



MANAŽÉR
ŽELEZNIČNEJ
INFRAŠTRUKTÚRY

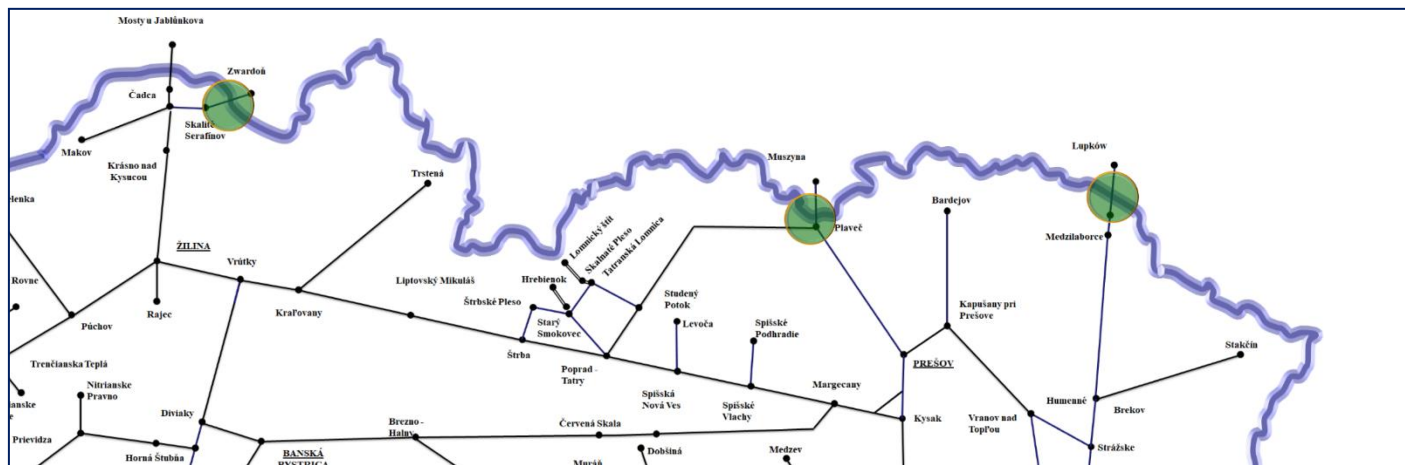
XXI. SLOVENSKO - POĽSKÉ HOSPODÁRSKE FÓRUM **Cezhraničná cestná a železničná doprava**

Spišská Nová Ves, 21. 11. 2023

Miroslav Šimko
Odbor stratégie a zahraničnej spolupráce GR ŽSR

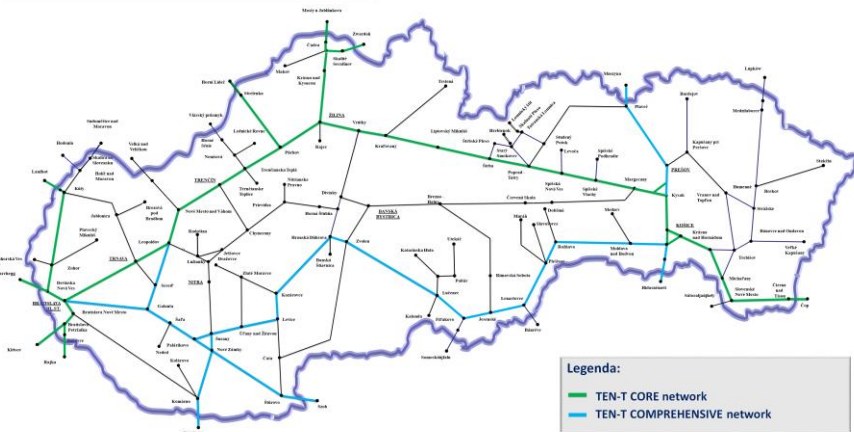
Hraničné priechody SK - PL na sieti ŽSR

- Na sieti ŽSR sa nachádzajú 3 hraničné priechody s Poľskom:
 - Skalité (SK) – Zwardoń (PL),
 - Plaveč (SK) – Muszyna (PL),
 - Medzilaborce (SK) – Łupków (PL).



Pohraničné trate ako súčasť medzinárodných koridorov

Mapa koridorov TEN-T

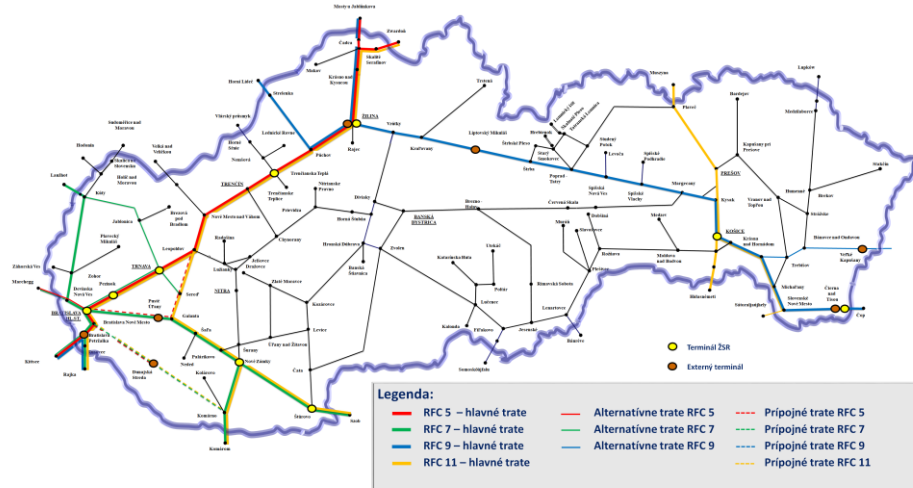


Legenda:

TEN-T CORE network
TEN-T COMPREHENSIVE network

V rámci pripravovaného návrhu Nariadenia EPaR EÚ o usmerneniach Únie pre rozvoj dopravnej siete, ktorým sa mení a dopĺňa Nariadenie (EÚ) 2021/1153 a Nariadenie (EÚ) č. 913/2010 a ktorým sa zrušuje Nariadenie (EÚ) 1315/2013, sa uvažuje s rozdelením TEN-T siete do troch kategórií sietí (základná sieť, rozšírená základná sieť a súhrnná sieť) a tým aj preklasifikovaním niektorých tratí.

Mapa koridorov RFC



Legenda:

RFC 5 – hlavné trate
RFC 7 – hlavné trate
RFC 9 – hlavné trate
RFC 11 – hlavné trate

Alternatívne trate RFC 5
Alternatívne trate RFC 7
Alternatívne trate RFC 9

Pripojné trate RFC 5
Pripojné trate RFC 7
Pripojné trate RFC 9
Pripojné trate RFC 11

Skalité (SK) – Zwardoń (PL)

Parametre trate:

- nachádza sa na trati Čadca – Skalité – Zwardoń,
- trať je zaradená v sieti TEN-T CORE NETWORK (*Nariadenie EPaR EÚ č. 1315/2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete*),
- trať je jednokoľajná a elektrifikovaná,
- aktuálne využitie praktickej priepustnosti je 20,7 %,
- výhľadová kapacita trate pre GVD 2023/2024 je 97 vlakov,
- počet plánovaných vlakov podľa PDO 15 párov vlakov (60/120 min., interval prac. týždeň/víkend).

Strategické zámery ŽSR:

- modernizácia trate na 120 km/h,
- vybudovanie ERTMS (ETCS L2 + GSM-R) s diaľkovým riadením,
- zabezpečenie úrovňových križovaní železničnej trate a cestných komunikácií priecestnými zabezpečovacími zariadenia 3. kategórie,
- predpokladané investičné náklady na modernizáciu trate sú cca 81 mil. € (CÚ 2023),
- v zmysle EÚ legislatívy povinnosť zmodernizovať do 2030 (najmä ETCS), avšak ŽSR aktuálne neriešia ani ŠU z dôvodu iných priorít.

Aktuálny stav:

- projekt je zaradený v „Prioritách v obnove a rozvoji železničnej infraštruktúry“ (MD SR a ÚHP MF SR, 2021), avšak ako nízko návratný, resp. nenávratný,
- projekt nie je zaradený v „Harmonograme prípravy a výstavby projektov ŽI“ (MD SR a ÚHP MF SR, 2022 - akt. 2023).

Trať Čadca – Skalité – Zwardoń by mala ostať aj po aktualizácii európskej legislatívy súčasťou základnej transeurópskej siete (CORE NETWORK)!



MANAŽÉR
ŽELEZNIČNEJ
INFRAŠTRUKTÚRY

Plaveč (SK) - Muszyna (PL)

Parametre trate:

- nachádza sa na trati Muszyna (PL) – Plaveč – Kysak,
- trať je zaradená v sieti TEN-T COMPREHENSIVE network (súhrnná sieť),
- trať je jednokoľajná a elektrifikovaná,
- aktuálne využitie praktickej priepustnosti je 17,5 %,
- výhľadová kapacita trate pre GVD 2023/2024 je 47 vlakov,
- v PDO nie sú plánované osobné vlaky v úseku Plaveč – Muszyna (výhľadovo iba ako turistické vlaky).

Strategické zámery ŽSR:

- modernizácia trate na 120 km/h,
- vybudovanie ERTMS (ETCS L2 + GSM-R) s diaľkovým riadením,
- zabezpečenie úrovňových križovaní železničnej trate a cestných komunikácií priecestnými zabezpečovacími zariadenia 3. kategórie,
- predpokladané investičné náklady na modernizáciu trate sú cca 425,5 mil. € (CÚ 2023).

Aktuálny stav:

- projekt je zaradený v „Prioritách v obnove a rozvoji železničnej infraštruktúry“ (MD SR a ÚHP MF SR, 2021),
- menšie projekty ako aj potreba preskúmania komplexnej modernizácie trate štúdiou uskutočniteľnosti sú zaradené v „Harmonograme prípravy a výstavby projektov ŽI“ (MD SR a ÚHP MF SR, 2022 - akt. 2023).
- ŽSR pripravujú zabezpečenie štúdie uskutočniteľnosti pre modernizáciu trate.

Trať Kysak – Prešov – Plaveč – Muszyna by mal byť v rámci aktualizácie európskej legislatívy preklasifikovaný zo súhrnnej siete do základnej rozšírenej siete (EXTENDED CORE NETWORK), na ktorej sú odporúčané rovnaké parametre ako na základnej sieti (CORE NETWORK), a teda napr. rýchlosť 160 km/hod.

Stupeň prípravy	Názov stavby / projektu	
SP	Prestavba priepustu v km 5,553 železničnej trate Kysak - Plaveč št. hr.	
DSPRS	Rekonštrukcia Ružbáiského tunela na trati Podolíne-Plaveč	
DSPRS	ŽST Plaveč - zriadenie EOV	
IČ DSP	Cieľové investície, ŽST Plaveč – stančné zabezpečovacie zariadenie	
nezačatá IA	Kompletná rekonštrukcia mosta Kysak - Plaveč, 18,060 km	
nezačatá IA	Kysak - Plaveč št.hr., km 66,730-66,834, sanácia žľ.spodku	
nezačatá IA	Rekonštrukcia analógového traťového rádia KAPSCH na úseku DOT Prešov – Plaveč digitálnym rádiovým systémom GSM-R	
nezačatá IA	Štúdia uskutočniteľnosti Kysak - Plaveč, PL hr. (78km)	

Medzilaborce (SK) - Łupków (PL)

Parametre trate:

- nachádza sa na trati Łupków (PL) – Medzilaborce – Michaľany,
- trať je v úseku Łupków (PL) – Medzilaborce kategorizovaná ako vedľajšia a v úseku Medzilaborce – Humenné – Strážske – Bánovce nad Ondavou – Trebišov ako hlavná (kategorizácia MD SR),
- trať je jednokoľajná a neelektrifikovaná (elektrifikovaný je úsek Bánovce nad Ondavou – Michaľany),
- aktuálne využitie praktickej priepustnosti je 19,4 %,
- výhľadová kapacita trate pre GVD 2023/2024 je 42 vlakov,
- podľa PDO sú plánované iba sezónne vlaky počas letnej sezóny po dohode s PL stranou (interval 240 min.).

Strategické zámery ŽSR:

- ŽSR nesledujú výrazný modernizačný zámer na tomto úseku trate.

Aktuálny stav:

- aktuálne prebieha realizácia stavebných prác projektu „Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné“
- v rámci elektrifikácie bude riešená aj modernizácia trate na 120 km/h, modernizácia oznamovacích a zabezpečovacích zariadení (s prípravou pre dispečerizáciu trate) a modernizácia železničných staníc a zastávok,
- trať je zaradená v „Prioritách v obnove a rozvoji železničnej infraštruktúry“ (MD SR a ÚHP MF SR, 2021), pre traťový úsek Humenné – Medzilaborce ako návratný projekt v rámci revitalizácie a následne Medzilaborce – št. hr. s PL ako nenávratný projekt,
- menšie projekty na trati sú zaradené v „Harmonograme prípravy a výstavby projektov ŽI“ (MD SR a ÚHP MF SR, 2022 - akt. 2023).

Trať aktuálne nie je a ani nebude súčasťou európskych koridorov.

Stupeň prípravy	Názov stavby / projektu	Celkový súčet
výstavba	ŽSR, Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné, projektová dokumentácia pre stupeň DUR, DSP a DRS a real.	236 360 881
Proces VO na zhotoviteľa	Bánovce n/O – Strážske, KRŽZ kof. č. 1	20 000 000
SP	Náhrada nadzemného vedenia v úseku Humenné - Medzilaborce	1 015 000
nezačatá 1A	Cieľené investície, ŽST Bánovce nad Ondavou - Veľké Kapušany, diaľkové ovládanie	5 450 000
nezačatá 1A	Cieľené investície, ŽST Medzilaborce	1 500 000
nezačatá 1A	priecestie Bánovce n/O - Michalovce km 37,497	100 000
nezačatá 1A	Zriadenie zabezpečeného priecestia Maľovce - Bánovce nad Ondavou žkm 15,170	200 000
nezačatá 1A	ŽSR, Rekonštrukcia zabezpečovacieho zariadenia a doplnenie diaľkového ovládania pre dispečerizáciu trate Maľovce-Bánovce na	500 000
nezačatá 1A	ŽSR, Rekonštrukcia zabezpečovacieho zariadenia a doplnenie diaľkového ovládania pre dispečerizáciu trate Medzilaborce-Bánovce nad Ondavou-PD	500 000

Rozvojové zámery na území východného Slovenska

Aktuálne realizované:

- Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou
- Elektrifikácia Bánovce nad Ondavou – Humenné (vlajková loď POO)
- Valaliky Industrial Park (cudzí investor)

Pripravované:

- Dispečerizácia Prešov – Strážske
- Modernizácia trate Kysak – Prešov – Plaveč – št. hr. SK/PL
- Modernizácia železničného uzla Košice
- Modernizácia V. koridoru v úseku KE – ČNT – aktualizácia štúdie z dôvodu zmien v súvislosti s Ukrajinou a nárokov na VSP
- !!!Koncepcia rozvoja východného Slovenska!!! (+ príchod ďalších investorov a rozvoj UA). V gescii MD SR a MH SR (MH Invest, SARIO).
- Priority v obnove a rozvoji železničnej infraštruktúry (MD SR a ÚHP MF SR, 2021), v časti „Ostatné“ odporúčajú preveriť aj nové trate národnými alebo regionálnymi modelmi (vo vzťahu k PL trate Spišská Belá – Tatranská Kotlina – Ždiar – Tatranská Javorina – Zakopane alebo Pohorelá - Štrba – Zakopané). ŽSR vnímajú tieto zámery v časovom horizonte po roku 2050.
- ŽSR intenzívne komunikujú ohľadom každej požiadavky pripojenia sa na ŽI s MH SR alebo SARIOm.

Ďakujem za pozornosť.