

INESS Policy Note 4/2012

Martin Vlachynský, Október 2012

ZOČI – VOČI DEFICITOM

**Ako znižovať výdavky v oblasti:
Podpora osobnej železničnej dopravy**

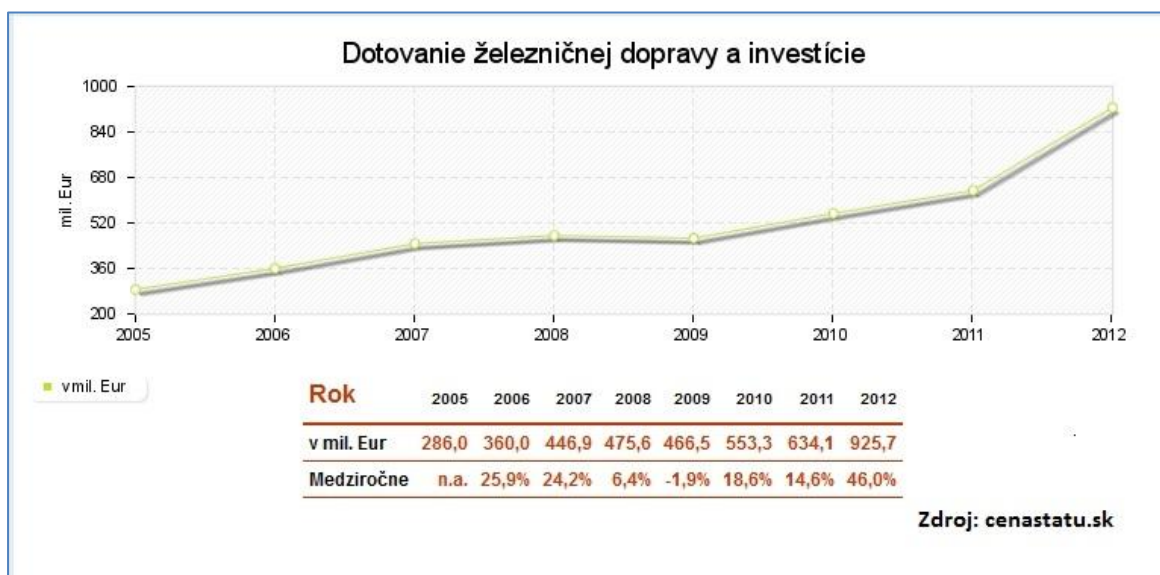
Zhrnutie

- Na Slovensku existujú stratové trate, na ktorých by bolo lacnejšie voziť cestujúcich taxíkmi
- Úspora zo zrušenia tratí po presune výkonov na autobusovú prepravu by mohla dosiahnuť minimálne 16 mil. eur

Na osobnej železničnej doprave utekajú milióny

Na Slovensku je 3 622 kilometrov železničných tratí, z toho 40% je elektrifikovaných. V roku 2010 zabezpečili železničari výkon 2 309 miliónov osobokilometrov. Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) majú zhruba 15 000 zamestnancov, Železničná spoločnosť Slovensko (ŽSSK) okolo 5 000 a Cargo 7 000. Tieto čísla naznačujú, že železničná doprava je súčasťou života veľkej časti populácie Slovenska. No náklady na ňu sú obrovské.

Napriek tomu, že železnice (nateraz pod týmto termínom pre zjednodušenie spájame ŽSSK aj ŽSR) vyberajú cestovné, ich činnosť sa nezaobíde bez významnej štátnej pomoci. V roku 2012 je rozpočtovaných na dotácie a investície železnicám 925 miliónov eur, čo je viac ako 8% daňových príjmov štátu. To zodpovedá napríklad **viac ako polovici výnosu dane z príjmu všetkých zamestnancov na Slovensku**. Z toho na základe zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme zhruba 200 miliónov ide ŽSSK, 270 miliónov ŽSR na udržiavanie infraštruktúry takisto podľa zmluvy a zvyšok tvoria investície, momentálne najmä zvyšovanie maximálnej rýchlosti na tratiach. Výdavky štátneho rozpočtu na železnice pritom narástli, aj za pomoci eurofondov, za posledných sedem rokov o 223%, najmä v dôsledku rozsiahlejších renovácií tratí. Väčšiu časť z týchto výdavkov môžeme prideliť osobnej doprave, pretože tam smeruje celá dotácia ŽSSK a väčšina investícií nad rámec zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme, keďže nákladné vlaky nebudú jazdiť 160km/h, ani nepotrebujú nové nástupištia.



V roku 2013 pôjde len na zabezpečenie prevádzky železničnej infraštruktúry a poskytovanie osobnej dopravy dotácia 465 mil. eur, z toho 205 mil. eur práve na prepravu osôb. Táto suma by postačovala na pokrytie ročných mzdových nákladov 15 530 zamestnancov poberaajúcich priemernú mzdu. Finančne extrémne náročnú situáciu si uvedomuje aj Ministerstvo dopravy, ktoré so železnicami pripravilo návrh nového grafikonu vlakovej dopravy ([GVD 2012/2013](#)), ktorý začne platiť v decembri. Jeho cieľom je vyššia efektívnosť osobnej dopravy na železnici, čo okrem výraznejšieho posunu

smerom k taktovej doprave (jazdiacej v pravidelných intervaloch v rámci dňa) prináša aj rušenie niektorých tratí. Ich presný počet sa v priebehu posledných týždňov menil, s definitívnou platnosťou by malo prísť ku zrušeniu prevádzky na tratiach: Nitrianske Pravno – Prievidza, Bánovce nad Ondavou - Veľké Kapušany, Jesenské - Turňa nad Bodvou (zostáva diaľková doprava), Stará Ľubovňa - Plaveč – Lipany, Spišské Vlachy - Spišské Podhradie.

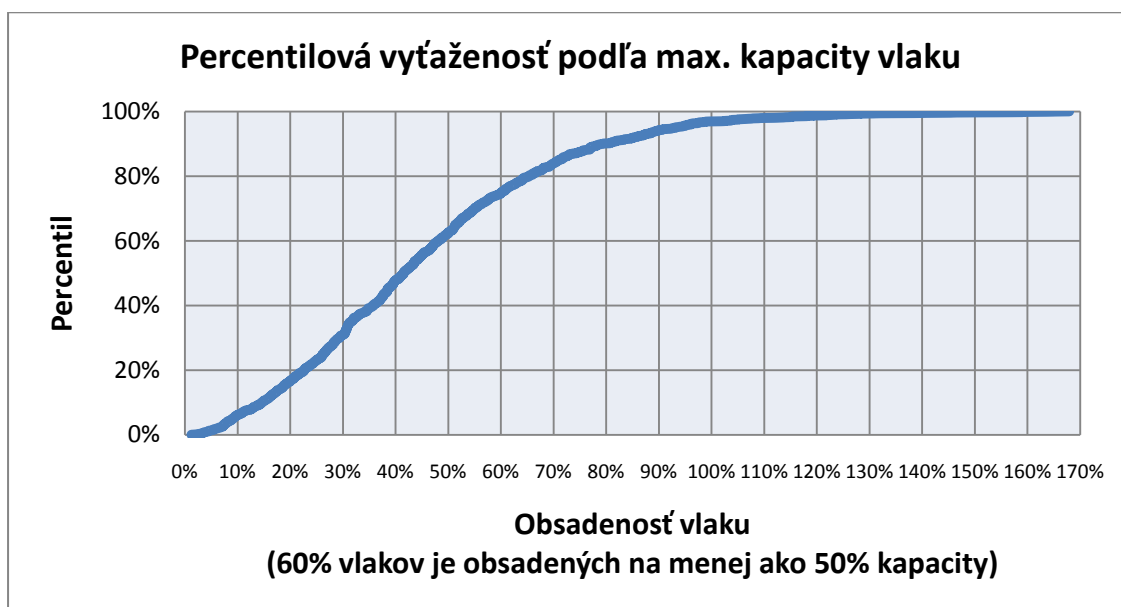
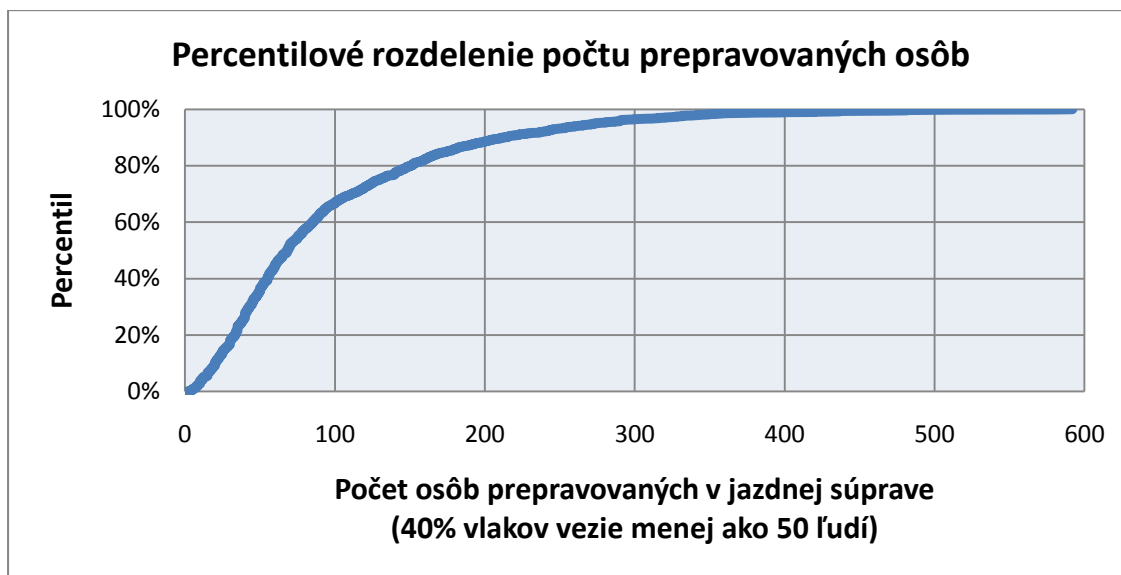
My sa na základe dostupných dát pokúsime odhadnúť ekonomickú efektívnosť vybranej skupiny existujúcich tratí a navrhnúť možné úsporné opatrenia nad rámec navrhovaného grafikonu. Nie je našim cieľom urobiť komplexnú analýzu železničnej dopravy, ale poukázať na najvýraznejšie čierne diery na železnici.

Neefektívnosť niektorých spojov a tratí sa dá vidieť takpovediac „voľným okom“. Napríklad vlak EuroNight Slovakia odchádzajúci 22:09 z Prahy má vyťaženosť 20,1%¹, oba IC vlaky z Košíc do Budapešti majú vyťaženosť pod 25%, vyťaženosť 17 zrýchlených expresov (REX) premávajúcich medzi petržalskou stanicou a Viedňou je necelých 28%, aj to len vďaka dvom ranným spojom, ktoré vozia väčšinu pasažierov, zvyšné sa len výnimočne dostanú nad 20%. Rekordérom smerom na Viedeň je spoj opúšťajúci Petržalku o pol deviatej večer, ktorý vozí priemerne 44 cestujúcich, čo je 8% jeho kapacity. Vlak idúci ráno opačným smerom dokonca naplňa len 2,5% kapacity! Pri pohľade na tento vlak s 558 miestami, v ktorom sa vezie priemerne 14 ľudí (kapacita mikrobusu) pevnú pôdu pod nohami strácajú nielen ekonomické, ale tiež ekologické argumenty aj tých najzarytejších obhajcov zelenej dopravy. S touto neefektívnosťou však Slovensko asi veľa nespraví, keďže tento spoj je prakticky plne v rukách rakúskych železníc.

Takto sa dá pokračovať s desiatkami spojov, najmä na regionálnej úrovni. **Niektoré spoje dokonca vozia priemerne dvoch ľudí** (napr. Šaľa-Neded 5:20). Na Slovensku ste mohli k 1.5.2011 využiť 1 724 vlakových spojov, z toho 1 499 osobných vlakov. **Koľko z nich vozí priemerne 40 a menej ľudí, čo je kapacita autobusu (aj s miernou rezervou)?** Z medzinárodných vlakov a rýchlikov je to len spomenutý jeden viedeňsko-petržalský spoj. **No z poldruha tisíce osobákov je to až 478 spojov. Takmer na tretine osobných spojov by bolo možné nahradiť vlak jediným autobusom. Aj regionálna autobusová doprava je dotovaná, ale podstatne menej (viď text nižšie).**

Ako sú na tom spoje s obsadenosťou dostupnej kapacity? S vyťaženosťou pod 50% maximálnej kapacity jazdí 974 spojov, teda 56% vlakov. **Pod 25% obsadenosti jazdí 388 vlakov**, takmer štvrtina všetkých spojov. Ak sa pozrieme na úplný extrém, nájdeme **102 spojov**, ktoré nedokážu zaplniť **ani desatinu** svojej kapacity. Keď nasadíme optimistickú optiku, nájdeme 169 spojov (9,8%), ktoré sú zaplnené nad 80% kapacity a len 53 (3%) patrí medzi „natrieskané“, s priemernou obsadenosťou nad 100% maximálnej kapacity. Tento nepomer medzi množstvom nízko obsadených vlakov a relatívne zriedkavými preplnenými vlakmi naznačuje, že na vyriešenie problému nebude stačiť preskupenie výkonov z málo vyťažených do preťažených oblastí. S novým grafikonom sa železnice pokúsia pobiť o nových pasažierov s autobusovou a automobilovou dopravou. Je však zrejmé, že na to, aby železnice v blízkej budúcnosti negenerovali veľké finančné straty, budú musieť významnejšie redukovať výkony.

¹ Zdroj: Údaje poskytnuté Ministerstvom dopravy SR, ide o údaje z novembra 2010. Dátové súbory sú k dispozícii na vyžiadanie u autorov INESS Policy Note



Analýza vybratých trás

Podme sa pozrieť bližšie nie na spoje, ale na celé trate, ktorých je na Slovensku 81. Náklady na udržiavanie trate totiž predstavujú väčšinu celkových nákladov, a preto prípadné zrušenie trate predstavuje podstatne vyšší potenciál úspor než obmedzenie spoja. K jednotlivým tratiam sú k dispozícii náklady a výnosy ŽSR (prevádzkovateľ infraštruktúry) a k vybraným aj výnosy ŽSSK (prepravca)². To nám neumožňuje komplexne vyhodnotiť každú trať, keďže výnosy ŽSR nie sú trhové, ale len regulátorom určeným poplatkom od ŽSSK. Na presné vyhodnotenie by sme potrebovali výnosy a náklady oboch organizácií. No stačí to na demonštráciu neefektívnosti tých najproblematickejších trás.

Do rozboru sme zahrnuli trate, určené na zrušenie podľa nového grafikonu, okrem trate do Muszyny a Jesenské - T.n.Bodvou, ku ktorým sa nedali izolovať dáta, keďže sa jedná o súčasť iných trás.

² Zdroj: Údaje poskytnuté Ministerstvom dopravy SR, ide o údaje za rok 2011. Dátové súbory sú k dispozícii na vyžiadanie u autorov INESS Policy Note

Takisto sme zahrnuli trať do Banskej Štiavnice, ktorá mala byť pôvodne zrušená a okolo ktorej sa rozprúdila najväčšia diskusia. Pridali sme ešte niekoľko ďalších tratí, ktorých kritériom bolo, že sa jedná o „slepé črevá“, teda trate, ktoré nie sú súčasťou väčšieho úseku a pripájajú sa naň v jednom bode. Takéto vymedzenie umožňuje uvažovať nad kompletným zrušením trate (nie sú spojovacím bodom väčšieho celku) a takisto lepšie izolovať dostupné dáta. Toto kritérium nespĺňa trať okolo Muránskej planiny, ktorá sa napája v dvoch miestach. Tú sme doplnili ad hoc na základe veľmi nízkej vyťaženia vyplývajúcej z dostupných prúdových máp a existujúcim alternatívnym železničným prepojením Zvolen-Lučenec. Takto sme získali súbor 16 tratí na vyhodnotenie.

Výsledky hrubou čiarou podtrhávajú fakt, že osobná železničná doprava je na Slovensku extrémne nákladná a bez radikálnej reformy bude predstavovať narastajúcu záťaž pre daňovníkov.

	Cena bežného cestovného (2012)	Výnos ŽSSK na 1 pasažiera	Náklad ŽSR na 1 pasažiera	Odhad nákladov na hlavu ŽSR+ŽSSK	Porovnanie: cena prepravy taxíkom na hlavu
Prievidza - N. Pravno	€0,80	X	2,57 €	2,98 €	2,75 €
Hr. Dúbrava - B. Štiavnica	€1,25	0,15 €	5,52 €	6,33 €	5,00 €
Sp. Vlachy - Sp. Podhradie	€0,70	0,06 €	7,29 €	8,57 €	2,25 €
Bánovce n.O. - V. Kapušany	€1,55	0,13 €	24,17 €	25,39 €	6,50 €
Poprad - Plaveč	€3,25	1,47 €	23,94 €	26,77 €	15,00 €
Humenné - Stakčín	€1,60	0,44 €	2,32 €	3,01 €	6,75 €
Prešov/Kapušany - Bardejov	€2,00	0,48 €	4,79 €	5,92 €	8,75 €
Čadca - Makov	€1,55	0,33 €	2,74 €	3,26 €	6,50 €
Jesenské - Tisovec	€2,70	1,46 €	36,29 €	40,40 €	12,25 €
Tisovec - Brezno Halny	€1,90	0,71 €	15,80 €	17,08 €	8,25 €
Lučenec - Utekáč	€2,19	0,54 €	6,81 €	7,83 €	10,25 €
Zohor - Záhorská Ves	€0,95	0,13 €	2,12 €	2,81 €	3,50 €
N. Mesto n/V - Myjava	€2,05	0,53 €	5,98 €	7,13 €	9,00 €
Petržalka - Petržalka št.hr.	X	X	0,20 €	0,40 €	1,25 €
Žilina-Rajec	€1,30	X	2,20 €	2,56 €	5,25 €
Trenčín - Chynorany	€2,70	X	10,43 €	11,48 €	12,25 €

Zo 16 analyzovaných tratí³ len zopár mierne prekročilo úroveň 50% priemernej obsadenosti spojov. Výnimkou je trasa Žilina-Rajec, kde je priemerná obsadenosť až 93,2%. Ešte horšie vyzerajú finančné ukazovatele. Ani na jednej trase **tržby⁴ nielen nepokryjú celkové náklady** (náklady ŽSR v súvislosti s osobnou dopravou + variabilné náklady ŽSSK), ony **nepokryjú ani len náklady ŽSR**. Vzhľadom ku množstvu režijných lístkov (na Slovensku je ich asi 80 000 - 100 000), zliav pre študentov, dôchodcov, ZŤP, ale aj kvôli metodike zisťovania počtu cestujúcich (nie všetci reálne cestovali celú trasu, naša aproximácia tak ešte umelo zvyšuje reálnu úroveň obsadenosti vlaku) je tržba na hlavu oveľa nižšia, ako teoretická cena lístka. No aj za predpokladu, že by všetci cestujúci cestovali celú trasu a kúpili si obyčajný lístok, jeho cena by **ani zďaleka nepokryla náklady ŽSR**. Vzhľadom k tomuto faktu by aj

³ Detailnejšia tabuľka v Prílohe 1

⁴ Zdroj: Údaje poskytnuté ŽSSK za rok 2011

obmena vozového parku za menšie stroje (ktoré by zvýšili obsadenosť) bola len veľmi čiastkovým liekom.

Pri niektorých trasách sa jedná o drastický nepomer. Napríklad trať Bánovce n.O. - V. Kapušany si od ŽSR vyžaduje náklad 24,2 eura na hlavu, variabilné náklady ŽSSK sme odhadli na 1,2 eura na pasažiera. Cena bežného lístka z Bánoviec do Veľkých Kapušian je 1,55 eura, no ŽSSK reálne na tejto trase produkujú len 13 centov tržieb na pasažiera. Trať Mládeže z Hronskej Dúbravy do Banskej Štiavnice, ktorej ohlásené zrušenie vzbudilo značný mediálny ohlas a odpor verejnosti, má náklad 6,3 eura na hlavu pri tržbe 15 centov. Že sa jedná o hlboký problém nesúlady cien a nákladov ukazuje príklad trasy Žilina - Rajec. Tá napriek veľmi slušnej obsadenosti spojov rovnako nedokáže ani teoreticky pokrývať tržbami svoje náklady.

Obhajcovia zachovania vlakovej dopravy v miestach jej navrhovaného rušenia argumentujú sociálnym dopadom na ľudí, ktorým sa zhorší možnosť prepravy do práce. No aj v prípade, že považujeme za vhodné, aby štát dotoval určitým skupinám ľudí cestu do práce, dá sa to spraviť efektívnejšie. Analýza ukazuje, že **na siedmich trasách by bolo pre štát lacnejšie platiť pracujúcim taxík (náklady pri obsadenosti 4 pasažiermi) než dotovať železničnú prepravu**. Prirodzene, jedná sa o ilustráciu, reálnou alternatívou je však autobusová doprava. Konkrétne náklady na posilnenie autobusovej prepravy na tom ktorom úseku závisia od ponúk jednotlivých prevádzkovateľov autobusovej dopravy, no pri [nahliadnutí do cenníkov](#) komerčnej nepravidelnej autobusovej dopravy zistíme, že sa jedná o podstatne lacnejšiu alternatívu. Cena za kilometer autobusu s kapacitou okolo 30 ľudí sa pohybuje okolo 80 centov, štandardná 45 miestna Karosa stojí okolo 90 centov. Prípadne sa môžeme pozrieť na [zverejnené zmluvy o výkone vo verejnom záujme](#) medzi VÚC a miestnymi dopravnými spoločnosťami. V nich sa pohybuje cena za autobusokilometer mierne nad 1 euro. Základné prepočty ukazujú, že napríklad na 20 km dlhej trase Hr. Dúbrava - B. Štiavnica by nahradenie všetkých 16 vlakových spojov dodatočnými autobusmi vyšlo odhadom okolo 100 000 eur ročne. Pritom len náklady ŽSR na prevádzku tejto trate v súvislosti s osobnou dopravou sú 788 000 eur ročne.

Celkovo sa zrušením 3 spomínaných tratí (vládou navrhnuté, ku ktorým sme získali dáta) ušetrí len na nákladoch ŽSR takmer 2 000 000 eur, na tržbách ŽSSK príde k výpadku v rádoch desiatok tisíc eur.

Zrušením obsluhovania všetkých tratí, ktoré sme zahrnuli do našej analýzy, by vznikla úspora takmer 20 miliónov eur na nákladoch ŽSR a niekoľko miliónov eur na variabilných nákladoch ŽSSK.⁵ Na druhej strane by stáli náklady na dotovanie náhradnej autobusovej dopravy v hodnote odhadom tri až tri a pol milióna eur. Dotovanie autobusov môže byť až desaťnásobne nižšie, ako je potrebná dotácia vlakov. Ako príklad môžeme uviesť trať Kapušany – Bánovce. [Podľa predstaviteľov VÚC Košice](#) si dodatočné dotovanie autobusov vyžiada **90 000 eur ročne**, a nutná oprava cesty **jednorazovú investíciu v rádoch stoviek tisícov**. No len ročné náklady ŽSR na túto trasu sú **1 145 000 eur**. A to vôbec neberieme do úvahy možnosť, že by sa časť cestujúcich presunula na už existujúce autobusové linky. Táto trať však predstavuje výnimku, keďže pokračuje na Ukrajinu a ako na jedinej z nášho zoznamu je na nej väčšia ako zanedbateľná nákladná doprava a kapitálové náklady v rádoch niekoľko sto tisíc, ktoré sa dnes delia, by sa presunuli na nákladnú dopravu. Zrušenie osobnej

⁵ Vzhľadom na minimálny až nulový výkon na týchto úsekoch predpokladáme presun nákladnej dopravy na kamiónovú prepravu, či presun na alternatívne trate.

dopravy na tejto trati môže mať navyše pozitívny dopad zvýšením priepustnosti trati a tým zatraktívnení nákladnej železničnej dopravy, ktorá dokáže trate využívať efektívnejšie.

Rušenie tratí by bolo spojené aj s jednorazovými nákladmi na ich zrušenie, či konzervovanie trate. Ich odhadovanie presahuje rámec tejto analýzy, ale autori nepochybujú o tom, že náklady nebudú významne presahovať ročnú úsporu z nižšej dotácie⁶.

Koľajnice alebo cesty?

Ak sa pozeráme na vlaky, musíme sa pre férovosť pozrieť aj na cesty. Kapitola budovanie a správa ciest Ministerstva dopravy má vyčlenených na tento rok 970 miliónov eur, o 5% viac ako kapitola železníc. Táto suma udržiava asi 3 341 kilometrov ciest prvej triedy, 460 kilometrov diaľnic a asi 220 kilometrov rýchlostných ciest (úsek R1 Pribina prevádzkuje súkromný investor). Okrem údržby sa z týchto zdrojov aj spolufinancuje výstavba nových úsekov (spoločne so zdrojmi NDS a EÚ).

Zvyšnú časť z 18 000 kilometrov cestnej siete vypĺňajú cesty II. a III. triedy, ktoré sú vo vlastníctve VÚC. VÚC zároveň prispievajú dotáciami na medzimestskú autobusovú dopravu. Celkové bežné a kapitálové verejné výdavky na dopravu dosiahli v roku 105 miliónov eur, ktoré musíme prirátavať k výdavkom ministerstva. Výdavky obcí na dopravu (udržiavanie mestských komunikácií a dotácie MHD) dosahujú 104 miliónov, no ťažko považovať železnicu za alternatívu mestskej dopravy. Inak povedané, pred panelákom vám vlak nezastane.

Nepomeru v rozsahu siete zodpovedá aj prepravný výkon. Podľa Eurostatu osobné automobily mali na Slovensku podiel 77,8% na celkových pasažierokilometroch, 15,5% prepravy zabezpečili autobusy a trolejbusy a len 6,7% osobnej dopravy sa uskutočnilo vlakmi. **Cestná doprava tak pri mierne vyšších nárokoch na verejné rozpočty (zhruba 1,2 miliardy oproti 925 miliónom) zabezpečuje 6-krát viac osobnej prepravy.** Pre úplnosť (keďže osobná a nákladná doprava zdieľajú cesty aj koľajnice) sa pozrime ešte na prepravné výkony tovaru. Tu sú na tom železnice len mierne lepšie – podľa Eurostatu v roku 2010 boli zodpovedné za 22% výkonu celkových tonokilometrov. Pre informáciu, spotrebné dane z minerálnych olejov prinesú do rozpočtu 2012 zhruba 1,1 miliardy eur. Keďže len 40% tratí je elektrifikovaných, časť zaplatenej spotrebnej dane pripadá cez spotrebovanú naftu aj na železnice, no už len pohľadom na pomer osobných aj nákladných výkonov je zjavné, že väčšina výnosov tejto dane pochádza z cestnej dopravy. Inak povedané, cesty si na seba čiastočne „zarobia“ cez spotrebnú daň.

Generálny riaditeľ sekcie železničnej dopravy a dráh Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR Ing. Jiří Kubáček [vo svojom liste uvádza](#), že: „Údržba a prevádzka železničnej infraštruktúry v porovnaní s cestnou stojí verejné zdroje približne 2x viac peňazí, pričom železnica povoží približne 5x menej tkm⁷ = pri porovnaní s cestnou infraštruktúrou pracuje teda železnica s 10x nižšou efektívnosťou. Železničná osobná doprava stojí verejné zdroje v porovnaní s prímestskou autobusovou dopravou približne 2x viac peňazí a povoží približne 2x menej oskm⁸ = pracuje teda so 4x nižšou efektívnosťou.“

⁶ Možnosť presunutia kompetencií v oblasti železničnej dopravy na regióny je diskutabilná, keďže na rozdiel od autobusovej dopravy existujú významné medziregionálne vzťahy medzi spojmi.

⁷ Tonokilometer

⁸ Osobokilometer

Záver

- Na viacerých tratiach by bolo výhodnejšie prepravovať ľudí taxíkmi ako vlakmi
- Rušenie tratí povedie k úsporám aj pri zabezpečení alternatívnej autobusovej dopravy bez významného obmedzenia dostupnosti dopravy
- Návrh Ministerstva dopravy treba vnímať ako počiatočný krok, priestor na ďalšie šetrenie existuje. Efekt zavedenia taktovej dopravy by sa mal vyhodnotiť a výsledok preniesť do ďalších krokov zameraných na optimalizáciu výkonu. Dlhodobá snaha by mala smerovať ku premene železníc na nástroj obsluhy najsilnejších dopravných prúdov, čo je pre ne ideálna úloha
- Súčasná cenová politika a politika režijných lístkov zahmlieva skutočné náklady železníc a prispieva ku chybnému alokácii zdrojov. ŽSSK by mala vykazovať rozsah služieb poskytnutých neplatiacim cestujúcim a objem poskytnutých zliav
- Pokiaľ vláda má úmysel zachovať spoje zo sociálnych dôvodov, nemala by dotovať prevádzku železníc ako takú, ale len jasne definované trate, kde zároveň nie je možná efektívna náhrada autobusmi
- Obmedzenie pomalej osobnej prepravy zvýši atraktivitu tratí pre ekonomicky efektívnejšiu nákladnú prepravu

Príloha 1: Tabuľka analyzovaných dát súboru 16 tratí

	Vlakokm ročne	Dĺžka trasy v km	Jednosmerné spoje denne	Osôb denne	Osôb ročne	Priemerná obsadenosť vlakov	Náklady ŽSR	Náklad ŽSR na 1 pasažiera	Odhad ročných palivových nákladov ŽSSK	Odhad ročných HR nákladov ŽSSK	Odhad variabilných nákladov ŽSSK na 1 pasažiera	Štátna dotácia na osobu 2012	Odhad nákladov na hlavu ŽSR+ŽSSK	Výnosy ŽSSK	Výnos ŽSSK na 1 pasažiera	Cena bežného cestovného (2012)	Cena taxi na hlavu	Taxi lacnejšie?
Prievidza - N. Pravno	27 453	11	6	520	156 000	50%	400 852	2,6	32 120	31 644	0,4	1,2	3,0	X	X	0,8	2,75	A
Hr. Dúbrava - B. Štiavnica	85 112	20	16	476	142 800	56,10%	788 489	5,5	30 466	84 384	0,8	4,0	6,3	21 400	0,15	1,25	5	A
Sp. Vlachy - Sp. Podhradie	26 728	9	12	189	56 700	29,70%	413 316	7,3	9 567	63 288	1,3	3,2	8,6	3 175	0,06	0,7	2,25	A
Bánovce n.O. - V. Kapušany	43 510	26	6	158	47 400	29,50%	1 145 612	24,2	26 217	31 644	1,2	6,2	25,4	6 301	0,13	1,55	6,5	A
Poprad - Plaveč	476 383	60	7	541	162 300	58,90%	3 886 126	23,9	421 933	36 918	2,8	19,9	26,8	238 525	1,47	3,25	15	A
Humenné - Stakčín	219 158	27	23	1819	545 700	46,30%	1 266 265	2,3	252 688	121 302	0,7	2,7	3,0	240 187	0,44	1,6	6,75	N
Prešov/Kapušany - Bardejov	228 588	35	18	840	252 000	37,80%	1 206 649	4,8	190 490	94 932	1,1	6,1	5,9	120 974	0,48	2	8,75	N
Čadca - Makov	187 681	26	18	1489	446 700	77%	1 224 031	2,7	136 099	94 932	0,5	2,8	3,3	145 934	0,33	1,55	6,5	N
Jesenské - Tisovec	296 783	49	6	190	57 000	31,30%	2 068 294	36,3	202 675	31 644	4,1	35,2	40,4	83 440	1,46	2,7	12,25	A
Tisovec - Brezno Halny	76 764	33	6	150	45 000	50%	711 018	15,8	25 908	31 644	1,3	11,5	17,1	32 119	0,71	1,9	8,25	A
Lučenec - Utekáč	250 090	41	13	869	260 700	56,80%	1 774 086	6,8	198 668	68 562	1,0	6,5	7,8	139 655	0,54	2,19	10,25	N
Zohor - Záhorská Ves	57 478	14	15	490	147 000	59,40%	312 256	2,1	21 337	79 110	0,7	2,6	2,8	18 794	0,13	0,95	3,5	N
N. Mesto n/V - Myjava	304 800	36	17	942	282 600	48,60%	1 690 637	6,0	234 576	89 658	1,1	7,3	7,1	150 404	0,53	2,05	9	N
Petržalka - Petržalka št.hr.	30 458	5	35	4880	1 464 000	28,60%	296 045	0,2	100 228	184 590	0,2	0,1	0,4	X	X	X	1,25	N
Žilina-Rajec	117 451	21	21	1681	504 300	93,20%	1 110 018	2,2	68 092	110 754	0,4	1,6	2,6	X	X	1,3	5,25	N
Trenčín - Chynorany	143 925	49	9	491	147 300	49,40%	1 535 704	10,4	107 288	47 466	1,1	6,6	11,5	X	X	2,7	12,25	N

Poznámky k niektorým údajom: Počet osôb denne vychádza z poskytnutého údaju „Typická frekvencia (priemerný počet cestujúcich vo vlaku)“, ktorý sme prepočítali na celú trať, podobne tak obsadenosť vlakov. Pri poliach označených modrou farbou sme počet osôb získali aproximáciou z prúdovej mapy, obsadenosť vlakov bola vzhľadom k chýbajúcim údajom stanovená na 50%. Pri počte osôb ročne sme obsadenosť cez víkendy a sviatky brali ako polovičnú (meranie obsadenosti sa uskutočnilo cez pracovný týždeň). Táto úprava zanedbáva dopad školských prázdnin, ktorý by viedol k ďalšiemu zníženiu počtu prepravených osôb, ktorého hodnotu však nevieme odhadnúť. Stĺpec Náklady ŽSR predstavujú kompletné náklady na prevádzku daného úseku alokované na osobnú dopravu. Keďže náklady ŽSSK sme k dispozícii nemali, spravili sme odhad variabilných nákladov, ktoré sme zredukovali na spotrebu paliva a mzdu vlakovej čaty. Odhad ročných palivových nákladov ŽSSK bol stanovený pri cene nafty 1,35 € za liter a spotrebe 0,5 litra na 100 km/sedadlo⁹. Náklady na vlakovú čatu sme určili ako ročnú superhrubú mzdu jedného strojvodcu a jednej sprievodkyne (hrubá mzda strojvodcu 850 €, sprievodkyne 450 €), vynásobená štvrtinou spojov – inak povedané, odhadli sme, že jedna čata na jednej trati dokáže obslúžiť štyri spoje. Štátna dotácia, ktorú železnice dostávajú nad rámec tržieb, predstavuje 6,77 € na vlakokilometer. Výnos ŽSSK (tržby) na niektoré trate nám boli za rok 2011 poskytnuté, priemerné cestovné na celej trati (úsek od prvej stanice po poslednú) sme získali zo stránky www.cp.sk. Predposledný stĺpec predstavuje náklad na hypotetickú taxislužbu, ktorá poskytuje štvormiestne vozidlo pri cene 1 € za kilometer. Všetky finančné údaje sú v jednotkách EUR.

⁹ Pre ilustráciu, odhad spotreby motorového vozňa HDV 813 (80 miest an sedenie a 111 na státie) je asi 0,5 litra na 1 km, pri HDV 810 (55 miest na sedenie a 40 na státie) asi 0,75 litra nafty na 1 km