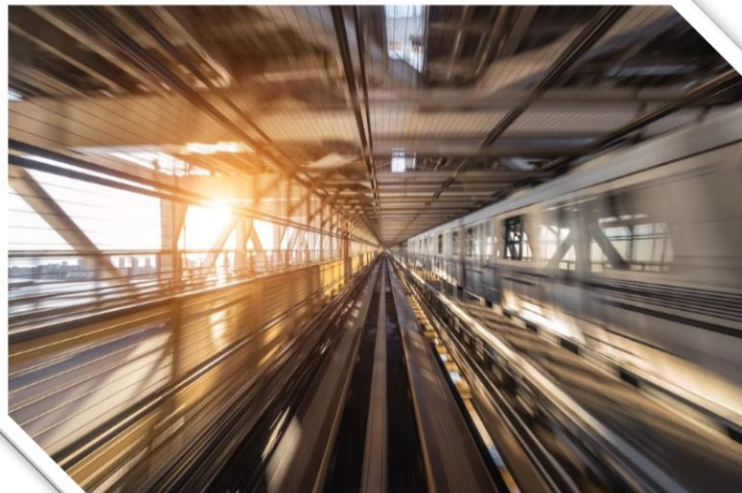


Aktuálny stav prípravy štúdie VRT V4 na Slovensku



MANAŽÉR
ŽELEZNIČNEJ
INFRAŠTRUKTÚRY



Konferencia ŽELEZNICE 2023

26. ročník

Praha

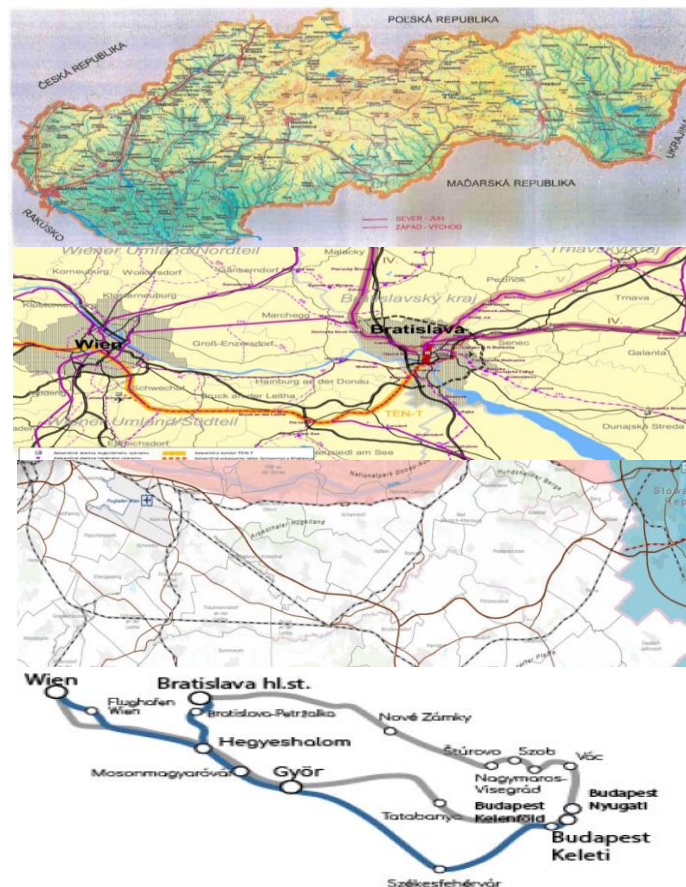
30. 03. 2023

Miroslav Garaj

Odbor stratégie a zahraničnej spolupráce GR ŽSR

História

- „Československý kontext 1990 - 1992
Konceptná štúdia VRT v ČSFR“
- „Optimálny systém vedenia vysokorýchlostných tratí
na území SR (Sudop TRADE 1997)“
- „VRT podľa TEN -T 17 Bratislava - Viedeň – Paríž 2007 - 2013“
- „ŠÚ Viedeň - Budapešť 2015 variant cez letisko Schwechat“
- „ŠÚ Budapešť Varšava/Viedeň 2021“
- „VRT V4 Národná štúdia realizovateľnosti od 12/2022“



Súvisiace projekty

- Projektové a realizačné práce na modernizácii koridoru Devínska Nová Ves – Kúty št. hr. na rýchlosť 200 km/h
- Modernizácia uzla Bratislava (východ + západ proces EIA, juh)
- Elektrifikácia trate Devínska Nová Ves – Marchegg AT (príprava VO na stavebné práce)
- Zdvojnakoľajnenie trate Devínska Nová Ves – Marchegg AT (proces EIA)

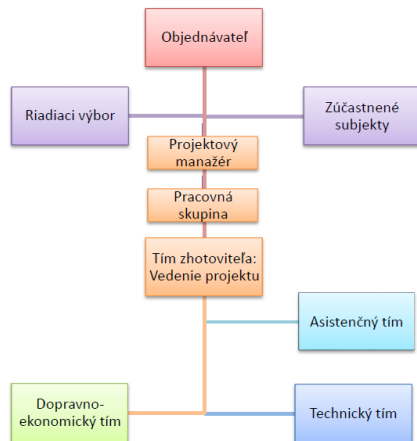
VRT V4 Národná ŠR

Etapa 0: Úvodná etapa 01/2023 ✓



Etapa 1: Vstupná analýza a definícia cieľov 05/2023

- **Etapa 2: Vypracovanie variantov 11/2023 x**
- **Etapa 3: Užší výber variantov 02/2024 x**
- **Etapa 4: Podrobné hodnotenie užšieho výberu variantov 08/2024 x**
- **Etapa 5: Finálna správa a odporúčania k preferovanému variantu (variantom) 10 /2024 x**
- **Schválenie RV 12/2024 x**



Príloha 1 - HARMONOGRAM SPRACOVANIA ŠU													
Celková doba plnenia diela: 14. december 2022 - 14. december 2024													
HARMONOGRAM SPRACOVANIA ŠU													
NÁRODNÁ ŠTÚDIA USKUTOČNITEĽNOSTI VYSOKORÝCHLOSTNEJ TRATE PREPOJENIA KRAJÍN V4	2022					2023							
	Dec	Jan	Feb	Mar	Apr	Máj	Jún	Júl	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Etapa 0: Úvodná etapa													
Etapa 1: Vstupná analýza a definícia cieľov													
Etapa 2: Vypracovanie variantov													
Etapa 3: Užší výber variantov													
Etapa 4: Podrobné hodnotenie užšieho výberu variantov													
Etapa 5: Finálna správa a odporúčania k preferovanému variantu (variantom)													
Rokovanie													
NÁRODNÁ ŠTÚDIA USKUTOČNITEĽNOSTI VYSOKORÝCHLOSTNEJ TRATE PREPOJENIA KRAJÍN V4	2024												
	Jan	Feb	Mar	Apr	Máj	Jún	Júl	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	
	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
Etapa 0: Úvodná etapa													
Etapa 1: Vstupná analýza a definícia cieľov													
Etapa 2: Vypracovanie variantov													
Etapa 3: Užší výber variantov													
Etapa 4: Podrobné hodnotenie užšieho výberu variantov													
Etapa 5: Finálna správa a odporúčania k preferovanému variantu (variantom)													
Rokovanie													

Ciele investície a princípy návrhu konceptov

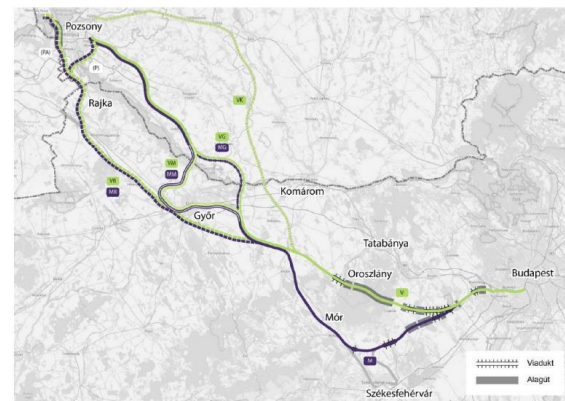
- Určenie cieľov investície ako základ pre tvorbu, posúdenie a hodnotenie alternatív
- Predbežný návrh 5 konceptov a konceptu bez projektu
- Spracovať dopravne, technicky a environmentálne uskutočniteľné riešenie variant s projektom (2050)
- Spracovať variant bez projektu (2050)
- Potreba zmien ostatnej dopravenej infraštruktúry a ich nového využitia (podmienené investície)
- Prevádzkový koncept pre každé technické riešenie na báze CBA
- Nové železničné stanice ?
- Vplyv prevádzky VRT bez modernizácií
- Interval rýchlostí medzi 160 km/h až 300 km/h
- Vyhradená / zmiešaná (aké normy CZ?, HU ?, F?)
- Štandardy v susedných krajinách (CZ, HU)
- Hraničné priechody HU/SK, SK/CZ
- Prechod uzlom Bratislava

HU/SK

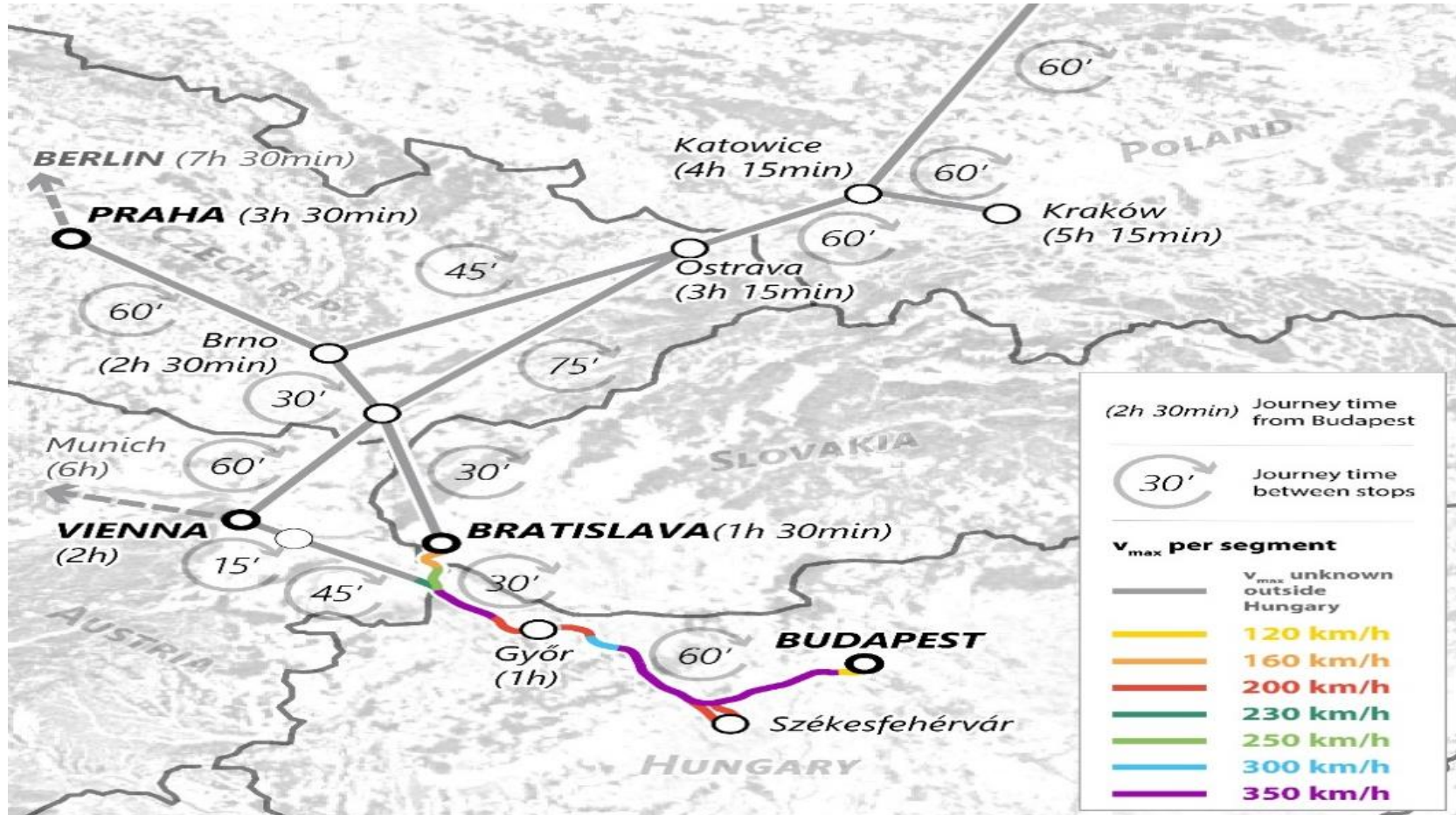
- Budapešť - Győr - Rajka - Bratislava Nové Mesto - Hlavná stanica
- Budapešť - Győr - Rajka - Bratislava Lamač
- Budapešť – Győr - Medveďov - Dunajská Streda Bratislava
- Budapešť - Győr – Kisbodak – Kvetoslavov - Bratislava
- Budapešť – Komárno - Dunajská Streda - Bratislava

SK/CZ

- v úseku Bratislava št. hr. SK/CZ bude trasovanie VRT riešené invariantne, ale bude potrebné sa vyrovnať s variantným prístupom na území ČR



Cestovný čas medzi uzlami





Stratégia ŽSR:

- Preferencia HU strany - Rajka
- Predbežný návrh trasovania čo najviac zachovať vysokú (250 km/h), resp. vyššiu (160 – 200 km/h) rýchlosť
- Zámer je zapojenie BTS airport a zároveň trasovať VRT vlaky cez BA hl. st.
- Ba Petržalka - Ba hl.st. = 19 min
+ Ba hl. st. - DNV = 12 min
- **Uzol Ba = 30 km/31 min !!!**
- **Priemerná rýchlosť 58 km/h**

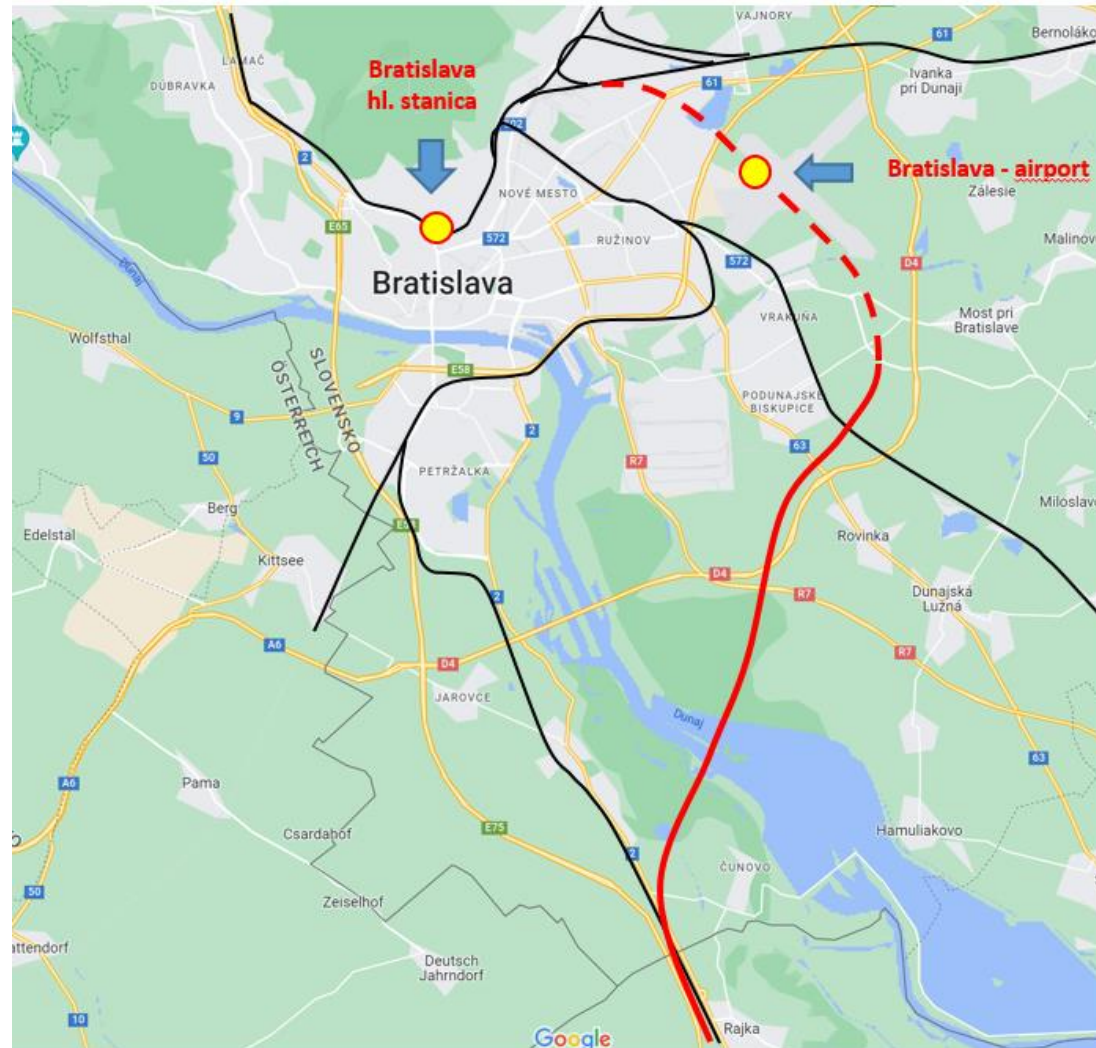
Návrh ŽSR úseku trasy Rajka – Ba hl. stanica

Trasa vyžaduje:

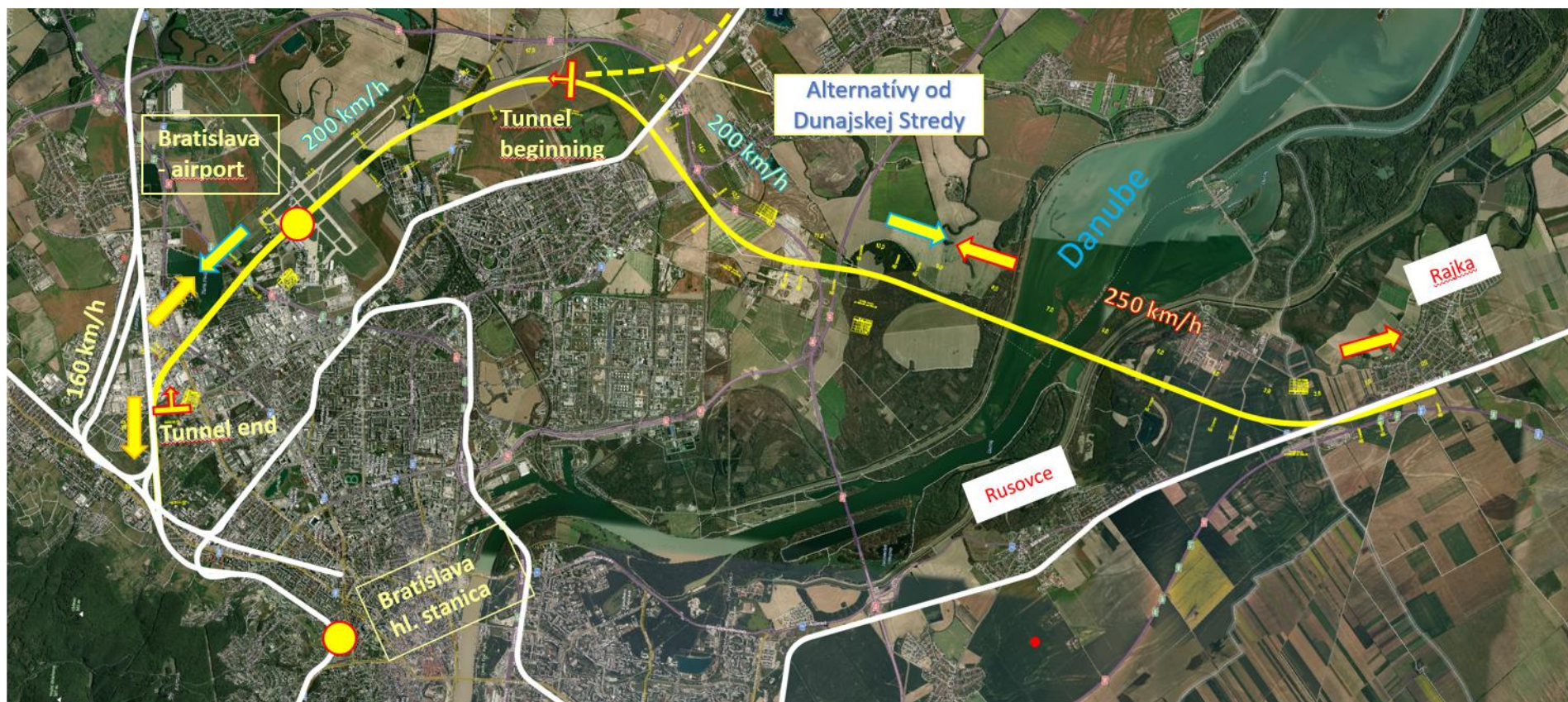
- tunel pozdĺž letiska s dĺžkou cca 9,5 km
- ŽST Letisko ako podzemnú stanicu
- Estakády premošťujúce Dunaj a Lužné lesy s dĺžkou cca 3,9 km, 1,2 km a 0,44 km

Trasa umožňuje:

- Postupne a plynulo znižovať rýchlosť jazdy v smere od Rajky
 - 250 km/h v dĺžke 9 km
 - 200 km/h v dĺžke 15 km
 - 160 km/h 2 km
 - a 120 až 100 km/h po BA hlavnú stanicu



Návrh ŽSR úseku trasy Rajka – Ba hl. stanica



Pohľad na trasu – Estakáda ponad Dunaj a Lužné lesy

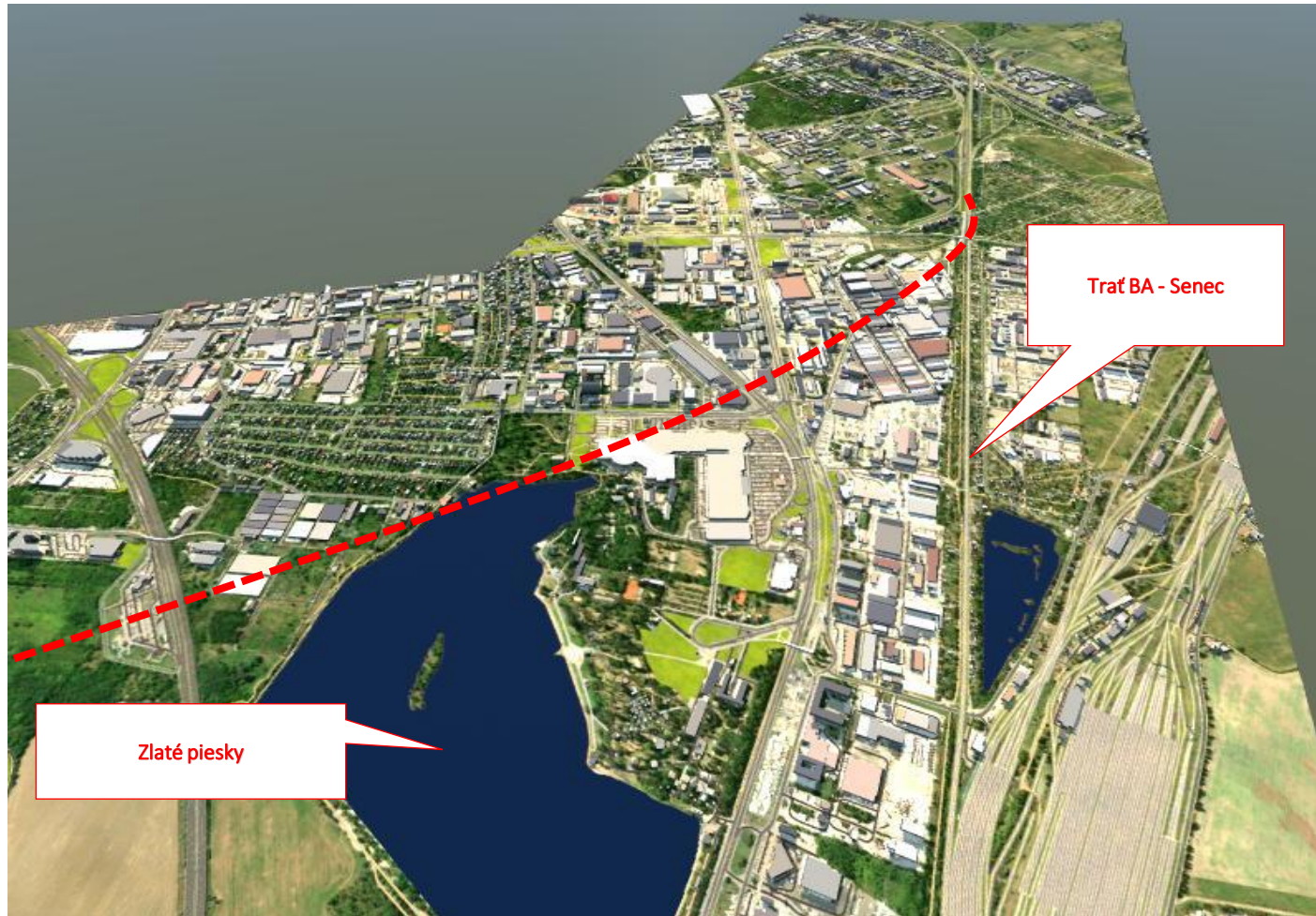


MANAŽÉR
ELEZNIČNEJ
INFRAŠTRUKTÚRY

Pohľad na trasu – zapojenie letiska



Pohľad na trasu – napojenie na infraštruktúru uzla BA, odbočka Močia



Napojenie na koridor v smere SK/ČR





MANAŽÉR
ŽELEZNIČNEJ
INFRAŠTRUKTÚRY

Ďakujem za pozornosť!