

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky

Zlepšení cezhraničných spojení a mobility medzi
Slovenskom a Maďarskom

Marec 2024

Manažérske zhrnutie:

- Slovenská republika a Maďarsko sú vzájomne prepojené 7 železničnými hraničnými priechodmi
- pravidelné diaľkové železničné spojenie je prevádzkované na 2 úsekoch
- pravidelné cezhraničné regionálne spojenie je prevádzkované len na 1 úseku
- 4 úseky bez prevádzkovania cezhraničnej osobnej dopravy, doprava zastavená od roku 2003
- peážnou traťou (vedie zo Slovenska na Slovensko cez územie Maďarska, trať Lučenec – Malé Straciny, na mape nie je uvedená, nakoľko pre ňu nie sú zriadené hraničné priechody)

Pre posilnenie medzinárodných regionálnych spojení je vhodné zvážiť obnoviť /zaviest' po dohode s maďarskou stranou cezhraničné železničné spojenia v nasledovnom poradí:

Významné prepojenia (priorita č. 1):

1. **Lučenec - Fil'akovo – Salgótarján – Hatvan**

Ide historicky o najodporúčanejšie regionálne spojenie Maďarska so Slovenskom, ktorého cieľom je napojiť sa na slovenskú trať č. 160 s prestupmi do Zvolena, Rimavskej Soboty a Rožňavy. Pilotne v hodinovom takte v špičke/dvojhodinovom takte v sedle. Cez mesto Hatvan je prevádzkovaná diaľková doprava vlakmi kategórie EC na linke Košice – Budapešť.

2. **Košice – Čaňa – Hidasnémeti**

V rámci rozvoja regiónu Košíc, príchod nových investorov, nedostatok pracovnej sily je odporúčaním obnoviť regionálnu osobnú dopravu Košice – Hidasnémeti - Miskolc v hodinovom takte v spolupráci s MÁV – Start.



1. Úvod

Železničná sieť Slovenskej republiky vo vzťahu k pohraničiu s Maďarskom vedie smerovo od hlavného mesta SR Bratislava (západ SR) do najvýchodnejšej hranice v Čiernej nad Tisou (východ SR) a miestami v takmer lemuje štátnu hranicu. Maďarsko sa vyznačuje radiálnou železničnou sieťou, ktorá vychádza z Budapešti a miest Győr, Miskolc a Nyíregyháza.

Mapa cezhraničného prepojenia sídelných útvarov Slovenska a Maďarska



Poznámka: Mapa neobsahuje peážnu trať, pre ktorú neboli historicky zriadené hraničné priechody.

Pohraničné oblasti Slovenska a Maďarska sú vzájomne prepojené:

- 7 železničnými hraničnými priechodmi
- peážnou traťou (vedie zo Slovenska na Slovensko cez územie Maďarska, trať Lučenec – Malé Straciny)
- pravidelné diaľkové železničné spojenie je prevádzkované na 2 úsekoch
- pravidelné cezhraničné regionálne spojenie je prevádzkované len na 1 úseku
- 4 úseky bez prevádzkovania cezhraničnej osobnej dopravy

Tabuľka prevádzkyschopných pohraničných úsekov

P. č.	Pohraničný úsek	Pravidelná diaľková doprava	Pravidelná regionálna doprava	Poznámka
1	Rusovce – Rajka	nie	áno	
2	Komárno – Komárom	nie	nie	Zastavená doprava po r. 2003
3	Štúrovo – Szob	áno	nie	
4	Kalonda – Ipolytarnóc/ Malé Straciny – Nógrádszakál	nie	nie	Peážna trať Lučenec – Malé Straciny. Zastavená doprava po r. 2003
5	Filakovo – Somosköűfalu	nie	nie	Zastavená doprava po r. 2003
6	Lenártovce – Bánréve	nie	nie	Zastavená doprava po r. 2003
7	Čaňa – Hidasnémeti	áno	nie	
8	Slovenské Nové Mesto – Sátoraljaűhely	nie	nie	Zastavená doprava po r. 2003

2. Analýza a návrhy

Vzhľadom na charakter železničnej dopravy a významné väzby na susedné krajiny je okrem hlavných regiónov na juhu Slovenska potrebné vymedziť aj významné metropolitné regióny. Ide najmä o tie oblasti, s ktorými má Slovensko historicky, kultúrne, či hospodársky silné previazanie. Ide o budapešťiansky metropolitný región s potenciálom do 2 mil. obyvateľov - spojenie je realizované v smere od Bratislavy cez Rajku a Štúrovo a od Košíc cez Hidasnémeti. Pre napojenie menších sídiel sa ponúka napojenie na regióny stredného a východného Slovenska s Maďarskom, ktoré majú vhodnú geografickú polohu a paradoxne sú geograficky blízko.

V zmysle vyššie uvedeného možno konštatovať, že hoci južná hranica poskytuje priaznivé možnosti železničného prepojenia, tak na nej vo väčšine nie sú funkčné ani základné regionálne služby. Zo strany maďarského dopravcu MÁV – START sú aj v súčasnosti na niektorých úsekoch prevádzkované osobné vlaky do pohraničných staníc Maďarska. Nakoľko v rámci objednaných výkonov vo verejnej osobnej doprave vlaky nie je požiadavka na cezhraničné spojenie ani v rámci tzv. malého pohraničného styku, vlaky hranicou neprechádzajú (podrobnosti v tabuľke vyššie).

Pre posilnenie medzinárodných regionálnych spojení je vhodné zvážiť obnoviť /zaviesť po dohode s maďarskou stranou cezhraničné železničné spojenia v nasledovnom poradí:

Významné prepojenia (priorita č. 1):

3. **Lučenec - Fil'akovo – Salgótarján – Hatvan**

Ide historicky o najodporúčanejšie regionálne spojenie Maďarska so Slovenskom, ktorého cieľom je napojiť sa na slovenskú trať č. 160 s prestupmi do Zvolena, Rimavskej Soboty a Rožňavy. Pilotne v hodinovom takte v špičke/dvojhodinovom takte v sedle. Cez mesto Hatvan je prevádzkovaná diaľková doprava vlakmi kategórie EC na linke Košice – Budapešť.

4. **Košice – Čaña – Hidasnémeti**

V rámci rozvoja regiónu Košíc, príchod nových investorov, nedostatok pracovnej sily je odporúčaním obnoviť regionálnu osobnú dopravu Košice – Hidasnémeti - Miskolc v hodinovom takte v spolupráci s MÁV – Start.

Menej významné prepojenia (priorita č. 2):

5. **Komárno – Komárom**

Potrebné odkomunikovať s maďarskou stranou a spracovať analýzu dopytu.

6. **Lučenec - Ipolytárnoc – Szecsény –Balassagyarmat**

V súčasnosti na Maďarskom území realizovaná náhradná autobusová doprava do Ipolytárnócu, potrebná dopytovaná analýza v spolupráci so stranou MÁV – START. Prípadne je možnosť zaviesť letnú turistickú dopravu.

7. **Slovenské Nové Mesto – Sátorajjáújhely**

Maďarská strana realizovala elektrifikáciu trate úseku Mezozombor – Sátorajjáújhely ešte v rámci programového obdobia 2014 – 2020. K celkovému prepojeniu dvoch staníc je potrebné dobudovať na Slovenskej strane cca do 500 metrov. Po zrealizovaní zámeru elektrifikácie trate by tento prechod otvoril možnosti odklonovej trate pre nákladnú dopravu a dopytovou analýzou by bolo možné overiť potenciál obnovy osobnej železničnej dopravy.

8. **Šahy – Drégelypalánk – Balassagyarmat**

Maďarská vláda rozhodla uznesením vlády č. 1331/2019 (VI. 5.) vypracovať koncepčnú štúdiu pre rekonštrukciu maďarskej časti železničnej trate Drégelypalánk – Šahy

(Ipolyság) a zabezpečila potrebné finančné zdroje. ŽSR nateraz výstupmi maďarskej štúdie nedisponujú.

ŽSR v roku 2021 interne spracovali informáciu o možnosti obnovy trate pre potreby MD SR – tvorí prílohu.