Tlačová správa

ARRIVA: Zľavnené cestovné zvýšilo dostupnosť verejnej dopravy, navyšovanie kapacít však vyžaduje viac flexibility na strane dopravcov a objednávateľov

Bratislava, 10. novembra 2026 – **V roku 2026 pokračoval nárast počtu cestujúcich v mestskej aj regionálnej autobusovej doprave. Jeho tempo v októbri a novembri zrýchlilo uvedenie dočasnej plošnej zľavy, na niektorých spojoch v čase špičky a cez víkendy zaznamenal najväčší slovenský súkromný dopravca dosiahnutie kapacitných limitov. ARRIVA víta všetky kroky vlády a samospráv, ktoré zvyšujú dostupnosť verejnej dopravy, považuje však za kľúčové, aby sa uvoľnili ruky dopravcom pri zvyšovaní prepravnej kapacity a zabezpečovaní spoľahlivosti a kvality.**

ARRIVA v roku 2026: viac cestujúcich, elektromobility a moderných služieb

Za január až september 2026 prepravili spoločnosti ARRIVA spolu 43,9 milióna cestujúcich, čo je medziročne nárast o 3,7 %. V mestskej doprave počet cestujúcich vzrástol o 5,5 % a v regionálnej doprave o 3 %. Najrýchlejší rast medzi mestskými prevádzkami zaznamenali Šahy (+74,6 %), Šurany (+25,9 %), Komárno (+18,9 %) a Trnava (+11,3 %). Medzi krajskými zmluvami rástol najvýraznejšie Žilinský samosprávny kraj (+6,7 %).

Zákaznícka skúsenosť

Až 99,94 % z 2,744 milióna spojov ARRIVA v období od januára do septembra 2026 bolo vyhodnotených ako presných. Z prevádzkových dôvodov nebolo vypravených iba 0,0212 % plánovaných kilometrov výkonov. Čipovú kartu dopravcu v súčasnosti využíva pri nákupe cestovného lístka približne 68 % cestujúcich, pričom v jednotlivých spoločnostiach ARRIVA sa podiel líši. V prieskume spokojnosti 2025, v ktorom cestujúci hodnotili úroveň poskytovania služieb v 8 kategóriách, získala ARRIVA 3,9 z maximálneho počtu 5 bodov. K najviac oceňovaným charakteristikám patrila čistota a poriadok v autobuse, dostupnosť informácií, komunikácia a správanie vodičov a kvalita vozidlového parku.

Elektromobilita

ARRIVA v roku 2026 výrazne posilnila nasadenie bezemisnej dopravy. Začiatkom roka uviedla spoločnosť do prevádzky 17 nových moderných elektrobusov v MHD Trnava, počas leta pribudlo 8 bezemisných vozidiel pre MHD Levice a ďalších 5 pre regionálnu autobusovú dopravu v Nitrianskom samosprávnom kraji. ARRIVA sa tak stala vôbec prvým slovenským dopravcom, ktorý začal využívať elektrobusy nielen v mestskej, ale aj regionálnej doprave. S počtom 31 prevádzkyschopných vozidiel sa ARRIVA o titul dopravcu s najväčšou flotilou elektrobusov na Slovensku delí s Dopravným podnikom mesta Košice. Už v najbližších mesiacoch však očakáva dodanie 10 elektrobusov určených pre regionálne linky na Dolnom Zemplíne, vďaka ktorým dosiahne bezkonkurenčné prvenstvo.

„Minulý rok sme hovorili najmä o tom, kam chceme verejnú dopravu posúvať. Tento rok už môžeme ukázať konkrétne výsledky, ktoré sa nám podarilo dosiahnuť v oblasti elektromobility. Táto modernizácia je dôležitý krok k tomu, aby verejná doprava mohla konkurovať individuálnej automobilovej doprave,“ uviedol generálny riaditeľ spoločností ARRIVA na Slovensku **Michal Horák**.

Podľa ARRIVA však neexistuje jedna technológia vhodná pre všetky regióny a všetky typy prevádzky. *„Nie jedna technológia, ale najvhodnejšia technológia pre konkrétny región či mesto,“* zdôraznil Horák.

Verejná doprava ako alternatíva k autu

Podľa údajov Eurostatu priemerný počet osobných áut na 1 000 obyvateľov stúpol na Slovensku v rokoch 2020 – 2025 o 14,5 %, čo je takmer trojnásobok priemerného nárastu v celej EÚ na úrovni 5,1 %.

Po zavedení 50 % zľavy zo základného cestovného zaznamenávame zatiaľ vo všetkých našich spoločnostiach priemerný nárast počtu cestujúcich o 4 % v porovnaní s rovnakým obdobím minulého roka. Nárast nie je dramatický, ale je stabilný počas celého obdobia od zavedenia zľavy 12. októbra až do 1. novembra a potvrdzuje, že nižšia cena motivovala časť obyvateľstva k častejšiemu využívaniu verejnej dopravy. Nárast sa opiera najmä o tradičné skupiny cestujúcich, predovšetkým študentov, seniorov a pravidelných cestujúcich.

Pri interpretácii výsledkov z Oravy a Liptova, kde sme zaznamenali až dvojciferný nárast počtu cestujúcich počas víkendov a jesenných prázdnin, je potrebné zohľadniť výrazný turistický charakter tohto regiónu. Možno preto predpokladať, že časť tohto nárastu súvisí s tým, že lacnejšie cestovanie motivovalo obyvateľov aj návštevníkov k častejším výletom a voľnočasovým cestám verejnou dopravou.

Hoci 50 % zľava zatiaľ nepriniesla masový prílev nových cestujúcich, podarilo sa jej zvýšiť dopyt po verejnej doprave, pričom jej účinok je pravdepodobne najvýraznejší pri voľnočasových a turistických cestách. Zároveň je však potrebné zdôrazniť, že na základe údajov za prvé tri týždne platnosti zľavy zatiaľ nie je možné toto opatrenie komplexne vyhodnotiť.

Na niektorých linkách v rannej špičke v Bratislavskom a Nitrianskom kraji sa však aj vďaka zľave už aj tak intenzívne využívané autobusy zaplnili a komfort cestovania klesol. ARRIVA ako líder na trhu verejnej dopravy preto už v apríli 2026 v reakcii na prvý návrh vlády na zníženie cien cestovného odporúčala súbežné posilnenie frekvencií spojov na vybraných linkách a s vopred pripravenou kapacitnou rezervou pre prípad nárastu dopytu.

„Ak chceme, aby ľudia nechali auto doma, verejná doprava im musí ponúknuť rovnakú alebo lepšiu službu. Nestačí, aby cestovanie s ňou bolo cenovo výhodné, ale musí byť aj spoľahlivá, pohodlná a bezpečná,“ zdôraznil Horák.

Taktová doprava: Pravidelnosť zvyšuje dôveru aj počet cestujúcich

V júli ARRIVA predstavila novú taktovú linku Nitra – Zlaté Moravce, ktorou pokračuje v rozvoji nových služieb a opatrení zameraných na zákaznícku skúsenosť s využitím prevádzkových dát. Na začiatku bol pilotný projekt zavedený v roku 2023 na trase Nitra – Vráble – Levice, ktorý sa v roku 2024 rozšíril na trasu Nitra – Cabaj-Čápor – Trnovec nad Váhom – Šaľa. Jeho úspech potvrdzujú aj čísla: na linke Nitra – Šaľa, kde od roku 2024 platí taktový cestovný poriadok, cestovalo v prvom štvrťroku 2026 o 34,6 % viac ľudí ako v roku 2023. Kým predtým počet cestujúcich rástol zhruba o 3,5 % ročne, v prvom celom roku taktu stúpol o 18,6 %. Na linke Nitra – Vráble – Levice je ich o 14,5 % viac ako pred taktom. Taktová doprava má najväčší zmysel práve

v úsekoch, ktoré nemajú priame železničné spojenie. Do budúcnosti ARRIVA preto zvažuje prepojiť taktovou linkou aj mestá Nové Zámky a Vráble či Topoľčany a Piešťany.

Rovnaký model rozvíja ARRIVA v spolupráci s IDS Východ aj na Dolnom Zemplíne, kde od 1. augusta 2026 jazdia v pravidelných intervaloch chrbticové linky medzi Vranovom nad Topľou, Sobrancami, Michalovcami a Košicami. Na linke Vyšné Nemecké Sobrance – Michalovce – Košice stúpol za prvé tri mesiace v medziročnom porovnaní počet cestujúcich o 40,2 %, na linke Michalovce – Strážske – Vranov nad Topľou – Prešov o 23,1 %. Rozhodujúci nie je rozsah dopravy, ale jej usporiadanie – pravidelný interval a nadväznosti.

Verejná doprava je podmienkou rozvoja regiónov

Verejná doprava ovplyvňuje dostupnosť práce, škôl, zdravotnej starostlivosti a ďalších služieb a spája menšie a koncové obce s ich prirodzenými spádovými oblasťami často napojenými aj na železničnú sieť. *„Kvalitná verejná doprava spája malé obce s mestami i celým regiónom. Vďaka garantovaným a cenovo dostupným linkám sa aj obyvatelia najmenších obcí, vrátane detí a seniorov, môžu zapájať do života spoločnosti, vzdelávať sa, starať sa o svoje zdravie alebo kultúrne žiť,“* zdôraznil Horák.

Bezpečná a udržateľná doprava stojí na ľuďoch

Bezpečnosť verejnej dopravy je výsledkom zodpovednosti a neúnavnej práce vodičov, mechanikov, bezpečnostných technikov, ale aj overených postupov a pravidiel, ktoré v prípade spoločností ARRIVA idú často nad rámec zákonných povinností. Ich súčasťou sú nielen dôkladné technicko-bezpečnostné kontroly a pravidelná údržba, ale aj školenia a kontroly, ktorých cieľom je zvyšovať povedomie o bezpečnosti a predchádzať vzniku prípadných nedostatkov či porušení.

Prevencia dopravných nehôd je založená najmä na pravidelnom vzdelávaní vodičov a priebežnom zvyšovaní bezpečnostného povedomia. Medzi hlavné opatrenia patria predovšetkým školenia BOZP, protipožiarnej ochrany, zaškoľovanie nových vodičov pod dohľadom skúsených vodičov pred samostatným výkonom práce, ako aj využívanie skúsených mentorov a ECO koučov na hodnotenie a zlepšovanie jazdného štýlu a pripravenosti vodičov.

Dôležité sú aj investície: v roku 2026 preinvestujú spoločnosti ARRIVA na Slovensku z vlastných zdrojov spolu takmer 19 miliónov eur, v roku 2027 by výška investícií mala dosiahnuť takmer 23 miliónov eur. Najväčšiu investíciu predstavuje každoročne plánovaná obnova vozidlového parku, ARRIVA však investuje aj do rekonštrukcie a vybavenia autobusových staníc, elektronických informačných panelov na zastávkach či ekologického olejového hospodárstva. Napríklad len nová opravárenská hala v Piešťanoch, uvedená do prevádzky minulý rok, predstavovala investíciu vo výške viac ako milión eur. K vlastným investíciám treba v v každom roku pripočítať ďalších približne 10 miliónov eur nenávratných finančných zdrojov z úspešných eurofondových projektov zameraných na podporu modernizácie a dekarbonizácie verejnej dopravy.

Verejná doprava sa však potrebuje pripraviť na generačnú výmenu vodičov a mechanikov. Musí preto ponúknuť lepšie pracovné podmienky a väčšiu atraktivitu profesií vrátane možností kariérneho rastu.

„Ak má dopravca garantovať kvalitnú službu, musí mať dostatok kvalifikovaných a motivovaných ľudí. ARRIVA dnes robí všetko pre to, aby takýchto ľudí získavala a ponúkla im tie najlepšie pracovné podmienky na trhu. Personálne zabezpečenie však musí byť súčasťou strategického plánovania už pri formulovaní podmienok pre verejné súťaže na zabezpečovanie verejnej dopravy,“ dodal Horák.

Najbližšie dva roky rozhodnú o doprave na ďalšie desaťročie

Podľa súčasného harmonogramu sa v rokoch 2027 až 2033 skončí platnosť 19 regionálnych a 56 mestských zmlúv na poskytovanie služieb verejnej dopravy. V rovnakom čase by sa mala začať aj liberalizácia železničnej dopravy: súťaže prvej etapy majú byť vyhlásené začiatkom roka 2027 s plánovaným začiatkom prevádzky v roku 2029, druhá etapa má nasledovať s prevádzkou spustenou v roku 2030.

Keď sa takmer celý trh súťaží naraz, rastie riziko, že výrobcom autobusov a dodávateľom nabíjacej infraštruktúry nebudú stačiť kapacity a dopravcovia budú zároveň hľadať stovky nových vodičov. O rozsahu a podobe verejnej dopravy po roku 2030 rozhodnú objednávatelia – kraje a mestá. Potrebujú však na to čas, metodickú oporu a voľnejšie ruky: aby mohli hodnotiť kvalitu, nielen cenu, a počas trvania zmluvy pružne reagovať na zmeny zvyšovaním počtu vozidiel a úpravami výkonov.

Mení sa, kedy a ako ľudia cestujú

Dopyt po verejnej doprave sa počas trvania desaťročnej zmluvy môže zásadne zmeniť. Napríklad v okolí Bratislavy rýchlo pribúdajú obyvatelia – v Miloslavove medzi rokmi 2021 a 2024 o 39 %, v Rovinke o 16 %. Na expresnej linke 205 medzi Malackami a Bratislavou vzrástol priemerný denný počet cestujúcich od januára 2023 do januára 2026 zo 701 na 1 050, teda o polovicu. Niektoré školy v Bratislave, Trnave, Trenčíne a Košiciach zas posunuli začiatok vyučovania na 8:30. Tieto zmeny sa však netýkajú všetkých regiónov rovnako. *„Za desať rokov vzniknú nové obytné zóny, priemyselné parky či školy, zmení sa demografia aj to, kedy ľudia cestujú. Dlhodobá zmluva má preto prinášať stabilitu, nie nemennosť,“* zdôraznil Horák.

Európska komisia: kvalita pred najnižšou cenou

Návrh nového nariadenia, ktorý začiatkom septembra zverejnila Európska komisia, modernizuje a zjednodušuje rámec EÚ pre verejné obstarávanie. Súčasné pravidlá sú totiž podľa EK zložité, málo flexibilné a vytvárajú právnu neistotu pre obstarávateľov aj firmy. Zákazky sa stále zadávajú najmä podľa najnižšej ceny, kým kvalita, sociálne a environmentálne hľadiská zostávajú bokom. Komisia preto navrhuje zmenu: verejné peniaze majú prinášať dlhodobý úžitok, nie iba najnižšie počiatočné náklady. Zákazky sa majú spravidla zadávať podľa najlepšieho pomeru ceny a kvality, pričom kvalita má tvoriť najmenej 30 % hodnotenia ponúk. Návrh výslovne počíta s mechanizmami úprav zmlúv vrátane indexácie podľa objektívnych ukazovateľov, ako sú cenové indexy či inflácia, a pripúšťa aj odôvodnené zmeny vysúťažených zmlúv. Zmeny, ktoré presiahnu 50 % pôvodnej odhadovanej hodnoty zmluvy, by mali podliehať prísnejším povinnostiam v oblasti transparentnosti. Návrh ešte musia schváliť Európsky parlament a Rada a nové pravidlá by sa začali uplatňovať dva roky po nadobudnutí účinnosti.

Indexácia šetrí peniaze objednávateľov

Pri vysúťažených zmluvách na obdobie 10 a viac rokov je podľa spoločnosti ARRIVA dôležité nastaviť mechanizmus, ktorý umožní predvídateľne reagovať na vývoj nákladov, ktoré dopravca nedokáže ovplyvniť. Mzdy a ceny pohonných látok či energií tvoria významnú časť nákladov verejnej dopravy. Dobre nastavená indexácia týchto položiek môže zvýšiť stabilitu a transparentnosť zmluvy pre objednávateľa aj dopravcu. Navyše, súťaž, v ktorej je jediným kritériom cena, znevýhodňuje zodpovedného dopravcu, ktorý pri nedostatočnej indexácii alebo chýbajúcom mechanizme zohľadnenia nákladov vyvolaných legislatívnymi

zmenami započíta do ponuky finančnú rezervu na nepredvídateľné zvýšenie cien palív a ďalších vstupov. Konkurencia, ktorá tieto riziká nezohľadní, môže byť v súťaži úspešná, hoci konečný účet objednávateľa môže byť nakoniec omnoho vyšší.

Známy je prípad slovenského mesta, ktoré pred niekoľkými rokmi vysúťažilo mestskú dopravu za výrazne najnižšiu cenu. Krátko po začatí prevádzky však začali vznikať spory medzi dopravcom a objednávateľom o vyúčtovanie a doplatky v stovkách tisíc eur. Mesto napokon zmluvu predčasne ukončilo, no muselo zaplatiť odstupné takmer pol milióna eur. Vysúťažená najnižšia cena na začiatku sa tak mestu nakoniec nevyplatila. V ďalšom meste zase dopravca odstúpil od zmluvy, pretože nedokázal poskytovať dopravné služby za nízku zazmluvnenú cenu.

„Obstarávanie služieb verejnej dopravy nemá byť o najnižšej cene, ale o najlepšej hodnote, ktorú mestá a regióny získajú za verejné peniaze. ARRIVA ako najväčší súkromný dopravca na Slovensku, ktorý sa môže oprieť o silné zázemie skupiny Arriva a európske know-how v oblasti prevádzky aj inovácií, dokáže takúto hodnotu ponúknuť a dlhodobo garantovať,“ uzavrel Horák.

ARRIVA na Slovensku a vo svete

Spoločnosť ARRIVA pôsobí na Slovensku od roku 2008 a je najsilnejším súkromným hráčom v autobusovej doprave v Slovenskej republike. Pôsobí v Bratislavskom, Košickom, Nitrianskom, Trnavskom a Žilinskom kraji, kde zabezpečuje mestskú, regionálnu, zmluvnú a komerčnú autobusovú dopravu. ARRIVA zamestnáva na Slovensku viac ako 2 400 zamestnancov a prevádzkuje viac ako 1 350 autobusov. Tvorí ju šesť dopravných spoločností, servisná spoločnosť a centrála.

Arriva je popredným poskytovateľom osobnej dopravy v celej Európe, zamestnáva približne 35 670 ľudí a ročne prepraví približne 1,5 miliardy cestujúcich. S autobusmi, vlakmi, autokarmi, električkami, vodnými autobusmi, systémami zdieľania bicyklov, dopravnými riešeniami na požiadanie a spoločnosťou pre lízing koľajových vozidiel Arriva hrdo spája ľudí a komunity bezpečne, spoľahlivo a udržateľne v 11 európskych krajinách, pričom tieto služby poskytuje každý deň lepším spôsobom. Arriva pôsobí v Českej republike, Chorvátsku, Maďarsku, Taliansku, Holandsku, Poľsku, na Slovensku, v Slovinsku, Španielsku a Spojenom kráľovstve a prevádzkuje spoločnosť pre lízing koľajových vozidiel v Rumunsku.

Kontakty pre médiá:
Peter Stach
0907 115 114
peter.stach@arriva.sk

Lenka Spáčová
0949 760 036
arriva@arthurmedia.sk