

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky
Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava

**Národný implementačný plán technickej špecifikácie interoperability týkajúcej sa
infraštruktúry železničného systému Európskej únie**

Legislatívne pozadie

Na dosiahnutie spoločnej dopravnej politiky v záujme interoperability národných železničných systémov je nevyhnutné harmonizovať technické, administratívne a bezpečnostné pravidlá. S cieľom zabezpečiť interoperabilitu železničného systému Spoločenstva a umožnenia občanom Únie, hospodárskym subjektom alebo príslušným orgánom v maximálnom rozsahu využívať výhody plynúce z existencie jednotného európskeho železničného priestoru boli vytvorené legislatívne nástroje EÚ, medzi ktoré patrí aj smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve. Pri sledovaní stanoveného cieľa interoperability by malo prísť k optimalizácii úrovne technickej harmonizácie a umožneniu zlepšovania a rozvoja služieb v rámci medzinárodnej železničnej dopravy a prispievať k postupnému vytváraniu vnútorného trhu so zariadeniami a službami určenými na výstavbu, obnovu, modernizáciu a prevádzku železničného systému Únie. Smernicou o interoperabilite ako základným nástrojom technickej harmonizácie boli zavedené jednotlivé subsystémy a zároveň povinnosť vytvorenia technickej špecifikácie interoperability (ďalej len „TSI“) pre každý subsystém. Na základe uvedenej povinnosti bolo prijaté nariadenie Komisie (EÚ) č. 1299/2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „infraštruktúra“ systému železníc v Európskej únii. Prvkami subsystému infraštruktúra v zmysle smernice sú trate, inžinierske stavby (mosty, tunely atď.), pridružená infraštruktúra - stanice, nástupištia, prístupové zóny vrátane potrieb pre osoby so zníženou pohyblivosťou atď., bezpečnostné a ochranné zariadenia, ktoré podliehajú technickej, administratívnej ako aj bezpečnostnej harmonizácii. Uvedená smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve bola v rámci štvrtého železničného balíka prepracovaná smernicou (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii, ktorá prevzala rovnaké subsystémy.

Na vnútroštátnej úrovni došlo k harmonizácii so smernicami najmä prijatím zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Vykonávacím predpisom k zákonu je vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 350/2010 Z. z. o stavebnom a technickom poriadku dráh, ktorej predmetom úpravy je úprava podrobností o technicko-bezpečnostnej skúške stavieb, stavebno-technických požiadavkách na projektovanie dráh a na ich výstavbu a prevádzku a technických parametroch dráh.

Súčasný stav

Rozvoj železničnej infraštruktúry Slovenskej republiky vychádza zo základných medzinárodných dohôd AGC a AGTC (Európska dohoda o medzinárodných železničných magistralách a Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a súvisiacich objektoch). So začlenením siete Železníc Slovenskej republiky (ŽSR) do európskych dopravných ciest prevzali ŽSR zároveň aj povinnosť rešpektovať medzinárodné dohody a technické požiadavky, ktoré zaručujú možnosť ďalšieho rozvoja a kompatibilitu s okolitými železničnými správami. Strategické ciele rozvoja železničnej infraštruktúry sa zameriavajú na zvyšovanie traťovej rýchlosti, úpravu staníc a zastávok či budovanie mimoúrovňových križovatiek. Najvyššia rýchlosť vlakových súprav dosahuje po úpravách tratí 140 až 160 km/h.

V súčasnosti prebieha viacero verejných obstarávaní na výber zhotoviteľov projektovej dokumentácie a realizácie nasledujúcich projektov:

Modernizácia trate Devínska Nová Ves – Kúty – štátna hranica SR – ČR, úsek žst. Devínska Nová Ves (mimo) – žst. Malacky (vrátane) – žst. Kúty (mimo) – št.hranica SR/ČR

Predmetom projektu je modernizácia železničnej trate (vrátane systému ERTMS) v úseku žst. Devínska Nová Ves (mimo) – žst. Malacky (vrátane) a žst. Kúty (mimo) – št. hranica SR/ČR a rádiokomunikačný systém GSM-R v úseku Malacky (mimo) – Kúty (vrátane) na rýchlosť 200 km/h. Dôležité je najmä zvýšenie traťovej rýchlosti na 200 km/h, plná peronizácia železničných staníc a zastávok vrátane zabezpečenia mimoúrovňového prístupu (vrátane komplexného prístupu pre imobilných a osoby so zníženou pohyblivosťou), vybavenie modernými hlasovými a obrazovými informačnými systémami, koordinácia s prípravou a výstavbou prestupných terminálov integrovanej dopravy a parkovísk samosprávou a ŽSR. Celkovo dôjde odstránením úrovňových križení s pozemnými komunikáciami k zvýšeniu bezpečnosti dopravy, zmodernizuje sa staničné a traťové zariadenie, pevné trakčné zariadenia, znížia sa negatívne účinky trate na okolie (protihlukové steny, zníženie vibrácií). Na uvedenej trase bude možné viesť štandardné 750 m dlhé nákladné vlaky a inovuje sa vybavenie žst. pre nákladnú dopravu. Dôležitou súčasťou stavby je hraničný most cez rieku Morava.

Modernizácia trate Liptovský Mikuláš – Poprad, úsek žst. Lučivná – Poprad (mimo)

Predmetom projektu je modernizácia železničnej trate (vrátane systému ERTMS) v úseku Lučivná – Poprad (mimo) na rýchlosť 160 km/h. Dôležité je najmä zvýšenie maximálnej rýchlosti na 160 km/h, plná peronizácia železničných staníc a zastávok vrátane zabezpečenia mimoúrovňového prístupu (vrátane komplexného prístupu pre imobilných a osoby so zníženou pohyblivosťou), vybavenie modernými hlasovými a obrazovými informačnými systémami. Celkovo dôjde odstránením úrovňových križení s pozemnými komunikáciami k zvýšeniu bezpečnosti dopravy, zmodernizuje sa staničné a traťové zariadenie, pevné trakčné zariadenia, ktoré budú pripravené na zmenu trakcie na 25 kV, 50 Hz, znížia sa negatívne účinky trate na okolie (protihlukové steny, zníženie vibrácií). Na uvedenej

trase bude možné viesť štandardné 750 m dlhé nákladné vlaky a celkovo sa inovuje vybavenie žst. pre nákladnú dopravu.

Projekty, ktoré sú v pokročilom štádiu výstavby alebo ukončené:

Modernizácia železničnej trate Púchov – Žilina

Projekt modernizácie železničnej trate Púchov – Žilina, pre traťovú rýchlosť do 160 km/h bola rozdelená na dve etapy. I. etapa je na traťovom úseku Púchov – Považská Teplá a II. etapa Považská Teplá (mimo) – Žilina (mimo), 2. fáza úsek Dolný Hričov - Žilina.

I. etapa traťový úsek Púchov – Považská Teplá

Projekt modernizácie 18,7 km železničnej trate medzi mestami Púchov a Považská Teplá na Slovensku umožní vlakom jazdiť rýchlosťou až 160 km/h. Súčasťou modernizácie je 15 % redukcia železničnej trate na 15,9 km a vybudovanie dvoch tunelov a troch hlavných mostov. Výsledkom bude skrátený čas cestovania na úseku medzi mestami Púchov a Žilina. V rámci projektu prebehne aj modernizácia dvoch železničných staníc, konkrétne v Považskej Teplej a Považskej Bystrici. Projekt prispieva k výstavbe a modernizácii transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) a jej koridorov, pričom viaceré z nich prechádzajú územím Slovenska.

Práce vykonávané na úseku medzi mestami Púchov a Považská Bystrica, zahŕňajú výstavbu novej vlakovej zastávky v Nosiciach spolu s dvomi nástupišťami s dĺžkou 250 m (pôvodná vlaková zastávka bude vyradená z prevádzky). Nové železničné mosty budú vybudované cez Nosický kanál (dĺžka 379 m), rieku Váh (288 m) a Nosickú priehradu (589 m). Okrem toho budú vybudované dva nové tunely: tunel Diel (dĺžka 1 082 m) a Milochovo (dĺžka 1 861 m), ako aj nový most pre chodcov cez Nosický kanál. Modernizácia úseku železnice medzi mestami Považská Bystrica a Považská Teplá zahŕňa odstránenie úrovňového prejazdu a jeho nahradenie novým nadjazdom, ako aj výstavbu nového traťového zabezpečovacieho zariadenia medzi Považskou Bystricou a Plevníkom-Drienové. Na oboch úsekoch bude nainštalované nové trolejové vedenie, ktoré spĺňa požiadavky železničnej siete ŽSR a je vhodné na rýchlosť jazdy vlakov až do 160 km/h. Súčasťou projektu sú štruktúrne zmeny existujúcich ciest či výstavba nových ciest, ako aj výstavba protihlukových stien.

Počas modernizácie železničnej stanice v Považskej Bystrici boli vykonané zmeny jej horizontálneho a vertikálneho zarovnanie, aby cez ňu mohli prechádzať vlaky zvýšenou rýchlosťou. Stanica si zachovala všetky svoje aktuálne základné funkcie vrátane riadenia za sebou idúcich vlakov, vypravovania vlakov, nakladania a vykladania tovaru a spojenia s vedľajšími koľajami. Medzi ďalšie navrhované zmeny pre túto stanicu patria: prejazdne koľaje s dĺžkou najmenej 750 m; bočné nástupište na nástupišti č. 3 a ostrovčekové nástupište s mimoúrovňovým prístupom medzi koľajami č. 4 a 8. Na jednom nástupišti bude navyše vybudovaný podúrovňový prístup. Modernizácia železničnej stanice v Považskej Teplej zahŕňala výstavbu nových nástupíšť a dvoch nových bočných nástupíšť, výstavbu podchodu

pre chodcov a inštaláciu nového traťového zabezpečovacieho zariadenia. Po vykonaní prác bola stanica rekvifikovaná na vlakovú zastávku.

V rámci projektu na úseku medzi Púchovom a Považskou Bystricou bude zabezpečený aj nový telekomunikačný systém vrátane prenosu digitálnych údajov. Ukončenie a odovzdanie stavby je naplánované na január 2021.



Obrázok 1: Železničná trať v úseku Púchov (mimo) – Považská Teplá (vrátane)

II. etapa Považská Teplá (mimo) – Žilina (mimo), 2. fáza Dolný Hričov - Žilina

Predmetom modernizácie bola jestvujúca 8,8 km dlhá dvojkolejná železničná trať na rýchlosť do 160 km/hod. Účelom stavby bolo modernizovať technickú infraštruktúru trate na predmetnom úseku, ktorý je súčasťou siete TEN-T a európskeho železničného koridoru č. V pre dosiahnutie parametrov v zmysle legislatívy Európskeho spoločenstva. Súčasťou projektu bola aj modernizácia stanice v Dolnom Hričove a zastávky v Hornom Hričove, kde boli pre cestujúcich a verejnosť vybudované nové vyvýšené nástupištia s mimoúrovňovým prístupom a s novým automatizovaným audiovizuálnym informačným systémom. Súčasťou modernizácie bolo aj vybudovanie nového zabezpečovacieho zariadenia, ktoré umožňuje bezpečnú jazdu vlakov rýchlosťou až 160 km/hod. Celková dĺžka modernizovaného úseku vrátane zastávok, výhybne a železničných staníc je 22,7 km. Postavených bolo 6 nových železničných mostov, 9 jestvujúcich prešlo rekonštrukciou, vzniklo 5 nových cestných mostov a 5 nových podchodov. V súlade s hlučnou štúdiou sú na ochranu obyvateľstva pred nepriaznivými účinkami z dopravy vybudované protihlukové steny o dĺžke 12 km. Stavba bola ukončená ku dňu 31.12.2017. Kolaudačné konanie bolo zahájené 13.06.2019.



Obrázok 2: Modernizovaná železničná stanica a trať v Dolnom Hričove

Záver

Interoperabilita je základným predpokladom fungovania integrovaného transeurópskeho konvenčného železničného systému. Interoperabilitou sa rozumie schopnosť tohoto systému umožňovať bezpečný a neprerušovaný pohyb vlakov rôznych dopravcov, ktorí spĺňajú základné parametre stanovené pro tieto vybrané trate. K dosiahnutiu tohto cieľa je potrebné splniť všetky stanovené regulačné, technické a prevádzkové podmienky, obsiahnuté v príslušných smerniciach a nariadeniach EÚ.

Dôvody, prečo je zavádzanie interoperability potrebné, sú hlavne bezpečnostného, ekonomického a obchodného charakteru. Konkurencieschopnosť železničného systému závisí v súčasnej dobe na rozdieloch medzi členskými štátmi, pokiaľ ide o materiál, techniku, návestidlá, bezpečnostne predpisy, brzdiace systémy, trakčný prúd a obmedzene rýchlosti. Medzinárodné vlaky, ktoré prechádzajú mnoho štátov, sú nútené za tejto situácie, kedy existujú systémové rozdiely, zastavovať na hraničných priechodoch susedných štátov.

Interoperabilita predstavuje jeden z absolútne základných faktorov pre oživenie železničnej dopravy a dôsledného vyrovnávania dopravného trhu. Vďaka interoperabilite a výstavbe železničného sektoru, ktorý je právne a technicky integrovaný a obchodne konkurencieschopný, sa cieľ znížiť dopravné preťaženie ciest, za súčasného zníženia znečisťovania a jasných výhod pre životné prostredie stáva reálnym.

Slovenská republika sa intenzívne zaoberá otázkou interoperability a kladie na ňu dôraz pri modernizácii železničnej dopravy, ale aj transpozície a implementácie do národnej legislatívy. Plnenie požiadaviek vyplývajúcich z TSI je základom pre zvyšovanie kvality, dostupnosti a zjednotenia európskeho železničného systému.

V Bratislave, 28.11.2019

Vypracovala:

Ing. Eva Ďurišová



Schválil:



JUDr. Andrea Horváthová
riaditeľka odboru
štátnej železničnej správy



Ing. Ján Farkaš
generálny riaditeľ
sektie železničnej dopravy a dráh