

PLÁNY MDV SR V NÁKLADNEJ ŽELEZNIČNEJ DOPRAVE

Ing. Rastislav Cenký

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky
generálny riaditeľ sekcie stratégie dopravy

Obchodný rok Cargo 2022

OBSAH

- a) úvod
- b) aktualizácia stratégií a koncepcií
- c) Plán obnovy a odolnosti – projekty pre železničnú dopravu
- d) záver; nové výzvy pre železničnú dopravu

ÚVOD

- v rámci MDV SR podpora projektov železničnej dopravy z úrovne 3 sekcií:

1) sekcia riadenia projektov (SRP) – podpora modernizácie a rekonštrukcie železničnej infraštruktúry zo zdrojov POO, EŠIF, CEF (Nástroj na prepájanie Európy)

2) sekcia stratégie dopravy (SSD) – podpora kombinovanej a intermodálnej nákladnej dopravy

3) sekcia železničnej dopravy a dráh – nastavovanie politík štátu v oblasti železničnej dopravy, regulácia poplatkov za železničnú dopravnú cestu a pod.

- dĺžka železničných tratí v SR: 3 630 km (k 31.12.2021), z toho prevádzkovaných 3 526 km
- hustota železničnej siete v SR: 74 km/ 1000 km² (lepší priemer v rámci Európy)
- neuspokojivý stav väčšiny infraštruktúry, najmä z dôvodu dlhodobého podfinancovania; ambícia MDV SR – stanoviť indikatívny strop pre celkovú alokáciu na rozvoj, modernizáciu a rekonštrukciu železničných tratí na úrovni **0,4 % HDP** v stálych cenách (vlastné zdroje ŽSR + zdroje štátneho rozpočtu, EŠIF – OP II, Program Slovensko, CEF, POO)
- pre potreby strategického plánovania a hodnotenia rozvojových projektov bola MDV SR v spolupráci s MF SR (ÚHP) spracovaná metodika hodnotenia infraštruktúrnych projektov pre oblasť železničnej infraštruktúry a nadväzujúci harmonogram prípravy a výstavby projektov železničnej infraštruktúry (<https://www.mindop.sk/priority>)

AKTUALIZÁCIA STRATÉGIÍ A KONCEPCIÍ

PLÁN OBNOVY A ODOLNOSTI – PROJEKTY PRE ŽELEZNIČNÚ DOPRAVU (SRP)

- **zoznam investičných priorít v železničnej infraštruktúre** (monitorovací krok POO) - zverejnený v Q1/2021 na stránke MDaV SR; vo februári 2022 bol zároveň schválený vládou SR nadväzný dokument „**Harmonogram prípravy a výstavby projektov železničnej infraštruktúry**“ (zverejnený tiež na stránke MDaV SR) - <https://www.mindop.sk/priority>
- Komponent 3 (Udržateľná doprava) - Investícia 1 : Rozvoj infraštruktúry nízkouhlíkovej dopravy (časť železnica) – **monitorovacie kroky:**
 - dokončenie všetkých stupňov projektovej dokumentácie pre všetky projekty – Q3/2023
 - vydanie a nadobudnutie právoplatnosti 70% stavebných povolení - Q4/2023
 - podpis zmluvy o dielo so zhotoviteľom stavebných prác pre všetky projekty – Q4/2024
 - dĺžka zrekonštruovanej alebo zmodernizovanej infraštruktúry ekologickej osobnej železničnej dopravy (vo vážených km); (50%, **34,5km**) – Q2/2025
 - dĺžka nových dispečerizovaných železničných tratí (km); (50%, **50km**) – Q2/2025

PLÁN OBNOVY A ODOLNOSTI – PROJEKTY PRE ŽELEZNIČNÚ DOPRAVU

Plán Green - najmenej projektov k dosiahnutiu cieľa)						
Projekt	Predpokladané náklady (mil. €)	km	koeficient RRF	vážené km	predpokladaný termín VO	predpokladaná lehota výstavby
Green						
Bánovce nad Ondavou - Humenné, elektrifikácia trate	115 900 000	33,0	0,7	23,1	07/22-03/23	03/23-06/25
Poprad - Spišská Nová Ves (1. časť)	198 500 000	11,0	3,4	37,4	07/22-04/23	05/23-04/26
BA Nové Mesto - BA ÚNS, rekonštrukcia koľ. č. 1,2	15 500 000	6,0	0,5	3,0	10/23-05/24	05/24-03/25
Komplexná rekonštrukcia železničnej trate Hronský Beňadik - Nová Baňa (mimo)	39 000 000	12,0	0,5	6,0	11/22-08/23	09/23-10/24
SPOLU Hlavné projekty cieľ green	368 900 000	62		69,5	Cieľ je 69 km, kumulatívna hodnota teda presahuje o 0,5 km	
Modernizácia žel. trate, Devínska Nová Ves (mimo) - Malacky, Kúty (mimo) - št. hranica SR/ČR	208 544 585	28,6	3,4	97,3	ukončené	10/20-10/24
Komplexná rekonštrukcia ŽI vybraných úsekov trate Trnava - Kúty, Šelpice – Boleráz	9 291 000	5,6	0,5	2,8	05/23-02/24	03/24-11/24
Margecany - Červená Skala, modernizácia žel. zvršku	4 821 707	4,8	0,5	2,4	05/23-02/24	03/24-10/24
ŽST Filakovo – Vyh. Holiša, rekonštrukcia železničného zvršku a železničného spodku	17 818 384	8,4	0,5	4,2	01/23-12/23	03/24-8/25
Veľký Horeš – Streda nad Bodrogom, rekonštrukcia koľaje č. 1, 2	11 721 740	10,4	0,5	5,2	01/23-12/23	03/24-12/24
Nižná Myšľa - Ruskov, modernizácia koľaje č. 2	6 416 750	6,6	0,5	3,3	01/23-12/23	03/24-02/25
Šaštín - Kúty, modernizácia želez. zvršku koľaje č. 1	14 389 420	7,6	0,5	3,8	08/22-03/23	03/23-12/23
Modernizácia električkových tratí - Vajnorská radiála, realizácia	80 000 000	6,6	2,0	13,1	06/23-05/25	06/24-12/25
Modernizácia električkových tratí - Ružinovská radiála, realizácia	64 000 000	5,0	2,0	10,0	06/23-05/25	06/24-12/25
Modernizácia električkových tratí v Košiciach - 2. etapa – 2. časť	132 076 700	9,7	2,0	19,3	06/23-05/25	06/24-12/25
SPOLU Rezervné projekty cieľ green	549 080 286	93		161		

Plán DIGITAL - najmenej projektov k dosiahnutiu cieľa)						
Projekt	Predpokladané náklady (mil. €)	km	koeficient RRF	vážené km	predpokladaný termín VO	predpokladaná lehota výstavby
Digital						
Redesign procesu medzinárodného cestovného poriadku (TTR)	10 564 400	0,0	1,0	0,0	12/22-06/23	07/23-12/25
Poprad - Spišská Nová Ves (1. časť)	10 400 000	11,0	1,0	11,0	07/22-04/23	05/23-04/26
Bánovce nad Ondavou - Humenné, elektrifikácia trate	24 600 000	33,0	1,0	33,0	07/22-03/23	03/23-06/25
Komplexná rekonštrukcia výhybiek a SZZ Levice	12 175 000	2,0	1,0	2,0	01/23-12/23	03/24-11/24
CRD Trnava HW/SW + dispečerizácia Trnava - Križovany + zvýšenie priepustnosti trate v úseku Rača - Trnava	15 000 000	12,0	1,0	12,0	06/24-02/25	04/25-01/26
Prešov – Strážske (Dispečerizácia trate)	34 368 644	61,0	0,7	42,7	04/23-12/23	01/24-03/26
SPOLU Hlavné projekty cieľ digital	107 108 044	119		101	Cieľ je 100 km, kumulatívna hodnota teda presahuje o 1 km	
Modernizácia žel. trate, Devínska Nová Ves (mimo) - Malacky, Kúty (mimo) - št. hranica SR/ČR	33 268 374	56,6	1,0	42,0	ukončené	10/20-10/24
Banská Bystrica (mimo) – Brezno (Dispečerizácia trate)	27 610 836	43,0	0,7	30,1	08/24-06/25	06/25-05/26
Žilina - Čadca - Skalité	11 000 000	56,1	0,3	16,8	05/24-12/24	02/25-01/26
SPOLU Rezervné projekty cieľ digital	71 879 210	156		89		

Pozn.: Pri projektoch dispečerizácie trate (Prešov - Strážske a Banská Bystrica - Brezno) existuje riziko neukončenia do 06/26. V tom prípade by sa uplatnil znížený koeficient vážených kilometrov (z 1,0 na 0,7)

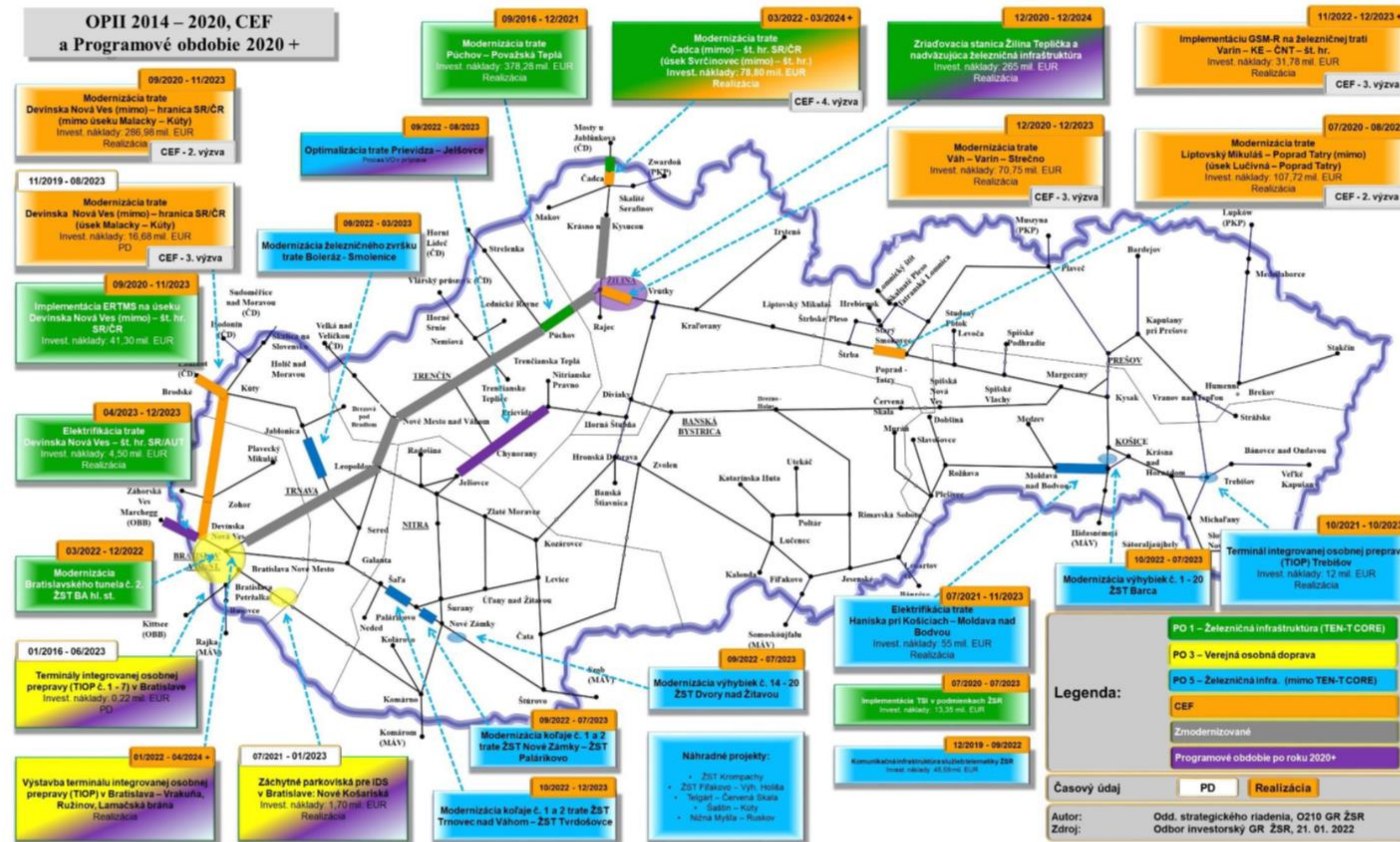
Legenda k riziku nadokončenia projektu v termíne do 6/2026:

- bez rizika/nízke riziko
- stredné riziko
- vysoké riziko



MINISTERSTVO
DOPRAVY A VÝSTAVBY
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

PLÁN OBNOVY A ODOLNOSTI – PROJEKTY PRE ŽELEZNIČNÚ DOPRAVU



PLÁN OBNOVY A ODOLNOSTI – PROJEKTY PRE ŽELEZNIČNÚ DOPRAVU

Komponent 3 (Udržateľná doprava) - Reforma 3 : Reforma intermodálnej dopravy

Schválenie koncepcie rozvoja intermodálnej dopravy vládou SR – Q1/2022

- EÚ monitorovací krok bol splnený. Dňa 6.4.2022 bol návrh koncepcie prerokovaný vo vláde SR a schválený uznesením vlády SR č. 254/2022. Je zverejnený sa stránke <https://rokovania.gov.sk/RVL/Material/27100/1> .

Komponent 3 (Udržateľná doprava) - Investícia 3 : Rozvoj intermodálnej dopravy

Míľnik pre investíciu 3: Vyhlásenie výziev na podporu rozvoja intermodálnej dopravy – Q4/2022

Návrh schém štátnej pomoci na podporu začínajúcich liniek v systéme nesprevádzaná intermodálna doprava a podpora nákupu technického vybavenia schválený v auguste zo strany EK (notifikácia dňa 4.8.2022 pod číslom SA.64465 (2021/N); v súčasnosti prebieha v spolupráci s NIKA finalizácia návrhu výzvy v celkovej hodnote cca. 16 mil. EUR na obstaranie intermodálnych prepravných jednotiek – 7,1 mil. € (míľnik 1 000 TEU do júna 2026) a na podporu nových liniek intermodálnej dopravy – 9 mil. € (míľnik spustenie aspoň 1 novej intermodálnej linky)

PLÁN OBNOVY A ODOLNOSTI – PROJEKTY PRE ŽELEZNIČNÚ DOPRAVU (SSD)

Ciele v oblasti intermodálnej nákladnej dopravy (Koncepcia rozvoja intermodálnej dopravy SR do roku 2030):

- v súlade s Bielou knihou EÚ do roku 2030 presunúť 30% cestnej prepravy nad 300 km na železničnú, príp. vodnú a o viac ako 50% do 2050 (oproti roku 2005)
- podpora záujmu prevádzkovateľov nákladnej dopravy o presun cestnej nákladnej dopravy na železniciu, resp. na intermodálnu nákladnú dopravu, ako aj zabránenie ďalšiemu presunu železničnej dopravy na cestu.
- zvýšiť konkurencieschopnosť a prirodzený rast intermodálnej nákladnej dopravy v SR.
- potreba z pozície rezortu dopravy dlhodobo a systémovo podporovať a rozvíjať tento ekologický a dlhodobo udržateľný spôsob nákladnej dopravy
- k naplneniu týchto cieľov vzniklo k 01.11.2020 samostatné oddelenie intermodálnej nákladnej dopravy v rámci novozriadeného Odboru stratégie dopravy (od 01.06.2022 v rámci Sekcie stratégie dopravy)

PLÁN OBNOVY A ODOLNOSTI – PROJEKTY PRE ŽELEZNIČNÚ DOPRAVU (SSD)

Ciele v oblasti intermodálnej nákladnej dopravy (Konceptia rozvoja intermodálnej dopravy SR do roku 2030):

- navrhované štyri podporné opatrenia :
 - 1) z POO jednorazová podpora zavedenia nových trás v systéme nesprevádzaná kontinentálna kombinovaná doprava a podpora nákupu intermodálnych prepravných jednotiek
 - 2) pravidelná podpora do zvyšovania výkonov intermodálnej dopravy (podpora presunov tovarových tokov z ciest na iné ekologickejšie módy dopravy: železnicu a vodu) - implementácia zo strany štátu permanentne do roku 2030
- schéma štátnej pomoci aktuálne v procese konzultácií a zapracovávania pripomienok zo strany Protimonopolného úradu SR; predpokladaný termín notifikácie zo strany EK: 2Q/2023; predpokladaný termín vyhlásenia výziev na podporu akcelerácie výkonov intermodálnej dopravy: 3Q/2023
- 3) pravidelná podpora jednotlivých vozňových zásielok JVZ s cieľom udržania prepravy tovarových tokov na železnici - implementácia zo strany štátu v rokoch 2026 až 2030 (v rokoch 2024-2025 sa plánuje zadanie spracovania štúdie JVZ)
- 4) podpora výstavby/modernizácie terminálov - prostredníctvom Programu Slovensko 2021-2027

NOVÉ VÝZVY PRE ŽELEZNIČNÚ DOPRAVU

- príležitosť pre nový rozvoj železničnej dopravy v reakcii na súčasnú situáciu (vojna na Ukrajine, energetická kríza...)- znižovanie spotreby uhlíkových palív a presmerovanie tovarových tokov na železniciu, podpora multimodálu; v rámci podpory koridorov solidarity (iniciatíva EK vo vzťahu k riešeniu transportu tovarov z Ukrajiny) príležitosť ďalšieho rozvoja tratí na východe Slovenska (napr. širokorozchodná trať cez Maťovce, vrátane rozvoja prekladiska v Haniske pri Košiciach)
- dôležitá podpora napĺňania cieľov **Green Deal-u** (Európska zelená dohoda – **uhlíková neutralita do roku 2050** a zníženie emisií skleníkových plynov **do roku 2030 aspoň o 55 %** oproti roku 1990), ďalších európskych strategických a koncepčných dokumentov („**Biela kniha** - Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“, **Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu** – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti (COM/2020/789 final); **Smernica o kombinovanej doprave** (smernica Rady 92/106/EHS); **Dohovory AGTC** pre kombinovanú dopravu a vodnú dopravu; **Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete**), ako aj dokumentov na národnej úrovni (**Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030; Plán obnovy a odolnosti Slovenskej republiky; Kopecia rozvoja intermodálnej dopravy SR do roku 2030**)
- finančné možnosti podpory železničnej dopravy zo zdrojov POO (infraštruktúra – cca. 500 mil. €; intermodál – cca. 16 mil. €) , EŠIF (Program Slovensko – cca. 700 mil. €) + nové potenciálne zdroje (schéma RePower EU)

NOVÉ VÝZVY PRE ŽELEZNIČNÚ DOPRAVU

Koridory TEN-T na sieti ŽSR podľa hraníc samosprávnych krajov

Minimálne požiadavky na trate TEN-T podľa Nariadenia EPaR (EÚ) č. 1315/2013

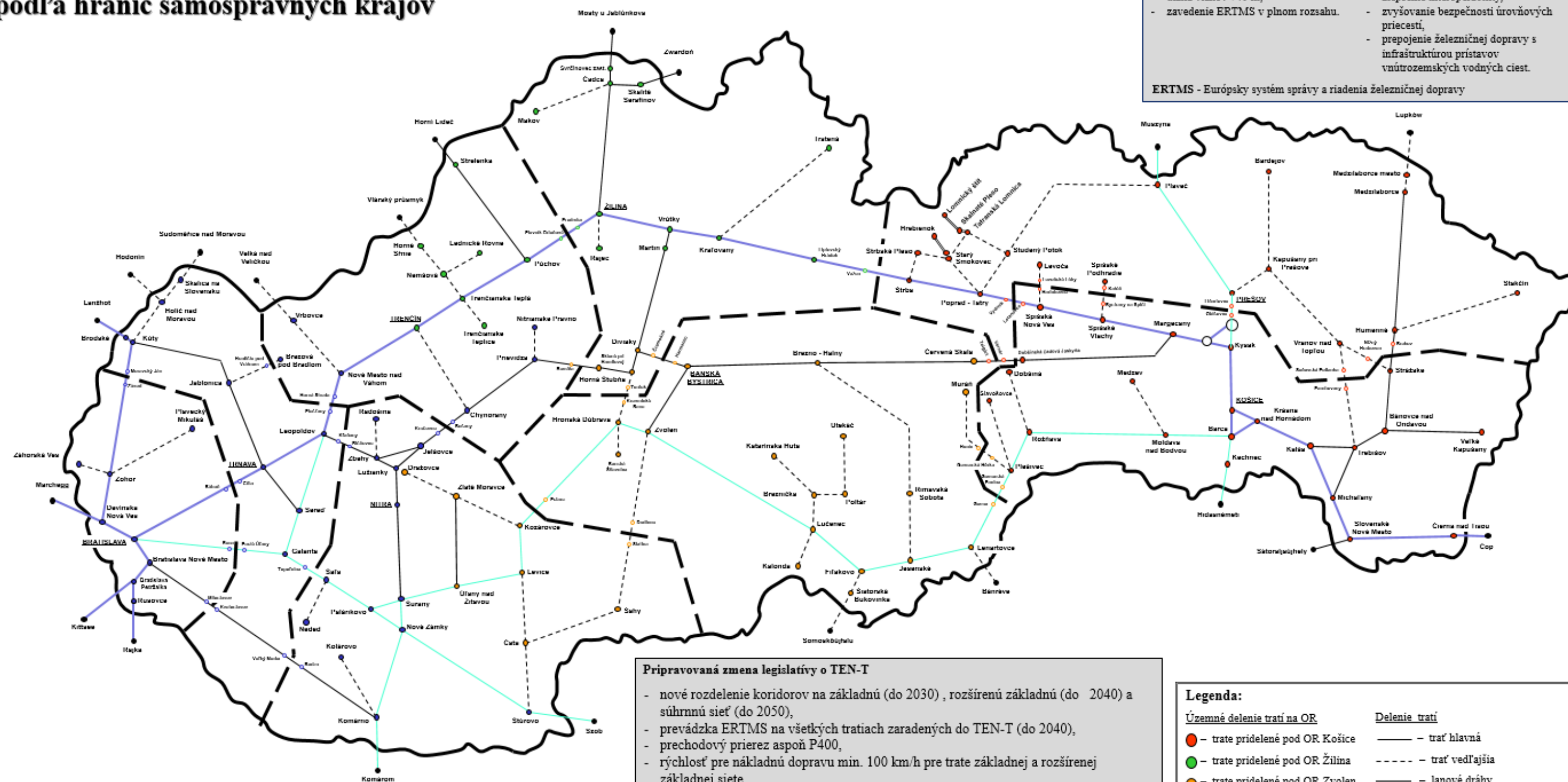
Základná sieť (do 2030):

- elektrifikácia trati,
- traťová rýchlosť min. 100 km/h,
- zaťaženie nápravy min. 22,5 t,
- dĺžka vlakov 740 m,
- zavedenie ERTMS v plnom rozsahu.

Súhrnná sieť (do 2050):

- zavedenie ERTMS,
- elektrifikácia trati,
- zmiernenie vplyvu hluku a vibrácií,
- zlepšenie interoperability,
- zvyšovanie bezpečnosti úrovňových priecestí,
- prepojenie železničnej dopravy s infraštruktúrou prístavov vnútrozemských vodných ciest.

ERTMS - Európsky systém správy a riadenia železničnej dopravy



Pripravovaná zmena legislatívy o TEN-T

- nové rozdelenie koridorov na základnú (do 2030), rozšírenú základnú (do 2040) a súhrnnú sieť (do 2050),
- prevádzka ERTMS na všetkých tratiach zaradených do TEN-T (do 2040),
- prechodový priezraz aspoň P400,
- rýchlosť pre nákladnú dopravu min. 100 km/h pre trate základnej a rozšírenej základnej siete,
- rýchlosť pre osobnú dopravu min. 160 km/h pre trate základnej a rozšírenej základnej siete,
- ostatné parametre zachované pre trate základnej siete aj súhrnnej siete,

Poznámka:

Trasť Kysak – Prešov – Plaveč bude zaradená do rozšírenej základnej siete pre nákladnú aj osobnú dopravu, čo znamená podľa parametrov návrhu legislatívy modernizáciu trate s traťovou rýchlosťou až do 160 km/h.

Legenda:

Územné delenie tratí na OR

- - trate pridelené pod OR Košice
- - trate pridelené pod OR Žilina
- - trate pridelené pod OR Zvolen
- - trate pridelené pod OR Trnava

Delenie tratí

- trať hlavná
- trať vedľajšia
- lanové dráhy
- TEN-T Core network (základná sieť)
- TEN-T Comprehensive network (súhrnná sieť)



- koncom roka 2021 zverejnený zo strany EK návrh revízie nariadenia k TEN-T sieti (Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete) - prepojenie železničnej siete, infraštruktúry vodnej dopravy, infraštruktúry cestnej dopravy s mestskými uzlami (Urban Nodes), námornými a vnútrozemskými prístavmi, letiskami a terminálmi intermodálnej prepravy
- požiadavky na vysoko kvalitnú dopravnú sieť majú byť naplnené v 3 krokoch: základná sieť (Core Network alebo CN) do roku 2030 (požiadavky/parametre TEN-T definované v roku 2013 zostávajú nezmenené), rozšírená základná sieť (extended core network alebo Extended CN) do 2040 a zvyšná súhrnná sieť (Comprehensive) do 2050
- územie SR – 3 ETC (európske dopravné koridory): Baltic – Black – Aegean Seas (spojenie morských prístavov severného Poľska s gréckymi prístavmi; PL/SK – Plaveč – Prešov- Kysak – Košice – Čaňa hranica SK/HU; úsek momentálne nepripravený na modernizáciu), Baltic Sea – Adriatic Sea a Rhine – Danube
- odklon vlakov nákladnej dopravy od BA v rámci Extended CN: Kúty – Jablonica – Trnava - Galanta

ĎAKUJEM ZA POZORNOSŤ.