



Otázky a odpovede k projektu modernizácie železničného koridoru Žilina – Košice – Čierna nad Tiso

O PROJEKTE

Prečo ÚHP hodnotí v roku 2022 štúdiu k modernizácii trate Žilina – Košice – Čierna nad Tisou z roku 2015?

Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) plánujú modernizovať jeden z úsekov na danom koridore medzi Popradom a Spišskou Novou Vsou. S potrebou modernizácie tohto úseku [súhlasí](#) aj Útvar hodnoty za peniaze (ÚHP). Aby sa ušetril čas aj financie, ŽSR predložili na hodnotenie štúdiu uskutočniteľnosti pre celý koridor z roku 2015, čiastočne aktualizovanú v roku 2020. Nemusia tak pripravovať samostatnú štúdiu pre každý úsek. Napriek tomu, že je štúdia chybná a neaktuálna, dá sa použiť na porovnanie jednotlivých úsekov a alternatív medzi nimi.

Treba železničnú trať Žilina – Košice – Čierna nad Tisou modernizovať?

Áno, trať treba jednoznačne zrýchliť a zmodernizovať. Úsek od Žiliny ďalej na východ cez Košice je najhlavnejšou slovenskou traťou, ktorou prúdi 33 % nákladnej a 18 % osobnej železničnej dopravy. Trať je podľa dokumentu [Priority vo výstavbe železničnej infraštruktúry](#) v zlom technickom stave. Navyše, do roku 2030 musí spĺňať aj nariadenie transeurópskej dopravnej siete (TEN-T), dnes tomu chýba predovšetkým systém riadenia železničnej dopravy (ERTMS).

Čo sa v štúdiu rieši?

Štúdia posudzuje štyri alternatívy modernizácie koridoru Žilina – Košice – Čierna nad Tisou. Líšia sa trasovaním (t. j. kadiaľ ide trať v teréne) a maximálnou rýchlosťou. ŽSR s MDV si vybrali alternatívu rekonštrukcie trate na cieľovú rýchlosť 160 km/h do roku 2030 za 5,67 mld. eur s DPH. V poradí návratnosti, porovnania nákladov a prínosov, je podľa štúdie až na treťom mieste. Aj najlepší variant však potrebuje lacnejšie riešenie, ktoré by malo vziť z aktualizácie štúdie uskutočniteľnosti.

PREČO NEODPORÚČAME POKRAČOVAŤ V PREFEROVANOM VARIANTE ŠTÚDIE

Čo sú hlavné problémy preferovanej alternatívy?

Preferovaný variant nie je najlepšia hodnota za peniaze. ŽSR pripravujú modernizáciu podľa alternatívy pre rýchlosť 160 km/h, ktorá má nižší pomer prínosov a nákladov ako variant pre rýchlosť 140 km/h, ktorý je podľa štúdie najlepší. Inými slovami, zvýšenie rýchlosti o 20 km/h si vyžaduje prekládky trate na viacerých miestach s vysokými nákladmi, ktoré nie sú dostatočne vyvážené prínosmi. Aby sa vo výsledku ušetrilo 5 minút času, na modernizáciu by muselo ísť o 359 miliónov eur viac.

Na tento variant navyše nie je dostatok zdrojov. Znamenalo by to aj meškanie projektu a pravdepodobne aj zlý vplyv na zvyšok tratí. Ak by sa išlo podľa cieľovej rýchlosti ŽSR, na niektorých úsekoch by sa síce jazdilo 160 km/h, no vzhľadom na súčasné finančné možnosti Slovenska by to odčerpalo väčšinu zdrojov a ostávalo preto veľa neopravených úsekov, kde by sa kvôli zlému stavu a chýbajúcej obnove musela znížiť terajšia rýchlosť. Príkladom je nedávne niekoľkoročné spomalenie na 50 km/h aj na tejto trati v úseku medzi Kralovanami a Ľubochňou alebo na výhybkách vo viacerých staniach.

Prečo nie je dost' peňazí na preferovaný variant ?



Podľa investičného plánu Ministerstva dopravy a výstavby SR (MDV) je aktuálne na projekty koridoru Žilina – Košice – Čierna nad Tisou do roku 2030 vyčlenených 2,15 mld. eur zo železničného rozpočtu 5,75 mld. eur. Preferovaný variant má stáť 5,67 mld. eur.

Ak sa nezmenia priority ani finančné možnosti Slovenska, na rekonštrukciu tohto koridoru môžeme dať ročne 200 – 300 mil. eur. To znamená, že trať by nebola dokončená pred rokom 2045, čo je 15 rokov po termíne. Ak chceme trať dokončiť skôr, veľmi pravdepodobne sa bude musieť modernizovať na nižšiu rýchlosť. Aktualizovaná štúdia by teda mala hľadať spôsoby, ako za túto sumu dosiahnuť čo najväčší prínos v prijateľnom čase. Cieľom by nemalo byť trať pomaly modernizovať ďalších 25 rokov, ale mať ju zmodernizovanú čo najskôr.

Ak by sa stavalo podľa predstáv štúdie, znamenalo by to, že by takmer celý železničný rozpočet išiel iba na túto trať. Nebolo by teda možné investovať v ďalších regiónoch do roku 2030 ani dokončiť rozostavané úseky na iných tratiach. Dotklo by sa to napríklad zrušenia obnovy tratí Bratislava – Senec, Nové Zámky – Štúrovo, Kysak – Prešov – Lipany, Nitra – Leopoldov, kde by sa pre zlý stav musela zrejme znížiť rýchlosť vlakov.

Čo sú iné problémy preferovaného riešenia ?

Niektoré návrhy nie sú optimálne. Napríklad návrh koľajísk v staniciach spomaľuje zastavujúce vlaky, v staniciach je málo koľají pre nákladné vlaky a nástupištia nie sú vhodne umiestnené. Návrhy by sa mali upraviť tak, aby vlaky mohli jazdiť rýchlejšie a bolo viac kapacity pre nákladné vlaky. Okrem toho, navrhované technické parametre zvyšujú náklady.

O RÝCHLOSTI TRATE

Aká rýchlosť je na trati adekvátna a akú odporúča ÚHP?

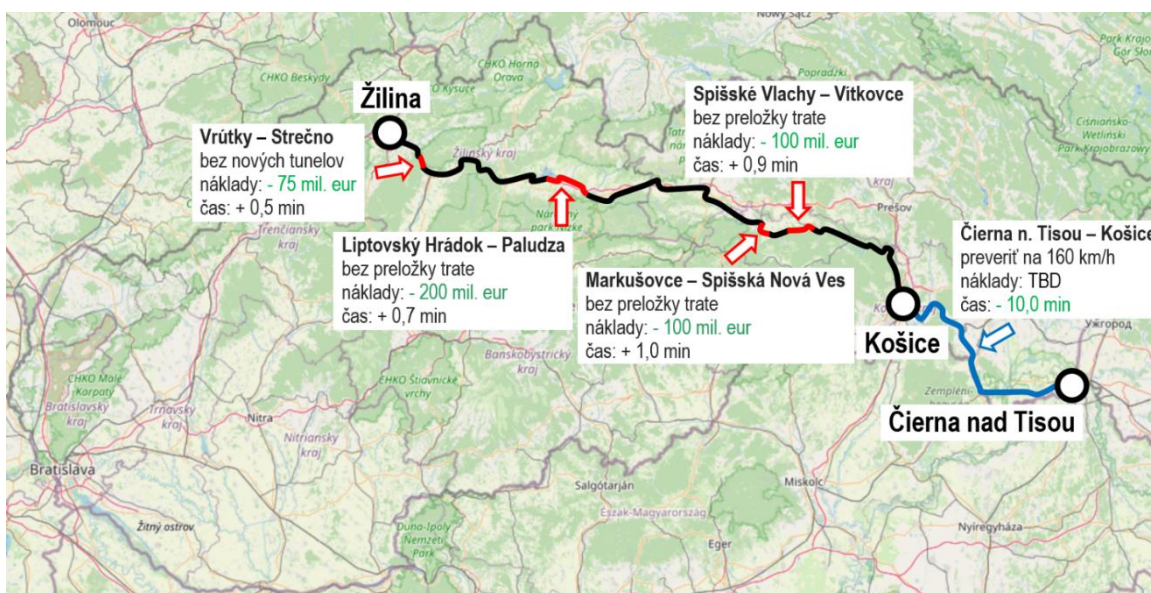
Podľa štúdie je najlepší variant okolo 140 km/h, ktorý odporúčame v upravenej podobe dopracovať. Od variantu na 160 km/h sa líši počtom úsekov, ktoré budú na túto rýchlosť modernizované. Na úsekoch okolo Vrútok, Ružomberka, Popradu a Spišskej Novej Vsi odporúčame rýchlosť 160 km/h. Inde, kde by si tieto úpravy vyžadovali neprimerané náklady, by sa iba upravila súčasná trať a vyrovnali oblúky na približne 120tku. Oproti alternatíve na 160tku, ktorú si vybrali ŽSR, by bol časový rozdiel 3 minúty, no ušetrilo by sa min. 472 miliónov eur. Detaily by mala povedať aktualizovaná štúdia.

Odiaľ pochádza návrh na zníženie rýchlosti na 100 km/h?

Návrh na zníženie rýchlosti na 100 km/h nikde nepadol. Rýchlosť 100 km/h je minimálna požiadavka nariadenia transeurópskej dopravnej siete (TEN-T). Je to aj súčasná rýchlosť, ktorú ale odporúčame aj my zvýšiť v závislosti od úseku.

V ktorých úsekoch navrhuje ÚHP nižšiu rýchlosť oproti ŽSR?

Odporúčania ÚHP sú pre jednotlivé úseky v rámci koridoru znázornené na mapke nižšie. Návrhy sa týkajú červených úsekov, pri čiernych ÚHP súhlasí s navrhovaným trasovaním trate a jej cieľovou rýchlosťou.



Zdroj: OpenStreetMap, spracovanie ÚHP

Neoplatia sa preložky tratí okolo Strečna, Liptovského Mikuláša, Markušoviec a Spišských Vlách. Priemerné náklady na 1 minútu časovej úspory sú o 19 až 33 % vyššie v porovnaní s priemernými nákladmi na celú trať. V úseku Liptovský Hrádok - Liptovský Mikuláš by si takáto časová úspora vyžiadala dodatočných 158 mil. eur, pričom aj pôvodná trasa na väčšej časti spĺňa predpoklady pre rýchlosť do 160 km/h, čím tiež dôjde k časovej úspore.

Ak neprispôbime trate na vyššiu rýchlosť teraz, nebudeme musieť potom neskôr draho rekonštruovať?

Keďže trate majú obmedzenú životnosť, po 20-30 rokoch sa budú musieť tak či tak znova rekonštruovať. Podobne aj v Česku teraz už druhýkrát modernizujú trate, ktoré sa modernizovali pred zhruba 25 rokmi. Prípadné prekládky s masívnym zvyšovaním rýchlosti sa môžu robiť potom. Bez rekonštrukcií tratí, ktoré sú v dezolátnom stave, k zvýšeniu rýchlosti koridoru nedôjde, práve naopak. Ak sa trať neopraví, tak sa tam rýchlosť bude musieť po čase dokonca znížiť.

Ak sa v Európe stavajú vysokorýchlostné trate, nemalo by mať aj Slovensko hlavnú trať prispôbenú aspoň na 160 km/h?

Vysokorýchlostné trate, teda trate s rýchlosťou nad 230 km/h, sa v Európe stavajú medzi miliónovými mestami, obvykle s hustou leteckou dopravou, čiže tam, kde sa vlak dokáže zaplniť a vie sa aj rozbehnúť, čo nie je prípad Slovenska. V Česku uvažujú so stavbou vysokorýchlostnej trate ako súčasť spojenia Berlín – Praha - Viedeň. V Rakúsku sa na nových tratiach držia rýchlosti 200 km/h kvôli vysokým nákladom a potrebe zabezpečiť vysokú kapacitu pre nákladnú dopravu.

Rýchlosť 160 – 200 km/h je preto u nás relevantný dlhodobý cieľ, ktorý by sme mali sledovať. Chceme to, ale musíme si pravdivo povedať, že minimálne do roku 2030 na to máme len na niektorých úsekoch.

Nepotrebuje rýchljšiu trať, aby sa tam zmestilo viac vlakov a tovaru?

Paradoxne kapacite trate pomôže práve nižšia rýchlosť. Kapacita totiž závisí od rýchlostného rozdielu medzi pomalými (nákladnými a osobnými) vlakmi a rýchlikmi. Na tratiach so silnou diaľkovou, regionálnou a nákladnou dopravou platí, že čím rýchlejšie rýchliky idú, tým menej kapacity zostáva pre pomalšie vlaky. Bližšie o tom hovorí kódex celosvetovej federácie železníc [UIC 406](#) k určovaniu kapacity železničných tratí.



Navýšeniu kapacity trate ale najviac pomôžu technické riešenia. Na trati Žilina – Košice sa dá kapacita pre nákladné vlaky zvýšiť napr. úpravou koľajisk staníc, skracovaním minimálnych vzdialeností a intervalov za sebou idúcich vlakov tak, aby sa neopakovali chyby z modernizácií našich železničných koridorov v posledných dvoch desaťročiach. Tie boli zamerané prevažne na zvýšenie rýchlosti, profitovala z nich rýchliková doprava, no naopak, regionálnu a nákladnú dopravu to obmedzilo.

ČO ODPORÚČA ÚHP

Aký postup teda navrhuje ÚHP?

Do roku 2030 dokončiť rozpracované úseky ako Žilina – Strečno, Lučivná – Poprad, Poprad – Spišská Nová Ves a na trati zriadiť európsky systém riadenia železničnej dopravy (ERTMS). Ide o jedinú, dosiaľ vôbec nesplnenú požiadavku nariadenia EÚ (ďalšími sú rýchlosť aspoň 100 km/h a splnenie technických štandardov). Zároveň pripravovať modernizáciu úsekov, ku ktorým nie sú žiadne výhrady ako napr. Vrútky – Liptovský Mikuláš. Pre nájdenie vhodného riešenia na niektorých sporných úsekoch súbežne odporúčame aktualizovať štúdiu.

Je dobré zavádzať ERTMS na starú trať?

Z technického hľadiska to nie je problém. Nemôžeme čakať na modernizáciu celého koridoru, kým zavedieme ERTMS, pretože súčasné zabezpečovacie zariadenia sú za hranicou svojej životnosti. Pri rekonstrukcii tratí sa pri prípadných zmenách preložia kabeláže a návěstidlá. ŽSR s tým už aj takto začali, na nezrekonštruovanú trať Varín – Košice – Čierna nad Tisou idú vybudovať globálny systém mobilnej komunikácie pre železnice (GSM-R), ktorý je časťou ERTMS.

Prečo sa podľa ÚHP musí aktualizovať štúdia?

Povedané v kocke, štúdia v súčasnej podobe je nerealistická. Modernizácia na 160 km/h na celej trati je pridrahá, v štúdiu sú zásadné chyby a navyše sa neposudzujú iné technické riešenia, ktoré by trať dokázali zmodernizovať lacnejšie.

Po prvé, má nerealistické požiadavky na finančné zdroje, ktoré prevyšujú súčasné možnosti Slovenska do roku 2030 o približne 3,5 mld. eur. Po druhé počíta s nereálnym harmonogramom, keďže väčšina úsekov je len na začiatku projektovej prípravy. Po tretie vychádza zo starých dát a metodík, nezahŕňa zmenu demografie ani ekonomiky, nevysvetľuje nárast počtu cestujúcich v prímestskej doprave a vychádza zo starého dopravného modelu. Po štvrté, v štúdiu chýba ďalšia, oveľa výhodnejšia alternatíva s mierne upravenými rýchlosťami.

Bez aktualizovanej štúdie nebudeme vedieť, čo je najlepšie riešenie pre trať z dlhodobého hľadiska.

Čo by mala zohľadniť aktualizovaná štúdia?

Štúdie dnes vyzerajú inak ako v roku 2015. Aktualizovaná štúdia by mala použiť nové metodiky a použiť aktuálne vstupy, predovšetkým Plán dopravnej obslužnosti a nový dopravný model. Porovnávať by mala aj ďalšie alternatívy z pohľadu cieľovej rýchlosti na jednotlivých úsekoch, dostupných zdrojov a realistického termínu dokončenia. Chýba v nej alternatíva, kombinujúca najlepšie riešenia čiastkových úsekov.

Budú práce pokračovať, kým sa štúdia zaktualizuje?

Áno, práce na rozpracovaných úsekoch budú pokračovať. Nezastaví sa teda stavba uzla Žilina ani úseku Poprad – Lučivná a môže sa začať stavba bezproblémových úsekov Poprad – Spišská Nová Ves, Liptovský Mikuláš (Paludza) – Vrútky a Košice – Kysak.



Nemal by sa prioritne modernizovať úsek od Košíc po ukrajinskú hranicu, vzhľadom na aktuálnu a budúcu situáciu na Ukrajine?

Aj na danom úseku budú práce prebiehať. Odporúčame prioritne modernizovať zabezpečovacie zariadenia, čím sa zvýši kapacita trate. Pre cestujúcich to bude znamenať menej meškání, pre tovar viac možností na prepravu. Navyše, štúdiou navrhovaná modernizácia koľajiska v Čiernej nad Tisou je slabo posúdená, pretože sa nevenovala prekládkovým zariadeniam, ktoré nevlastnia ŽSR.