



PERSPEKTÍVA VÝSTAVBY TERMINÁLOV VYSOKORÝCHLOSTNÝCH TRATÍ V SR

Ing. Záhumenská Zdenka

Modernizácia siete TEN-T

- Vybrané železničné trate sú zaradené do TEN-T.
- Sieť tratí TEN-T je postupne modernizovaná.
- Opatrenia:
 - Modernizácia železničného koridoru č. IV. (Kúty – Bratislava – Štúrovo),
 - Modernizácia železničného koridoru č. V. (Bratislava – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou),
 - Modernizácia železničného koridoru č. VI. (Žilina – Čadca),
 - Samostatné železničné uzly (Bratislava – Žilina – Košice)
 - Modernizácia ostatných tratí v sieti TEN-T.
- Predpokladá sa zavedenie potrebných parametrov (traťová rýchlosť, resp. cestovné doby, traťová trieda zaťaženia a peronizácia, atď.)
- Nielen železničné trate, ale aj železničné stanice.



Revitalizácia tratí a staníc

- Na zvýšenie atraktívnosti železničnej dopravy možno odporučiť rozšírenie činností o ďalšie úpravy infraštruktúry (koľajové úpravy, nástupištia).
- Uvedené projekty označovať ako revitalizácia.
- Úpravy možno vykonávať v rámci jedného projektu (prípadne ako sprievodnú akciu pred a počas priebehu riadenia prevádzky).
- Zlepšenie podmienok na využívanie železničných tratí, zvýšenie komfortu pre cestujúcich.



Terminály integrovanej osobnej dopravy

- Kľúčové prvky pre dobre a efektívne fungujúce IDS.
- Zaistená prestupová väzba.
- Okrem budovania je potrebné podporovať rozvoj nových železničných zastávok (miesta husto osídlené).
- Prepojiť terminály integrovanej osobnej dopravy s vysokorýchlostnými traťami.

Problematika prevádzkovania rýchlovlakov na Slovensku

- Vysoká cena
- Realizácia výstavby tam, kde je potrebné vytvoriť rýchle spojenie najvýznamnejších aglomerácií.
- Slovensko – malá krajina s riedkym osídlením.



Budúcnosť rýchlovlakov na Slovensku ?

- Porovnanie napr. s vlakmi TGV (rýchlosť nad 200 km.h⁻¹).
- Slovensko súčasnosť – do 160 km.h⁻¹
- V minulosti bolo vypracovaných niekoľko štúdií s návrhom trasovania.
- V súčasnom období 2014-2020 je v rámci smerovania európskeho koridoru Rýn – Dunaj predbežne odobrená „Štúdia vysokorýchlostnej trate Viedeň – Bratislava - Budapešť“.



Vedenie vysokorýchlostných tratí cez územie SR

- Náročná investícia.
- Problémom je členitosť krajiny
- Aké by bolo najvýhodnejšie riešenie?

Trasa	Vzdialenosť [km]	Cestovný čas
Bratislava – Žilina – Poprad – Košice	445	5 hod. 57min.
Bratislava – Zvolen – Košice	442	6 hod. 36 min.

Vedenie vysokorýchlostných tratí cez územie SR

- ... jediná dostupná mapa pre VRT na ŽSR z roku 1999 (SUDOP Trade)



Prestupné terminály vysokorýchlostných tratí

- Vo väčších okresných mestách (na severnom a južnom ťahu).
- Slovensko – malá krajina  vedenie vysokorýchlostných tratí nielen vnútroštátne
- Myšlienka: Navrhnutie vedenia tranzitných liniek cez územie SR v smerom východ - západ.
- Napojiť na vysokorýchlostné trate v ČR.

Stanovenie koncepcie vysokorýchlostných tratí na SR

- Dôležité je zamerať sa na:
 - Ekonomické a hospodárske problémy (rozvoj dopravnej infraštruktúry),
 - Podmienky už existujúcej infraštruktúry (modernizácia IV., V. a VI. koridoru),
 - Územné podmienky (morfológia územia SR v porovnaní so susednými štátmi je členitejšia a na budovanie dopravnej infraštruktúry je náročnejšia).



Spustenie prevádzky rýchlovlakov v SR

- V budúcnosti je reálna.
- Výstavba realizovaná so zámerom prepojenia krajín strednej Európy vysokorýchlostnými traťami.
- Predpoklad projektovania týchto prepojení až po roku 2023-2025.



ĎAKUJEM ZA POZORNOST!

