majetkom),
- koordinácia činností medzi železničnými firmami zo strany ministerstva,
- zosúladením postupu firiem pri spoločných aktivitách (napr. príprava grafikonu),
- dodržiavanie platobnej disciplíny s uplatňovaním aktívnych finančných nástrojov,
- využívať synergický efekt v železničných spoločnostiach:
 - spoločné obstarávanie – pri rovnakom zadefinovaní postavenia všetkých spoločností ako obstarávateľa by spoločné obstarávanie mohlo priniesť významné finančné úspory v rámci železničného sektora, resp. v rámci pôsobnosti celého ministerstva,
 - spoločne postupovať napr. v oblasti informatiky, energetiky a pod., pri rešpektovaní ekonomickej efektívnosti takto zabezpečovaných činností a za predpokladu akceptovania cien, termínov a kvality poskytovaných služieb ich odberateľmi.
- činnosť dispečerských aparátov železničných spoločností:
 - zlepšiť koordináciu dispečerských aparátov železničných spoločností, určiť dispečerov s vrcholovou zodpovednosťou pri rozhodovaní o nasadení hnacích dráhových vozidiel iného dopravcu pri mimoriadnych udalostiach.
- racionalizácia činností železničných spoločností:
 - zvyšovanie kvality a úrovne riadenia vrátane riadiacich zamestnancov na jednotlivých stupňoch riadenia,
 - optimalizácia riadenia železničnej administratívy,

- štandardizácia činností a materiálneho vybavenia vnútropodnikových udržiavacích pracovísk,
- významné zvýšenie flexibilitnosti logistiky (zásobovanie tovarom a službami),
- posilnenie kompetencií a zodpovednosti na regionálnej úrovni (najmä pri správe výkonných pracovísk), zavedenie systému jednoznačnej zodpovednosti za procesy, pričom však činnosti zabezpečovania železničnej prevádzky a ľahkej, resp. strednej údržby rozhodujúcich základných prostriedkov musia byť rozhodované a manažované vždy na výkonnom pracovisku – so stanovením jednoznačnej zodpovednosti jediného zodpovedného vedúceho.

7.1.1.2. Riadenie ľudských zdrojov

- vzdelávanie zamestnancov železničných spoločností:
 - zmenou spôsobu školenia, odborného výcviku a zdravotných prehliadok zamestnancov s cieľom racionalizácie nákladov a zvýšenia produktivity práce; za tým účelom upraviť jestvujúcu legislatívu, ak sa to ukáže potrebným.
- zaviesť riadenie ľudských zdrojov na základe štandardizovaných procesov, primeraných miere tvorivosti a iným špecifickým požiadavkám každej obsadzovanej pracovnej pozície:
 - pre každé plánované referentské miesto definované predpoklady vrátane praktických skúseností pri vykonávaní, organizovaní alebo zabezpečovaní železničnej prevádzky, odborných, zdravotných, psychických, jazykových a iných špecifických požiadaviek (pokračovanie a aktualizácia súčasného nastavenia),
 - pre miesta vedúcich zamestnancov, vyžadujúce špecifický komplex odborných, morálnych, etických, vôľových a ďalších osobnostných vlastností, vyberať vhodné osobnosti na základe dlhodobých výsledkov ich praktického pôsobenia v odbore pod vedením skúsených odborníkov.
- spolupráca s vybranými školami pre celý sektor železničnej dopravy:
 - spolupracovať pri tvorbe vzdelávacích programov pre záujemcov o zamestnanie na železnici po úspešnom vyštudovaní vybraných odborov,
 - uzatvoriť rámcovú zmluvu s vybranými školami, prioritne so školami so zameraním na dopravu, elektrotechniku a strojárstvo. Definovať vzájomnú spoluprácu pri vzdelávaní, realizácia odbornej praxe študentov na prevádzkových pracoviskách železničných spoločností, školenie BOZP s overovaním znalostí, uskutočňovanie odborných exkurzií, uskutočňovanie odborných stáží pedagogických zamestnancov, poskytovanie vybraných interných predpisov, poskytnutie OOPP v zákonom stanovenom rozsahu, prezentácia a propagácia učebných odborov so železničným zameraním, poskytnutie voľných cestovných lístkov žiakom na dochádzku na odbornú prax.
- vytvorenie programu ponúkaných benefitov:
 - budúcim uchádzačom o zamestnanie (napr. výhody už počas štúdia odboru so železničným zameraním pri záväzku študenta neskôr sa zamestnať v železničnom sektore; ponuka zamestnania pre najlepších študentov, resp. autorov prínosných diplomových prác).

7.1.1.3. Legislatívne opatrenia

- harmonizácia podmienok podnikania železničnej a cestnej dopravy, resp. všetkých druhov dopravy, úprava legislatívy vo veciach hospodárskej súťaže,
- internalizácia externých nákladov pre jednotlivé druhy dopravy,
- podpora ekologických druhov dopravy,
- zmena legislatívneho rámca pri nakladaní s prebytočným majetkom štátu (zákon č. 92/1991 Zb. o podmienkach prevodu majetku štátu na iné osoby v znení neskorších predpisov), najmä posúdenie možnosti sústredenia nadbytočného majetku železničných firiem do samostatnej spoločnosti,
- legislatívna úprava zaradenia koľajísk rušňových diep a opravovní vozňov vo vzťahu k podmienkam ich prevádzky v porovnaní s podmienkami kladenými všeobecne na celoštátnu dráhu,
- zrovnoprávnenie podmienok získania licencií, povolení, registrácii ŽKV na prevádzkovanie železničnej dopravy v okolitých štátoch s podmienkami obdobnými pre zahraničných prepravcov na Slovensku,
- vytvorenie podmienok pre nediskriminačný prístup do distribučnej sústavy elektrickej energie v správe ŽSR.

7.1.1.4. Systém kontroly

- zlepšiť systém nezávislej kontroly dodržiavania zákonov, vyhlášok a predpisov železničnými dopravcami,
- zabezpečiť fyzickú kontrolu identity rušňovodiča, porovnaním údajov z informačného systému ŽSR,
- trvale sledovať objem a kvalitu produktu železničných spoločností ministerstvom (ako objednávateľom dopravy) v oblasti ich prevádzky i ekonomiky.

7.1.1.5. Bezpečnosť v sektore železničnej dopravy

- bezpečnosť cestujúcej verejnosti:
 - zlepšiť pocit bezpečnosti a istoty cestujúcej verejnosti vo vlakoch i na staniciach.

7.1.1.6. Prestíž sektora železničnej dopravy

- vizuálny a celkový dojem:
 - zlepšenie nepriaznivého vizuálneho dojmu, ktorým pôsobí železnica na svoje okolie,
 - dôsledná údržba čistoty, ako aj dôsledne a včas vykonávaná starostlivosť o majetok železničných spoločností,
 - odstraňovanie nepoužívaných a neperspektívnych zariadení a budov (pri zohľadnení ich pamiatkovej hodnoty),
 - zvýšenie kvality zamestnancov priamo komunikujúcich so zákazníkmi,
 - zlepšenie kvality služieb v lôžkových, ležadlových a jedálenských vozňoch a mobilných baroch.
- spoločenské povedomie:
 - realizovať aktivity s cieľom zvyšovať prestíž a povedomie o slovenskom železničnom sektore z pohľadu verejnosti,
 - stanovené rozvojové ciele náležite komunikovať s verejnosťou.

7.1.2. Opatrenia v oblasti železničnej infraštruktúry

7.1.2.1. Neprevádzkované železničné trate a súvisiaca infraštruktúra

- úspory na údržbe neprevádzkovaných tratí:
 - odovzdanie neprevádzkovaných tratí samosprávnym krajom alebo iným subjektom, ak o ne budú mať záujem (podmienkou je garancia dlhodobého použitia na verejnoprospešný účel a financovanie z mimorozpočtových zdrojov),
 - zakonzervovanie neprevádzkovaných železničných tratí,
 - úspory na údržbe nevyužívaných stavieb.

7.1.2.2. Technická základňa ŽSR a jej údržba

- zmena systému údržby zariadení železničnej infraštruktúry podľa predikcie rozvoja chýb podľa výsledkov diagnostických meraní všade, kde to bude technicky možné,
- riešenie problematiky zastaranej technickej základne ŽSR, jej rôznorodosti a s tým súvisiacich vysokých nákladov na údržbu a zásob náhradných dielov,
- zvýšenie traťovej rýchlosti na nekoridorových tratiach s rýchlikovou prevádzkou (menej finančne náročné úpravy).

7.1.2.3. Priecestia na sieti ŽSR

- bezpečnosť na priecestiach:
 - znížiť počet nezabezpečených priecestí, zvýšiť zabezpečenie na nebezpečných, označiť ich kontaktnými údajmi pre prípad uviaznutia cestného vozidla alebo poruchy priecestia apod., legislatívne upraviť vzťahy medzi manažérom infraštruktúry a ostatnými dotknutými subjektmi vo všetkých podstatných súvislostiach (údržba, likvidácia nevyužívaných priecestí, zmeny režimu prevádzky apod.).

7.1.2.4. Kontrola ustanovení služobných predpisov

- zlepšiť možnosti ŽSR kontrolovať dodržiavanie platných ustanovení služobných predpisov dopravcami a správnosť údajov, súvisiace s výberom poplatku za použitie železničnej infraštruktúry; ide najmä o:
 - súlad medzi vlakovou dokumentáciou a skutočným radením vlaku, skutočná hmotnosť vozňov vo vlaku, neohlásené radenie vozňov s prekročenou nakladacou mierou alebo so zásielkami nebezpečného tovaru,
 - za týmto účelom zaviesť zariadenia pre identifikáciu merateľných parametrov koľajových vozidiel z hľadiska ich technicko-prevádzkových parametrov a vykonať náležité legislatívne úpravy,
 - zlepšenie možnosti ŽSR kontrolovať dodržiavanie predpisov na svojej infraštruktúre, účinne brániť poškodzovaniu infraštruktúry (znečistenie, ploché kolesá, vybrúsené koľajnice apod.) a účinne dbať na dodržiavanie zmluvy o využívaní infraštruktúry dopravcami (najmä vo veciach súladu medzi správou o zostave vlaku a skutočnosťou).

7.1.2.5. Revitalizácia železničných staníc v spolupráci so súkromným sektorom

- pokračovať v procese revitalizácie železničných staníc,
- zlepšiť priestorové nadväznosti medzi osobnou vlakovou dopravou a inými druhmi verejnej osobnej dopravy.

7.1.2.6. Organizácia činností na ŽSR

- významne zvýšiť flexibilitu prevádzkového personálu pri riadení sledu vlakov,
- otázka ďalšieho riešenia doplnkových služieb posunu a technickej kancelárie vo vzťahu ŽSR – ZSSK CARGO v zriaďovacích staniaciach,
- racionalizácia vykonávaných činností odstraňovaním duplicitne vykonávaných činností v jednotlivých stupňoch riadenia a rušením činností, ktoré nie je nevyhnutné vykonávať na základe externej legislatívy, resp. na základe zmluvy s objednávateľom výkonov,
- prehodnotenie potreby jednotlivých vnútorných organizačných jednotiek s návrhom ich kumulácie, príp. zrušenia,
- prehodnotenie ekonomického modelu ŽSR, podpora tvorby vnútorných dodávateľsko-odberateľských vzťahov, s cieľom zefektívniť hospodárenie VOJ.

7.1.3. Opatrenia v oblasti osobnej dopravy

7.1.3.1. Grafikon vlakovej dopravy

- taktová doprava:
 - vzájomné previazanie železničných spojov a významná racionalizácia využitia dráhových vozidiel i personálu,
 - nevyhnutnú koncentráciu výkonov na strategických železničných liniách treba kompenzovať postupným obmedzovaním železničnej osobnej dopravy na najmenej využívaných a vysoko neefektívnych tratiach, ak na nich neexistujú zvláštne závažné dôvody pre zachovanie železničnej dopravy,
 - minimalizovať požiadavky na obraty súprav vlakov osobnej dopravy, hlavne diaľkových rýchlikov, v obratových resp. východových ŽST bez vybavenia príslušných rozvodov médií (THÚ) a obsadenia kmeňového obslužného personálu resp. personálu dodávateľskej firmy (čistenie a pod.).

7.1.3.2. Objednávanie verejnej osobnej dopravy

- koordinácia centrálného objednávaného železničnej a regionálnej cestnej verejnej osobnej dopravy:
 - sústredenie objednávaného výkonov cestnej i železničnej dopravy centrálnou dopravnou autoritou, zabezpečujúcou náležitú koordináciu rôznych dopravných módov.
- zavedenie princípu „kto dotuje, ten koordinuje“ do systému určovania zliav v železničnej osobnej doprave:
 - prostriedkom je presun určovacích kompetencií od ÚRŽD k objednávateľovi dopravy, pričom zľavy, ktoré sú predmetom záujmu iných rezortov (zľavy pre študujúcu mládež alebo zľavy sociálneho charakteru) možno uplatniť iba za predpokladu kompenzácie takto vzniknutých strát dopravcu týmito rezortmi,

- diferenciácia výšky úhrady straty pri poskytovaní výkonov vo verejnom záujme podľa jednotlivých typov vlakov.

7.1.3.3. Integrované dopravné systémy

- zapojenie železničnej osobnej dopravy do vytváraných integrovaných dopravných systémov.

7.1.3.4. Komplexná príprava na plnú implementáciu nariadenia Európskeho parlamentu a rady č. 1371/2007 z 23. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave

7.1.3.5. Ďalšie racionalizačné opatrenia najmä v oblastiach

- čistenia dráhových vozidiel,
- využívania špeciálnych vozňov (lôžkové, ležadlové, jedálenské),
- intenzívnejšieho využitia prepravných a tarifných opatrení pre optimalizáciu využitia ponúkanej kapacity,
- vyvážiť objem investícií vložených do modernizácie koľajového parku a investícií potrebných na budovanie moderných hál údržby a opráv už pre dodané nové osobné klimatizované vozne, ucelené poschodové jednotky (EPJ, PUSH-PULL, 861 a pod.),
- zlepšenie úrovne starostlivosti o cestujúcich v staniciach i vlakoch (informovanosť, orientácia a pod.).

7.1.4. Opatrenia v oblasti nákladnej dopravy

7.1.4.1. Legislatívny rámec

- štátna dopravná politika:
 - vytvorenie a plné aplikovanie zásad štátnej dopravnej politiky, ktoré podporia železničnú nákladnú dopravu a odbremenú preťaženu cestnú sieť, napr. harmonizácia podmienok podnikania, internalizácia externých nákladov, podpora ekologických druhov dopravy,
 - štátna podpora železničných vlečiek (nových, resp. aktívnych),
 - podpora intermodálnej dopravy (dôležitým východiskom pre MDVRR SR v tejto veci bude akčný plán na podporu rozvoja kombinovanej dopravy a na okamžité intenzívne využitie aktuálne budovaných terminálov intermodálnej prepravy ihneď po ich dostavbe. Jeho cieľom je stanovenie krokov najmä pri riešení otázky pripravenosti potenciálnych zákazníkov a operátorov kontajnerových prepráv, disponujúcich dostatočným počtom vozňov a automobilov, ako aj dostatočným počtom výmenných nadstavieb.,
 - uplatňovanie štandardov okolitých krajín v oblasti udeľovania licencií na prevádzkovanie železničnej nákladnej dopravy a bezpečnostných osvedčení zahraničným dopravcom,
 - úplné spoplatnenie cestnej siete pre cestné motorové vozidlá s komerčným využitím,
 - rozšíriť systém kontroly dodržiavania povinností cestných dopravcov (preťaženie vozidla, apod.),

- podpora štátu pri odstraňovaní environmentálnych záťaží nachádzajúcich sa v železničnom priestore (stanice, rušňové depá, prekladiská a pod.).
- regulačný rámec a kvalita železničnej infraštruktúry:
 - podpora segmentov železničnej nákladnej dopravy (jednotlivé zásielky) a zabezpečenie konkurencieschopnosti SR v medzinárodnej preprave (najmä intermodálna doprava),
 - vytvorenie systému spoplatnenia doplnkových služieb manažéra infraštruktúry, ktorý bude pôsobiť motivačne,
 - riešenie kvalitatívnych parametrov poskytovania železničnej infraštruktúry pre užívateľov – železničné podniky (systémom sledovania a vyhodnocovania kvalitatívnych parametrov, motivačný systém).

7.1.4.2. Služby zákazníkom

- všeobecne:
 - zavedenie systému vybraných typov vlakov so stanovenými kvalitatívnymi podmienkami a ich garanciou,
 - rozšírenie elektronizácie prepravného procesu,
 - zvýšenie informovanosti prepravcu o pohybe zásielky,
 - modernizácia vozňového parku, zabezpečenie požadovaných radov vozňov,
 - minimalizácia prázdnych behov vozňov hľadaním možností spätného vytťaženia (napr. aj formou partnerstva s inými spoločnosťami),
 - zabezpečovanie komplexných služieb dopravcu zákazníkovi počas celej prepravnej cesty (vrátane zahraničných úsekov).
- segment jednotlivých vozňových zásielok:
 - revidovať útlm segmentu jednotlivých zásielok systémom organizačných opatrení, zohľadnenie v cenotvorbe pre prepravcov (stabilizované prepravy, nové prepravy).
- služby pre individuálnych zákazníkov:
 - skvalitniť služby najmä vo vzťahu k individuálnym zákazníkom (pravidelnosť, včasnosť, dodacie lehoty, jednoduchá komunikácia) pri efektívnom vynakladaní nákladov na ich zabezpečenie, napr. pri vyššej početnosti traťových obslúh, vyššej náročnosti na technické a ľudské zdroje, energie a pod.,
 - v oblasti segmentu jednovozňových zásielok nastaviť prístup pre využitie manipulačných vlakov.
- riešenie opatrení v oblastiach ako tranzitná politika firmy, kapacity prekládky a prečerpávania tovaru, ekologické záťaže, personál, kapacity pre zabezpečenie prepravy jednotlivých zásielok.

7.1.4.3. Cenová politika

- nastavenie prorastovo orientovanej cenovej politiky vo vzťahu k zabezpečeniu nárastu objemu prepráv v železničnej nákladnej doprave:
 - zavádzanie pevného grafikonu vlakovej dopravy,
 - poskytovanie služieb, ktoré odrážajú požiadavky zákazníkov,
 - ponúkať produkty o ktoré má zákazník záujem,
 - vytvorenie harmonizovaných podmienok používania infraštruktúry pre všetkých dopravcov.

7.2. Veľké investície v železničnom sektore

Významným zdrojom financovania rozvoja železničného sektoru sú zdroje EÚ. Štát v oblasti financovania slovenského železničného sektora presadzuje myšlienku podieľať sa priamymi investičnými dotáciami len na spolufinancovaní európskych projektov.

Vzhľadom na potrebu čo najefektívnejšieho využívania limitovaných verejných zdrojov ako i s ohľadom na množiace sa výhrady zástupcov EK voči prílišnej ambiciózności a nákladnosti doteraz prezentovaných železničných projektov považujeme za dôležité i primerané sústrediť sa v celom železničnom sektore na nasledovné investičné priority (nerozlišujeme pritom, či pôjde o projekty spolufinancované zo zdrojov EÚ, alebo o iné projekty):

- účelná a ekonomicky efektívna modernizácia koridorov, zaradených do hlavnej a doplnkovej dopravnej európskej siete, vychádzajúca z dôsledného porovnania relevantných alternatív (ekonomicky neefektívne projekty budú revidované tak, aby sa pri rešpektovaní limitovaných zdrojov v horizonte 15 – 20 rokov zabezpečila modernizácia ucelených koridorov, nielen ich fragmentov):
 - kompletizácia koridorových prác na úseku Bratislava hl. st. – Žilina (vrátane) – Čadca št. hr. SR/ČR,
 - rýchlejší postup modernizácie (s príspevom ekonomicky odôvodneného zmiernenia pôvodne vyžadovaných parametrov) V. koridoru v úseku Žilina – Vrútky - Liptovský Mikuláš – Poprad/Tatry – Krompachy – Kysak – Košice,
 - príprava projektovej dokumentácie a v nadväznosti na postup v susedných krajinách realizácia modernizácie na IV. koridore v úseku štátna hranica SR/ČR – Kúty – Bratislava – Nové Zámky – štátna hranica SR/MR (s cieľom využiť synergický efekt ukončených prác na území ČR).
- modernizácia vozidlového parku v železničnej osobnej doprave,
- realizácia nevyhnutných investícií, súvisiacich so zavedením integrovaných dopravných systémov v Bratislave, Košiciach a v prípade preukázania efektívnosti aj v ďalších regiónoch,
- výstavba terminálov intermodálnej prepravy v Bratislave, Žiline, Leopoldove a Košiciach,
- konečné doriešenie problémov elektromagnetickej kompatibility na celej železničnej sieti ŽSR,
- modernizácia prekládkovej stanice Čierna nad Tisou,
- realizácia projektov inklúzie cestujúcich so zníženou pohyblivosťou (vytvorenie účelne vybranej siete staníc, ktoré budú bezbariérové, vybavené zdvíhacími plošinami a zabezpečia bezproblémový nástup osôb s obmedzenou pohyblivosťou do vlaku,
- výstavba parkovísk Park & Ride a Bike & Ride s cykloprístreškami,
- elektrifikácia a zdvokolažňovanie na železničnej sieti ŽSR tam, kde sa preukáže efektívnosť,
- obnovenie konštrukčných parametrov prevádzkovaných tratí ŽSR v rýchlosti i únosnosti,
- postupná obnova dožitých zariadení oznamovacej a zabezpečovacej techniky, elektrotechnických a energetických zariadení a ďalších zariadení používaných v železničnej prevádzke na prevádzkovaných tratiach,
- zvýšenie traťovej rýchlosti na nekoridorových tratiach s rýchlikovou prevádzkou,
- účelné prispôsobenie železničnej infraštruktúry potrebám konsolidovanej taktovej dopravy,
- nastolenie a postupné zvyšovanie jednotných štandardov tratí, staníc a vlakov,

- optimalizácia polohy osobných zastávok,
- inštalácia priecestných zabezpečovacích zariadení na frekventované nechránené priecestia,
- investície do technológií, obmedzujúcich potrebu pracovných síl,
- fyzická likvidácia nepotrebných a neodpredateľných budov s výnimkou pamiatkovo chránených budov,
- odstraňovanie environmentálnych záťaží.

Následne bude nevyhnutné stanoviť prioritné projekty, ktoré by mohli byť financované z prostriedkov EÚ v ďalšom programovacom období.

V súvislosti s problémom náležitej údržby investícií, zaobstaraných z eurofondov bude tiež potrebné realizovať opatrenia na riešenie reprodukcie eurofondových investícií, pričom je potrebné komplexne prehodnotiť odpisovú politiku u ŽSR a ZSSK, z dôvodu deficitu vlastných zdrojov na jednoduchú reprodukciu.

V súvislosti s predpokladanou revíziou dokumentácie stavieb v úseku Liptovský Mikuláš – Poprad/Tatry – Krompachy – Kysak – Košice i Púchov – Žilina je potrebné pripraviť také riešenia, ktoré budú reflektovať aktuálny stupeň prípravy projektovej dokumentácie stavieb v týchto úsekoch, ako i prebiehajúci medzinárodný tender na výber zhotoviteľa stavby Púchov – Žilina, modernizácia trate pre rýchlosť do 160 km/hod (II. etapa Považská Teplá – Žilina) a zohľadniť aj ekonomické dôsledky zastavenia prác na týchto projektoch.

Žiaducim prvkom je koordinácia investičných politík železničných spoločností. Pri plánovaní a samotnej realizácii veľkých investičných projektov s dopadom na prevádzkovú činnosť ostatných železničných spoločností je potrebné zabezpečiť vzájomnú koordináciu pod gesciou MDVRR SR.

8. Sumarizácia opatrení podľa rozhodujúcich tém

8.1. Finančná stabilizácia sektora (ústredným motívom je vyrovnané hospodárenie všetkých železničných spoločností na úrovni možností štátneho rozpočtu počnúc rokom 2013)

- Finančné opatrenia:
 - úhrada starých dlhov štátu voči ŽSR a ZSSK,
 - priznanie primeraného zisku ZSSK,
 - valorizácia ceny, uhrádzanej štátom ZSSK a ŽSR za poskytnuté výkony vo verejnom záujme,
 - doriešenie problému zabezpečenia jednoduchej reprodukcie železničných investícií, obstaraných s účasťou eurofondov,
 - eliminácia zaťaženia železničných dopravcov povinnosťou poskytovať tie sociálne zľavy z riadneho cestovného, ktoré nie sú primerane kompenzované tým, kto takúto povinnosť stanovil,
 - od vedenia štátnych železničných spoločností vyžadovať optimalizáciu nákladových položiek tak, aby v súvislosti so zmluvami o dopravných službách vo verejnom záujme a zmluvou o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry nedochádzalo k neustálemu zvyšovaniu požiadaviek na štátny rozpočet; v zmluve o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry vykonať úpravy s cieľom obmedziť alebo eliminovať úhradu nie nevyhnutných nákladov podľa prílohy č. 5 zmluvy (Náklady osobitne uznané vlastníkom infraštruktúry).

- Prevádzkové opatrenia:
 - objednávanie železničnej osobnej dopravy štátom tam, kde je použitie železničnej osobnej dopravy účelné, a tak, aby túto dopravu bolo možné prevádzkovať v hospodárnom režime (tým sa rozumie úplné opustenie neefektívnych línií a sústredenie disponibilných výkonov na kompletizáciu výkonov na efektívnych tratiach),
 - následne účelná redukcia železničnej siete:
 - výber nevýkonných tratí (bez osobnej dopravy, s minimálnymi výkonmi nákladnej dopravy),
 - vypracovanie programu riešenia nevýkonných železničných tratí - ich odovzdanie prípadným záujemcom (samosprávam, obciam, iným subjektom) za presne stanovených podmienok (zachovanie železničnej prevádzky na nich po stanovený, dostatočne dlhý čas, jej financovanie mimo zmlúv o doprave vo verejnom záujme, uzatváraných medzi dopravcom a MDVRR SR; všetko sankcionované vrátením trate štátu), konzervácia ostatných nevýkonných tratí podľa stanovených pravidiel až do konečného rozhodnutia o ich prípadnej novej potrebnosti po konečnom doriešení problému koordinácie medzi prímestskou autobusovou a miestnou železničnou osobnou dopravou (napr. cestou dopravnej authority).

- redukcia kapacity doplnkových služieb posunu a technickej kancelárie ŽSR len na reálnu úroveň, krytú objednávkou dopravcov, prípadne prevod týchto činností na dopravcov,
 - legislatívna identifikácia pojmu „koľajisko depa alebo opravovne vozňov“ s ohľadom na stanovenie nevyhnutných požiadaviek na ich technický stav, minimálnu nevyhnutnú úroveň zabezpečovania ich údržby a tým spôsobené náklady,
 - preradenie TEŽ a TREŽ do kategórie špeciálnej dráhy v záujme zjednodušenia prevádzky,
 - spolupráca železničných spoločností počas mimoriadností, najmä:
 - spolupráca dispečerských aparátov (napr. otázka nariadení o kompetencii ústredného dispečera ŽSR pri uvoľnení trate po uviaznutí vlaku,
 - zastupiteľnosť rušňovodičov nákladnej a osobnej dopravy pri uvoľnení trate po uviaznutí vlaku.
 - riešenie otázky garancie kvalitatívnych parametrov ŽI voči dopravcom (nielen stavebnotechnického stavu železničných zariadení, ale aj flexibilitu pri riadení dopravy).
- Ostatné:
- podpora zámeru vytvoriť štátnu realitnú firmu, spravujúcu prebytočný majetok štátu, o. i. aj prebytočný majetok železníc,
 - organizačná reforma železnice s cieľom znížiť náklady a zvýšiť efektivitu jej činností, najmä zníženie veľkosti administratívneho aparátu ústrednej správy, štandardizácia spôsobu vykonávania udržiavacích prác vlastnými organizačnými zložkami a s tým súvisiacich náležitostí (personálne vybavenie, vybavenie náradím nástrojmi a materiálom apod.), zrealizovanie udržiavacích poriadkov, zásadné spružnenie logistiky a posilnenie kompetencií v oblasti železničnej prevádzky na regionálnej úrovni,
 - presun určovacích kompetencií vo veci taríf v železničnej osobnej doprave od Úradu pre reguláciu železničnej dopravy k objednávateľovi dopravy,
 - dodržiavanie platobnej disciplíny vo vzťahu medzi štátnymi železničnými spoločnosťami,
 - vysporiadanie majetku medzi železničnými firmami:
 - zámenná zmluva ŽSR – CARGO,
 - vklady vysporiadaného majetku do ZSSK CARGO a ZSSK,
 - podľa potreby novela zákona o ZSSK, a. s.
 - spoločné obstarávanie železničnými firmami,
 - koncepčné riešenie distribúcie elektrickej energie medzi jednotlivými železničnými podnikmi (najmä trakčnej energie),
 - intenzívnejšia spolupráca železničných spoločností pri zabezpečovaní ďalších spoločných alebo podobných činností,
 - vytvorenie a zachovávanie účelných proporcií pri tvorbe investičných plánov železničných spoločností medzi nasledovnými základnými témami investičného plánu:
 - ukončovanie rozpracovaných investičných akcií,
 - odstraňovanie havarijných stavov,
 - realizácia investičných priorít,

- zabezpečenie každoročného minimálneho investovania do každej zmysluplnej agendy podniku.

8.2. Revitalizácia osobnej dopravy

- zaviesenie konsolidácie grafikonu v rámci disponibilného rozsahu výkonu, financovateľného štátom (o. i. aj prostredníctvom segmentácie vlakov osobnej dopravy z pohľadu potreby miery kompenzácie disproporcie medzi nevyhnutnými nákladmi a dosiahnuteľnými tržbami u rôznych kategórií vlakov),
- následne pokračovanie v liberalizácii osobnej dopravy,
- účelná deľba práce medzi autobusmi a vlakmi:
 - cestou dohovoru s VÚC o deľbe výkonov medzi vlakmi a prímestskými autobusmi, prevzatie obsluhy územia výlučne železničnou dopravou v líniiach s vysokým prúdom cestujúcich a dobrým súbehom medzi cestnou komunikáciou a železničnou traťou,
 - zriadenie nezávislého dopravného úradu, „dopravnej autority“, centrálna objednávačkej železničnú osobnú dopravu, pripravenej preberať na dobrovoľnej báze od VÚC aj objednávanie prímestskej autobusovej dopravy (s ponukou automatického zriadenia IDS na celom území toho VÚC, ktoré sa rozhodne zveriť objednávanie prímestskej autobusovej dopravy tejto autorite; dôležitou podmienkou je definovanie minimálnych štandardov verejnej osobnej dopravy).
- spolupráca železnice so všetkými vytváraným integrovanými dopravnými systémami (najmä v Bratislave, Košiciach a v prípade preukázania efektívnosti aj v ďalších miestach),
- striktnjšie definovanie súbežnej dopravy vlakov a prímestských autobusov,
- zvýšenie pocitu bezpečnosti cestujúcich vo vlakoch a na staniciach,
- postupné nastolenie minimálnych štandardov vlakov osobnej dopravy; ich garancia a postupné zvyšovanie náročnosti (najmä cestou dôkladne vykonávanej údržby prevádzkovaných dráhových vozidiel, účelnej modernizácie starších vozidiel a obnovy vozidlového parku v rámci jestvujúcich finančných limitov, zvýšenej starostlivosti o vonkajšiu i vnútornú čistotu prevádzkovaných dopravných prostriedkov pri súčasnej redukcii nákladov cestou transparentných súťaží, umožňujúcich väčšiu diverzifikáciu možných dodávateľov),
- postupné nastolenie minimálnych štandardov osobných staníc; ich garancia a postupné zvyšovanie náročnosti (princiálnym imperatívom v tejto oblasti je okamžité zastavenie investovania do nedostatočne využitých odpísaných staničných budov a zastávok a ich systematická náhrada novými stavbami podľa jednotných projektov; v prípade staníc zahrnutých do programu revitalizácie môže výška investičného príspevku ŽSR dosiahnuť nanajvyš výšku investície do štandardnej stavby podľa jednotného projektu),
- realizácia programu výstavby parkovísk Park & Ride, Bike & Ride,
- realizácia program optimalizácie polohy osobných zastávok,
- komplexná príprava na plnú implementáciu nariadenia Európskeho parlamentu a rady č. 1371/2007 z 23. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave,
- zavedenie sledovania frekvencie cestujúcich u ZSSK on line (načítanie do systému každého cestujúceho vo vlaku), následne flexibilné reagovanie na prípadné kapacitné problémy,

- intenzívnejšie využitie prepravných nástrojov, motivujúcich cestujúcich optimálne využívať dopravné kapacity (vytvorenie motivačných prvkov pre cestujúcich na spoznanie závislosti ceny za prepravu hradenej cestujúcim rôzne v závislosti od cesty vykonanej počas prepravného sedla, alebo špičky podľa času a druhu použitej služby),
- zavedenie osobnej zodpovednosti za nedostatky v preberaní vozidiel po opravách alebo čistení u príslušných vedúcich zamestnancov,
- racionalizácia využívania špeciálnych vozňov (lôžkové, ležadlové, jedálenské) – obmedzenie ich výkonov a opatrenia na zvýšenie efektívnosti tam, kde ich prevádzka preukazuje najvyššie straty.

8.3. Revitalizácia nákladnej dopravy

- revitalizácia a modernizácia prekladiska v Čiernej nad Tisou,
- program podpory rozvoja kombinovanej dopravy,
- program podpory vlečiek (zjednodušenie podmienok pre údržbu a prevádzku vlečiek, uzákonenie povinnosti napojiť priemyselné a logistické parky na železničnú sieť, apod.),
- podpora ďalšej liberalizácie nákladnej železničnej dopravy,
- úprava výnosu o poplatku za DC s cieľom zvýhodniť Mn vlaky, vlaky kombinovanej dopravy, vlaky prepravujúce nadrozmerné zásielky a zásielky nebezpečného tovaru,
- vyvíjanie permanentného úsilia na postupné zjednotenie podmienok podnikania v cestnej a železničnej nákladnej doprave (jednotné zarátanie kongescií, internalizácia externých nákladov, jednotné pravidlá spoplatňovania DC, vrátane úplného spoplatnenia cestnej infraštruktúry, prípadné regulačné opatrenia),
- program vnútorných opatrení CARGA pre zdokonalenie služieb zákazníkom - sieť vybraných vlakov s garantovanými parametrami a pevným GVD, elektronizácia prepr. procesu, informovanosť zákazníka o pohybe zásielky, doplnenie chýbajúcich radov vozňov, zavedenie jediného partnera pri komunikácii so zákazníkom (všetko na kľúč u jediného okienka), služba rozvozu a zvozu vlastnou kamiónovou službou,
- obstarávanie chýbajúcich radov nákladných vozňov u CARGA.

8.4. Nastolenie minimálnych štandardov tratí (kvalitatívne, prevádzkové, ich garancia voči dopravcom) a účelná modernizácia železničnej infraštruktúry

- obnovenie konštrukčných parametrov prevádzkovaných tratí v rýchlosti i únosnosti,
- postupná obnova dožitých zariadení oznamovacej a zabezpečovacej techniky, elektrotechnických a energetických zariadení a ďalších zariadení používaných v železničnej prevádzke na prevádzkovaných tratiach,
- konečné doriešenie problémov elektromagnetickej kompatibility na celej železničnej sieti ŽSR,
- účelná komplexná modernizácia tratí zaradených medzi koridorové línie,
- pokračovanie elektrifikácie a zdvokoľajňovania na železničnej sieti tam, kde je to účelné,
- zvýšenie traťovej rýchlosti na nekoridorových tratiach s rýchlikovou prevádzkou,
- účelné prispôsobenie železničnej infraštruktúry potrebám konsolidovanej taktovej dopravy,

- garancia dodržiavania cestovného poriadku všetkých vlakov idúcich v režime pevného grafikonu na stanovenej úrovni prípustnej tolerancie (napr. 6 %) vo veciach, ovplyvniteľných manažérom infraštruktúry voči každému dopravcovi zvlášť.

8.5. Komplexné riešenie problematiky železničných priecestí (z pohľadu bezpečnosti, nákladov na údržbu a prevádzku i eliminácie obmedzovania traťových rýchlostí)

- rušenie najmenej využitých nechránených priecestí,
- uzamykanie sezónne alebo občasne využívaných priecestí,
- zlepšenie rozhl'adových pomerov všade, kde to je možné bez neúmerňých nákladov,
- inštalácia priecestných zabezpečovacích zariadení na najfrekventovanejších nechránených priecestiach,
- legislatívna úprava zodpovednosti za údržbu priecestí medzi cestnú a železničnú správu.

8.6. Omladenie a zvýšenie úrovne kvalifikácie železničného personálu

- program reformy odmeňovania výkonných zamestnancov v rámci jestvujúcich finančných limitov, s cieľom vyrovnania priemernej mzdy v prevádzkových činnostiach na železnici s touto úrovňou v iných porovnateľných odvetviach (najmä prostredníctvom investícií znižujúcich nároky na počet pracovných miest a prehodnotením rozsahu železničnej administratívy),
- program optimalizácie riadenia ľudských zdrojov (stanoviť zásady pre kariérny rast s uplatnením princípu „každý sa musí najprv naučiť robiť to, čo neskôr má riadiť“),
- program omladenia železničného personálu:
 - formulácia vzdelávacích programov prípravy na železničné povolania v úzkoprofilových oblastiach v spolupráci s odbornými strednými a vysokými školami,
 - podpora dobrovoľných aktivít verejnosti, zameraných na železniciu (železničná nostalgia, činnosť detskej železnice v Košiciach apod.), uprednostnenie účastníkov týchto aktivít pri ich zamestnávaní na železnici alebo zaradovaní do vzdelávacích programov prípravy na železničné povolania v prípade ich záujmu.

8.7. Konsolidácia majetkového vysporiadania medzi štátnymi železničnými spoločnosťami

- zámenná zmluva ŽSR – CARGO,
- zabezpečenie vkladu vysporiadaného majetku ŽSR do ZSSK CARGO a ZSSK (principiálne pôjde o priamy vklad vždy do tej firmy, ktorej areál je vkladným majetkom kompletizovaný),
- v tejto súvislosti podľa potreby novela zákona o Železničnej spoločnosti, a. s.

8.8. Zvýšenie úrovne kontroly v železničnej doprave

- zintenzívniť výkon kontrol dodržiavania zákonov, vyhlášok a predpisov železničnými dopravcami,
- vypracovať program kontroly dodržiavania štandardov kvality vykonávanej osobnej dopravy, ktorá je objednávaná MDVRR SR,
- zlepšiť možnosti ŽSR kontrolovať dodržiavanie predpisov na svojej infraštruktúre, účinne brániť poškodzovaniu infraštruktúry (znečistenie, ploché kolesá, vybrúsené koľajnice, ...) a účinne dbať na dodržiavanie zmluvy o využívaní infraštruktúry dopravcami (najmä vo veciach súladu medzi správou o zostave vlaku a skutočnosťou),
- zabezpečiť fyzickú kontrolu identity rušňovodiča, porovnaním údajov z informačného systému ŽSR,
- vypracovať ucelenú metodiku sledovania objemu a kvality produktu železničných spoločností ministerstvom v oblasti ich prevádzky i ekonomiky.

8.9. Zvýšenie prestíže železničnej dopravy

- primeraná sebareprezentácia železnice prostredníctvom jej histórie i dosiahnutých úspechov (čo najčastejšia prezentácia pozitívnych správ z prostredia železničných spoločností, spoločné usporadúvanie Dní železnice, intenzívnejšie využívanie aktivít železničného múzea ŽSR; užšia spolupráca štátnych železničných spoločností na zabezpečovaní jeho činnosti, apod.),
- dôsledná propagácia rozvojových a modernizačných aktivít v železničnej doprave,
- zásadné zlepšenie výzoru železničných priestorov, najmä tých, s ktorými prichádza do styku verejnosť:
 - dôslednejšou údržbou čistoty a technického stavu potrebného majetku,
 - urýchleným odpredajom nepotrebného majetku záujemcom,
 - dôslednou likvidáciou neodpredateľných budov (s výnimkou pamiatok) alebo zariadení; zastavením ďalšieho investovania do nedostatočne využitých, účtovne odpísaných budov staníc a zastávok, ich systematickou náhradou novými stavbami podľa jednotných projektov (v prípade staníc zahrnutých do programu revitalizácie môže výška investičného príspevku ŽSR dosiahnuť nanajvýš výšku investície do štandardnej stavby podľa jednotného projektu),
 - vyhlásením verejnej súťaže o najpriateľskejšiu stanicu.

Identifikácia úloh, stanovenie termínov ich plnenia, ako aj s tým súvisiacej zodpovednosti bude predmetom pravidelných porád generálnych riaditeľov železničných spoločností so sekciou železničnej dopravy a dráh MDVRR SR.

Zoznam použitých skratiek:

BOZP	bezpečnosť a ochrana zdravia pri práci
ČR	Česká republika
DC	dopravná cesta
EK	Európska komisia
EÚ	Európska únia
EUROFIMA	Európska spoločnosť pre financovanie koľajových vozidiel
GVD	Grafikon vlakovej dopravy
IC	kategória vlaku - InterCity
IDS	integrované dopravné systémy
MDVRR SR	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR
MF SR	Ministerstvo financií SR
Mn	kategória vlaku – manipulačný vlak
MR	Maďarská republika
MV SR	Ministerstvo vnútra SR
ND	nákladná doprava
OD	osobná doprava
OOPP	osobné ochranné pracovné pomôcky
OPD	Operačný program Doprava
OV	opravovňa vozňov
PLM	prekročená ložná miera
PPS	pohraničná prechodová stanica
PVM	Porada vedenia ministerstva
RID	Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru
RVS	rozpočet verejnej správy
SR	Slovenská republika
TEŽ	Tatranské elektrické železnice
TREŽ	Trenčianska elektrická železnica
ÚRŽD	Úrad pre reguláciu železničnej dopravy
VOJ	vnútorná organizačná jednotka
VÚC	vyšší územný celok
ZPŽI	Zmluva o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry
ZSSK	Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.
ZSSK CARGO	Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s.
ŽI	železničná infraštruktúra
ŽKV	Železničné koľajové vozidlá
ŽOS	železničné opravovne a strojárne
ŽP	Železničná polícia
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky