

								Do roku 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Projekt	Charakteristika projektu	Prínosy projektu	Význam trate	Dĺžka trate riešeného projektu - údaje ŽSR [km]	Kapitola priorizácie	Fáza prípravy	Celkové náklady projektu	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU
Projekty v realizácii (veľké projekty)	Rekonštrukcia ozubnice Štrba – Štrbské Pleso	V potrebnom rozsahu sa zrekonštruuje železničný zvršok, železničný spodok, zároveň sa odvodní železničná trať. Rekonštrukciou prejdú aj nástupištia v staniciach Štrba OŽ, Štrbské Pleso OŽ a v zastávke Tatranský Lieskovec. Obnovené bude aj osvetlenie nástupíšť, podlaha v hale stanice Štrba, priechody pre chodcov či oporné múry.	Prínosmi projektu sú: - zvýšenie bezpečnosti a plynulosti dopravy, - zníženie prevádzkových nákladov na údržbu a opravu ži, - zvýšenie komfortu cestujúcej verejnosti.	Vedľajšia trať ŽSR - úzkorozchodná 1000 mm; Dĺžka(OŽ)= 4,6km; osôb/deň= 2000; mil.hrtkm/rok=0	4,78	n/a	Vo výstavbe / Zmluva	21 105 833	13 073 100	8 032 734	0	0	0	0	0	0	0	0
	ŽST Kraľovany – ŽST Ľubochňa, rekonštrukcia kofají č. 1, 2	Predmetom stavby je komplexná rekonštrukcia železničného zvršku, železničného spodku v potrebnom rozsahu, úpravy trakčného vedenia a zabezpečovacieho zariadenia, rekonštrukcia nástupíšť na železničnej zastávke Stankovany, vybudovanie prístreškov a osvetlenia na danej zástavke.	Predmetnou rekonštrukciou sa dosiahne: - vyšší kvalitatívny štandard osobnej i nákladnej dopravy, - zaistenie bezpečnosti železničnej dopravy, - zníženie rozsahu údržby železničného zvršku.	TEN-T core; RFC 9 - hlavná trať Dĺžka(180b)= 61,2km; osôb/deň= 11000; mil.hrtkm/rok=1272,2	3,789 - k. č. 1; 3,815 - k. č. 2	1a	Vo výstavbe / Zmluva	12 213 722	7 614 849	4 598 874	0	0	0	0	0	0	0	0
	ŽSR, Modernizácia železničnej trate Púchov - Žilina, pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod. – I. etapa (Púchov - Považská Teplá)	Jedná sa o modernizáciu železničnej trate na rýchlosť do 160 km/h. V rámci stavby sú realizované dva tunely, tunel Diel o dĺžke 1082m a tunel Milochov o dĺžke 1861m, buduje sa 14 ks nových železničných mostov (vrátane rekonštruovaných), 6ks nových cestných mostov a nadjazdov, 4ks podchodov (pre cestujúcich, verejných). Dĺžka trasy železničnej trate bude skrátená z 18,742 km pred modernizáciou, na 15,921 km po modernizácii. Významným krokom je aj príprava na zmenu trakčnej napájacej sústavy z 3 kV na 25 kV (po výstavbe TNS Žilina).	1. úspora jazdného času - 27,07%; 2. úspora prevádz. nákladov vozidiel/vlakov - 50,03%; 3. úspora nákladov na nehody - 6,66%; 4. úspora nákladov na znečistenie ovzdušia - 13,66%; 5. úspora nákladov na klimatické zmeny - 1,90%; 6. úspora nákladov na hlučnosť - 0,67%	TEN-T core; RFC 5 - hlavná trať RFC 9 - hlavná trať RFC 11 - hlavná trať Dĺžka(120g)= 43,7km; osôb/deň= 12000; mil.hrtkm/rok=588,5	15,921	3b	Vo výstavbe / Zmluva	485 798 189	328 985 507	57 144 915	99 581 405	86 363	0	0	0	0	0	0
	ŽSR, Dostavba zriaďovacej stanice Žilina Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry uzle Žilina, realizácia	Železničný uzol Žilina je križovatkou dvoch vetiev medzinárodných železničných koridorov, kde v rámci následnej realizácie projektu dôjde k rekonštrukcii kofají a výhybiek, železničných mostov, nástupíšť, trakčného vedenia so zmenou napájania z jednosmerného na striedavý prúd, železničného oznamovacieho a zabezpečovacieho zariadenia, vybudovanie centra pre riadenie vlakov, odstráneniu úrovňových priecostí a prechodov a ich náhrada mimoúrovňovými.	Hlavnými cieľmi projektu sú: - zvýšenie traťovej rýchlosti do 160 km/h (v obvode ŽST Žilina do 120 km/h), - zvýšenie bezpečnosti a plynulosti prevádzky, - zvýšenie bezpečnosti cestujúcich, - zvýšenie kultúry, komfortu a plynulosti cestovania, - zníženie negatívnych dopadov železničnej prevádzky na obyvateľstvo, - zlepšenie a skvalitnenie životného prostredia, - zníženie nákladov na údržbu železničnej infraštruktúry.	TEN-T core; RFC 5 - hlavná trať RFC 9 - hlavná trať RFC 11 - hlavná trať Dĺžka(ZAO)= 11,3km; osôb/deň= 14000; mil.hrtkm/rok=251,1 Dĺžka(ZAT)= 17,1km; osôb/deň= 0; mil.hrtkm/rok=69,2	cca 14 km (v smere V - Z); 2,3 km (v smere S-J)	1b; 3a	Vo výstavbe / Zmluva	310 796 927	16 754 539	52 087 213	88 196 715	120 284 984	33 473 476	0	0	0	0	0
	Modernizácia dvoch úsekov železničnej trate štátna hranica ČR/SR - Devínska Nová Ves (realizácia) + DOZZ, GSMR, ETCS	Oba úseky sú integrálnou súčasťou vopred určeného cezhraničného úseku Bratislava - Břeclav. Akcia je súčasťou Medzinárodného projektu spájajúceho slovensko-českú hranicu cez Bratislavu so slovensko-maďarskou hranicou. Ciele projektu sú odstránenie prekážok v dvoch vybraných úsekoch železničnej trate, zabezpečenie optimálnej úrovne integrácie a interoperability v súlade s Nariadením (EÚ) č. 1299/2014 a Smernicou o interoperabilite 2008/57/ES, skrátenie cestovného času, modernizácia železničných staníc a zastávok, zvýšenie kvality infraštruktúry z hľadiska bezpečnosti, spoľahlivosti a účinnosti, podpora rozdelenia používania jednotlivých druhov dopravy podporovaním využívania železničnej dopravy, zvyšovanie bezpečnosti na železničných tratiach odstraňovaním úrovňových križovatiek križovaní železníc. trate s pozemnými komunikáciami a ich nahrádzaním mimoúrovňovými križovaniami (nadjazdy, podjazdy, podchody), znižovanie hlukového a atmosférického znečistenia.	Ciele projektu sú nasledovné: - Odstránenie prekážok v dvoch vybraných úsekoch železničnej trate; - Zabezpečenie optimálnej úrovne integrácie a interoperability v súlade s Nariadením (EÚ) č. 1299/2014 a Smernicou o interoperabilite 2008/57/ES; - Skrátenie cestovného času; - Modernizácia železničných staníc a zastávok; - Zvýšenie kvality infraštruktúry z hľadiska bezpečnosti, spoľahlivosti a účinnosti; - Podpora rozdelenia používania jednotlivých druhov dopravy podporovaním využívania železničnej dopravy; - Zvyšovanie bezpečnosti na železničných tratiach odstraňovaním úrovňových križovatiek križovaní železníc. trate s pozemnými komunikáciami a ich nahrádzaním mimoúrovňovými križovatkami; križovaním (nadjazdy, podjazdy, podchody) - Znižovanie hlukového a atmosférického znečistenia.	TEN-T core; RFC 7 - hlavná trať Dĺžka(110a)= 6,4km; osôb/deň= 5000; mil.hrtkm/rok=170,9 Dĺžka(110b)= 26,5km; osôb/deň= 9000; mil.hrtkm/rok=690,6 Dĺžka(110c)= 23,6km; osôb/deň= 12000; mil.hrtkm/rok=530,7	DNV - MA - 24,286; KU - št. hr. - 10,320	1b; 3a; 3b	Zmluva na žltý Fidic/DRS	275 930 509	0	3 499 440	62 828 053	179 650 076	29 952 940	0	0	0	0	0
	Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry (mimo), 1.etapa (Poprad - Lučivná)	Projekt rieši modernizáciu železničnej trate v úseku Poprad - Štrba (Lučivná) v celkovej dĺžke v súčasnom stave 12,868 km. Modernizáciou trate sa dosiahne nová úroveň technickej vybavenosti a použiteľnosti zabudovaním najmodernejších a najprogressívnejších prvkov a tým skvalitnenie a zlepšenie jej technických parametrov ako celku. Predmetom stavby je najmä modernizácia železničného zvršku a spodku, modernizácia trakčného vedenia, modernizácia zabezpečovacieho zariadenia.	Hlavnými cieľmi projektu sú: - zvýšenie traťovej rýchlosti do 160 km/h (pre vlaky s výkvnými srkami do 200 km/h), - zvýšenie bezpečnosti a plynulosti prevádzky, - zvýšenie bezpečnosti cestujúcich, - zvýšenie kultúry, komfortu a plynulosti cestovania, - zníženie negatívnych dopadov železničnej prevádzky na obyvateľstvo, - zlepšenie a skvalitnenie životného prostredia, - zníženie nákladov na údržbu železničnej infraštruktúry.	TEN-T core; RFC 9 - hlavná trať Dĺžka(180e)= 17,9km; osôb/deň= 9000; mil.hrtkm/rok=415,5	12,868	1b; 3a; 3b	Vo výstavbe / Zmluva	122 251 711	17 935 643	38 888 474	64 998 519	429 075	0	0	0	0	0	0
	Implementácia GSM-R do siete ŽSR, úsek Varín - Košice - Čierna nad Tisou dlhý 329,374 km. Zahŕňa 4 aktivity - prípravné úlohy, dohľad nad stavebnými prácami, stavebné práce a projektový manažment. GSM-R sa bude používať na hlasovú a dátovú komunikáciu a umožní budúce fungovanie úseku s úrovňou ETCS 2 a vyššou.	Projekt rieši nasadenie GSM-R na železničnej trati Varín - Košice - Čierna nad Tisou dlhý 329,374 km. Zahŕňa 4 aktivity - prípravné úlohy, dohľad nad stavebnými prácami, stavebné práce a projektový manažment. GSM-R sa bude používať na hlasovú a dátovú komunikáciu a umožní budúce fungovanie úseku s úrovňou ETCS 2 a vyššou.	Hlavným účelom stavby je modernizovať technickú infraštruktúru železničných tratí ŽSR na štandardy definované v medzinárodných dohodách, skvalitnenie dopravnej infraštruktúry, dosiahnutie interoperability vybraných tratí ŽSR a ich začlenenie do medzinárodných trás a tiež zvýšenie bezpečnosti prevádzky a cestujúcich.	TEN-T core; RFC 9 - hlavná trať RFC 11 - hlavná trať	329,374		DSPRS	32 322 095	1 092 759	514 215	164 835	10 848 484	16 839 846	2 861 956	0	0	0	0
	ŽST Maťovce, predĺženie kofajie a KR výhybiek s úpravou ŽZ, zab. zar. s TV	Predmetom sú stavebné práce spočívajúce v predĺžení všetkých kofají nepárnej skupiny a v úprave malej osovej vzdialenosti kofají č. 13 – 23, pričom zmena konfigurácie zhlaví sa vyžaduje nové usporiadanie výhybiek, úpravy súčasného zabezpečovacieho zariadenia a úpravu trakčného vedenia.	Realizácia stavby výrazne prispieje k zvýšeniu bezpečnosti a plynulosti na železničnej dopravnej ceste, obmedzí neefektívne vynakladanie finančných prostriedkov na udržiavacie práce a odstráni jestvujúce obmedzenie železničnej prevádzky. Rekonštrukciou zhlaví a jeho odsunom smerom na Hanisku p/K ŠRT sa dosiahnu predpísané dĺžky kofají vzhľadom na dĺžky vlakov a bezproblémový prísun a odsun súprav z a do ŽST Maťovce ŠRT.	Vedľajšia trať ŽSR RFC 9 - alternatívna trať Dĺžka(195a)= 32,2km; osôb/deň= 100; mil.hrtkm/rok=45	stavba do 3 km	1b	Vo výstavbe / Zmluva	6 316 451	111 095	0	6 205 356	0	0	0	0	0	0	0
	ŽST Košice – rekonštrukcia nástupíšť č. 1, 2, 3 a KRŽŽ kof. č. 11, 9, 8, 7, 6, 5, 3a, 1	V rámci rekonštrukcie sa bude riešiť úprava nástupíšť č. 2 a 3 vrátane smerovej a výskovej úpravy kofají č. 5, 3a, 1, 8 príslahých k nástupným hranám nástupíšť, komplexná rekonštrukcia železničného zvršku kof. 1b, úpravy trakčného vedenia pre kofaj č. 1b z dôvodu zriadenia nástupišťa aj pri tejto kofají, odstránenie 1 ks rozhlasového stožiara umiestneného v priechode pre peších, brániaceho vo voľnom prístupe k nástupišťam a 1 ks osvetľovacieho stožiara z rovnakého dôvodu, úpravy priechodov pre cestujúcich pre prístup k úrovňovým nástupišťam, rekonštrukcia zastrešenia nástupíšť tzv. lastovičiek, výstupov z podchodov, zastrešenia výstupu z batožinového tunela, rekonštrukcia (zriadenie) výťahu, úprava staničného zabezpečovacieho zariadenia ŽST Košice osobná stanica pre doplnenie vybavenia obvodu St.3.	Rekonštrukciou nástupíšť sa zvýši úroveň a komfort prostredia pre cestujúcu verejnosť. Úpravou staničného zabezpečovacieho zariadenia sa zvýši bezpečnosť vlakovej dopravy.	TEN-T core; RFC 9 - hlavná trať RFC 11 - hlavná trať Dĺžka(180i)= 15,6km; osôb/deň= 14000; mil.hrtkm/rok=390,7	4,147; - KR kofají	1b	Vo výstavbe	14 383 240	284 937	1 398 303	7 600 000	5 100 000	0	0	0	0	0	0
	Haniska pri Košiciach - Moldava nad Bodvou, elektrifikácia	Predmetný projekt zahŕňa elektrifikáciu traťového úseku Haniska pri Košiciach - Moldava nad Bodvou mesto, v rámci ktorého sa vybudujú zariadenia nevyhnutné pre jazdu elektrických vlakov (trakčné vedenie, transformačné stanice...), čiastočne sa zmodernizuje železničný vršok a spodok a zvýši sa rýchlosť vo vybraných oblúkoch, vymenia sa staničné a traťové zabezpečovacie zariadenia (okrem stanice Haniska) s inštaláciou ich diaľkového zariadenia a kompletne sa vymenia nástupištia.	Realizáciou projektu budú dosahované požadované hodnoty merateľných ukazovateľov: - Celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných železničných tratí, - Celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných železničných tratí v sieti TEN-T, -Úspora času v železničnej doprave, -Úspora produkcie emisií NO2 (vplyvom elektrifikácie tratí), - Úspora produkcie emisií PM10 (vplyvom elektrifikácie tratí).	TEN-T comprehensive; Dĺžka(160f)= 24,3km; osôb/deň= 2000; mil.hrtkm/rok=160,9	21,51	4b	Vo výstavbe	70 664 605	2 273 704	831 267	28 870 220	38 304 219	385 195	0	0	0	0	0
	Pial - Beša, sanácia zemného telesa	Realizáciou prác sa zabezpečí dlhodobá stabilita telesa dráhy a jej súčastí vrátane odstránenia porúch v GPK. Po ukončení prác je možné odstrániť TOTR, čo bude mať priaznivý vplyv na jazdu vlakov v medzistaničnom úseku. V rámci stavby sa zrealizuje úprava železničného zvršku, sanácia zemného telesa od km 16,740 po km 19,400, úprava trakčného vedenia a ochrana káblov zab. zar a oznam. zar..	Realizácia stavieb výrazne prispieje k zvýšeniu bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy a obmedzí neefektívne vynakladanie finančných prostriedkov na údržbu. Realizáciou sa odstránení havarijný stav, zrušenie obmedzenia traťovej rýchlosti, rekonštrukcia zvršku a spodku trate, sanácia svahov telesa násypu, zníženie nákladov na údržbu, zvýšenie bezpečnosti prevádzky, zvýšenie komfortu cestujúcich.	TEN-T comprehensive; Dĺžka(150b)= 41,2km; osôb/deň= 4000; mil.hrtkm/rok=145,9	2,66	1b	Zmluva	5 549 376	261 846	56 376	5 231 154	0	0	0	0	0	0	0

							Do roku 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Projekt	Charakteristika projektu		Prínosy projektu	Význam trate	Dĺžka trate riešeného projektu - údaje ŽSR [km]	Kapitola priorizácie	Fáza prípravy	Celkové náklady projektu	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU
	Lúky pod Makytou-št.hr. ČR, KR TV	Účelom realizácie stavby je nahradenie existujúceho fyzicky a morálne opotrebovaného trakčného vedenia (TV) v medzistaničnom úseku Púchov – Lúky pod Makytou a v konečnom dôsledku zmena trakčnej sústavy so začiatkom prevádzkovania jednofázovej trakčnej sústavy 25 kV, 50 Hz na ramene Púchov – Lúky pod Makytou – št. hr. SR/ČR. Zmena trakčnej sústavy vyvoláva úpravu zabezpečovacích a oznamovacích zariadení, demontáž nepotrebných technológií existujúcej TM Púchov, pripojenie TNS Púchov na trakčné vedenie.	Realizácia predmetu zákazky sleduje zámer obstarávateľa o zvýšenie plynulosti a bezpečnosti prevádzky železničnej infraštruktúry, skvalitnenie služieb a skultúrnenie prostredia pre cestujúcu verejnosť, ktorý nadväzuje na ukončenú modernizáciu ŽST Púchov.	TEN-T core; RFC 9 - hlavná trať Dĺžka(125a)= 20,3km; osôb/deň= 1500; mil.hrtkm/rok=83,9	20,216	1b	Vo výstavbe	32 451 365	28 270 907	1 385 458	2 795 000	0	0	0	0	0	0
Suma stavieb v realizácii (veľké projekty)								1 389 784 023	416 658 886	168 437 268	366 471 257	354 703 200	80 651 456	2 861 956	0	0	0
Suma malé projekty vo výstavbe/realizácii								11 895 993	2 287 079	7 172 447	2 436 468	0	0	0	0	0	0
Suma projektov/stavieb vo výstavbe								1 401 680 017	418 945 965	175 609 715	368 907 725	354 703 200	80 651 456	2 861 956	0	0	0
Projekty vo vysokom stupni prípravy	Modernizácia železničného úseku Čadca - Svrčinovec - št. hranica ČR/SR (3. Etapa)	Variant vyvoláva kompletnú výmenu prebudovanie kofajiska a súvisiacich objektov a súborov. Variant obsahuje zmenu trasovania voči súčasnosti v úseku zastávky Svrčinovec. Dotknuté sú najmä mostné objekty, cesty, nadchod pre cestujúcich, TV, zab. zar. a objekty pozemných stavieb. Smerové a výškové vedenie trasy modernizovaného úseku je navrhované pre traťovú rýchlosť V = 120km/h. Zabezpečovacie zariadenie a trakčné vedenie je v tejto stavbe navrhnuté na rýchlosť 160km/h. Križovania sú riešené mimoúrovňovo resp. zrušené bez náhrady ale tak, aby bola zabezpečená dostupnosť a obslužnosť územia.	V rámci realizácie celého projektu (všetky 3 etapy projektu Krásno nad Kysucou - Čadca št. hr.) sa podľa aktualizovanej štúdie ukutočniteľnosti 11/21 uvažuje s nasledujúcimi prínosmi pre Variant C "kombinovaný" (optimalizácia trate) stavby: - prevádzkové náklady = 47 900 905 €; - čas cestujúcich = 7 919 984 €; - čas tovaru = 100 221 561 €; - prevádzkové náklady vozidiel = 7 054 153 €; - bezpečnosť = 545 972 €, - znečisťujúce látky = 517 828 €; - skleníkové plyny = 1 340 833 €; - hluk = 336 372 €.	TEN-T core; RFC 5 - hlavná trať RFC 9 - hlavná trať Dĺžka(127a)= 6,5km; osôb/deň= 3000; mil.hrtkm/rok=142	4,937	1b; 3b	Príprava VO na realizáciu	90 064 991	8 366 832	50 000	18 642 750	41 788 000	21 217 408	0	0	0	0
	ŽST Nové Zámky – ŽST Palárikovo, modernizácia kofaje č. 1 a č. 2	Projekt má za cieľ realizovať modernizáciu kofaje č. 1 a kofaje č. 2 v ŽST Palárikovo – ŽST Nové Zámky, s cieľom zvýšenia traťovej rýchlosti, dosiahnutia normového stavu a zlepšenia bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy, zníženia nákladov na údržbu železničného zvršku a spodku a dosiahnutia vyššieho kvalitatívneho štandardu osobnej dopravy.	Realizáciou stavby príde k nasledovným prínosom: - dosiahnutie normového stavu; - zníženie prevádzkových nákladov na údržbu; - zvýšenie traťovej rýchlosti na 140 km/h; - zvýšenie bezpečnosti; - zvýšenie komfortu cestujúcich realizáciou nástupíšť 550 mm nad STKP v zastávke Ľudovítov.	TEN-T core; RFC 7 - hlavná trať RFC 11 - hlavná trať Dĺžka(130d)= 9,9km; osôb/deň= 16000; mil.hrtkm/rok=155,7	7,691 - k. č. 1; 7,778 - k. č. 2; spolu = 15,469	1b	Príprava VO na realizáciu	30 301 016	258 312	61 700	1 000 000	28 981 004	0	0	0	0	0
	ŽST Dvory nad Žitavou, modernizácia výhybiek č. 14 - 20	Predmetom projektu je modernizácia 7 výhybiek na novozámockom zhlaví žst. z dôvodu prevádzkového opotrebovania a s ním spojených dlhodobých prevádzkových obmedzení. Hlavným cieľom je zaistiť dlhodobú bezpečnosť železničnej prevádzky v danom úseku.	Hlavnými cieľmi projektu sú: - odstránenie obmedzení rýchlosti - zvýšenie bezpečnosti a plynulosti prevádzky, - zvýšenie bezpečnosti cestujúcich, - zvýšenie kultúry, komfortu a plynulosti cestovania, - zníženie negatívnych dopadov železničnej prevádzky na obyvateľstvo, - zlepšenie a skvalitnenie životného prostredia, - zníženie nákladov na údržbu železničnej infraštruktúry.	TEN-T core; RFC 7 - hlavná trať RFC 11 - hlavná trať Dĺžka(130e)= 46,2km; osôb/deň= 5000; mil.hrtkm/rok=535,7	7 ks v.j.	1b	SP vydané/Príprava VO na realizáciu	10 461 301	112 277	37 950	500 000	9 811 074	0	0	0	0	0
	Modernizácia bratislavského tunela č. 2, ŽST Bratislava hl. stanica	Dvojkoľajná, elektrifikovaná, železničná trať Devínska Nová Ves - Štúrovo v úseku ŽST Bratislava hl.st., je vedená v Bratislavskom tuneli č. 2. Vzhľadom na rozrušené horninové nadložie tunela a tiež postupné doživanie izolačných materiálov použitých pri výstavbe, sa nepriaznivý vplyv poveternostných podmienok okamžite prejaví v značnom zavodení obmurovky ostenia tunela. Silné zavodenie spôsobuje ďalšie poruchy, ktoré vplyvajú na tunelové ostenie a jeho stabilitu.	Realizáciou navrhnutých sanačných opatrení sa má dosiahnuť: - praktická suchosť pre elektrifikovaný tunel, - predĺženie životnosti tunela, - zníženie prevádzkových nákladov na údržbu, - zaistenie bezpečnosti železničnej dopravy v tuneli.	TEN-T core; RFC 5 - alternatívna trať RFC 7 - hlavná trať	0,696	1b	SP vydané/Príprava VO na realizáciu	5 501 094	241 580	11 744	2 950 000	2 297 770	0	0	0	0	0
	ŽST Trnovec nad Váhom – ŽST Tvrdosovce, modernizácia kofaje č. 1 a č. 2	Predmetom projektu je modernizácia kofaje č. 1 a kofaje č. 2 medzi ŽST Trnovec nad Váhom a Tvrdosovcami, s cieľom zvýšenia traťovej rýchlosti, dosiahnutia normového stavu a zlepšenie bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy, zníženie nákladov na údržbu železničného zvršku a spodku a dosiahnutie vyššieho kvalitatívneho štandardu osobnej dopravy.	K hlavným cieľom patrí: - zníženie nákladov na údržbu; - zvýšenie traťovej rýchlosti na 140 km/h; - modernizácia trate – výmena zastaraného typu konštrukcie železničného zvršku a spodku; - zvýšenie bezpečnosti prevádzky; - zvýšenie bezpečnosti cestujúcich; - zvýšenie kultúry, komfortu a plynulosti cestovania; - zníženie negatívnych dopadov železničnej prevádzky na obyvateľstvo; - zlepšenie a skvalitnenie životného prostredia.	TEN-T core; RFC 7 - hlavná trať RFC 11 - hlavná trať Dĺžka(130c)= 32,3km; osôb/deň= 16000; mil.hrtkm/rok=586,4	9,572	1b	SP vydané/Príprava VO na realizáciu	30 648 740	246 359	31 406	1 000 000	26 346 551	3 024 425	0	0	0	0
	ŽST Fíľakovo – Výh. Holiša, modernizácia železničného zvršku a železničného spodku	Stavba rieši rekonštrukciu jestvujúcej jednokolejnej neelektrifikovanej železničnej trate. Úsek trate určený na rekonštrukciu má dĺžku 8 427m. Vzhľadom na vysoký stupeň degradácie konštrukčného a geometrického usporiadania kofaje v uvedenom úseku trate bolo nevyhnutné pristúpiť k rekonštrukcii a obnove súčasti železničného zvršku a v niektorých úsekoch trate aj k zrealizovaniu absentujúcej konštruk-cii železničného spodku formou podkladových vrstiev a odvodňovacích zariadení.	Hlavným cieľom projektu je rekonštrukcia technickej infraštruktúry železničnej trate pre do-siahnutie kritérií: - zvýšenie traťovej rýchlosti na 120 km/h, - zvýšenie priestorovej priechodnosti, - zvýšenie únosnosti železničného spodku, - zvýšenie bezpečnosti prevádzky, - zvýšenie bezpečnosti cestujúcich, - zvýšenie kultúry, komfortu a plynulosti cestovania, - zníženie negatívnych dopadov železničnej prevádzky na obyvateľstvo, - zlepšenie a skvalitnenie životného prostredia	TEN-T comprehensive; Dĺžka(160b)= 15,8km; osôb/deň= 3000; mil.hrtkm/rok=48,7	8,427	1a	Príprava VO na realizáciu	16 274 442	346 109	32 840	9 959 683	5 935 810	0	0	0	0	0
	Šaštín - Kúty, modernizácia železničného zvršku kofaje č. 1	Modernizácia traťovej kofaje č. 1 v úseku medzi diaľkovo ovládanou dopravníou (DOD) Šaštín-Stráže a ŽST Kúty je navrhnutá z dôvodu prevádzkového opotrebovania a uplynutia životnosti jednotlivých prvkov kofaje. Jej hlavným cieľom je zaistiť dlhodobú bezpečnosť železničnej prevádzky v danom úseku a zvýšenie traťovej rýchlosti, čím dôjde ku skráteniu cestovných časov v grafíkone vlakovej dopravy (GVD). Modernizácia bude mať priaznivý dopad aj na zníženie prevádzkových nákladov v ďalších rokoch.	Hlavnými cieľmi projektu sú: - zvýšenie traťovej rýchlosti - zvýšenie bezpečnosti prevádzky - zvýšenie bezpečnosti cestujúcich - zvýšenie kultúry, komfortu a plynulosti cestovania - zníženie negatívnych dopadov železničnej prevádzky na obyvateľstvo - zlepšenie a skvalitnenie životného prostredia.	Hlavná trať ŽSR RFC 7 - alternatívne trate Dĺžka(116a)= 66,9km; osôb/deň= 1000; mil.hrtkm/rok=106,2	7,573	1b	DSPRS/SP vydané/Príprava VO na realizáciu	12 841 226	313 640	49 000	9 700 011	2 778 575	0	0	0	0	0
	Veľký Horeš – Streda nad Bodrogom, rekonštrukcia kofaje č. 1, 2	Cieľom stavby je rekonštrukcia celého medzistaničného úseku kofají č. 1 a 2 s vykonaním sanácie v úsekoch s nestabilnou geometrickou polohou kofaje a tých, ktoré budú vybrané na základe IG prieskumu. Po rekonštrukcii bude odstránený TOTR aj POTR, zrýchli sa doprava a zlepši sa dynamika jazdy.	Prínosmi projektu sú: - odstránenie obmedzení traťovej rýchlosti, - zrýchlenie dopravy, - zvýšenie bezpečnosti a plynulosti dopravy, - zlepšenie dynamiky jazdy, - zníženie prevádzkových nákladov.	ŠRT Dĺžka(ŠRT)= 88,4km; osôb/deň= 0; mil.hrtkm/rok=825,4	10,382	1b	Príprava VO na realizáciu	11 984 240	0	12 500	4 976 599	6 995 141	0	0	0	0	0
	Boleráz - Smolenice, modernizácia železničného zvršku, kofaje č. 1	Predmetom projektu je modernizácia železničného zvršku kofaje č. 1 a zvýšenie traťovej rýchlosti na 90 km/h prípadne vyššiu za predpokladu minimálnych smerových posunov kofaje a premiestňovania stožiarov TV.	Hlavnými cieľmi projektu sú: - zvýšenie traťovej rýchlosti, - zvýšenie bezpečnosti prevádzky, - zvýšenie bezpečnosti cestujúcich, - zvýšenie kultúry, komfortu a plynulosti cestovania, - zníženie negatívnych dopadov železničnej prevádzky na obyvateľstvo, - zlepšenie a skvalitnenie životného prostredia.	Hlavná trať ŽSR RFC 7 - alternatívne trate Dĺžka(116a)= 66,9km; osôb/deň= 1000; mil.hrtkm/rok=106,2	4,95	1b	Príprava VO na realizáciu	10 117 275	303 952	30 298	500 000	9 283 025	0	0	0	0	0

									Do roku 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Projekt	Charakteristika projektu	Prínosy projektu	Význam trate	Dĺžka trate riešeného projektu - údaje ŽSR [km]	Kapitola priorizácie	Fáza prípravy	Celkové náklady projektu	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU
ŽST Barca, modernizácia výhybiek č. 1-20	Predmetom projektu je modernizácia výhybiek č. 1 – 20. Výhybky tvoria dôležité zhlavie, na ktorom sa trate rozdeľujú zo smerov Košice osobná stanica, odchodová koľaj č. 101 a vchodová koľaj č. 102 pre nákladnú dopravu na smery Čierna nad Tisou, Čaňa št. hr. SR/MR a Plešivec. Cieľom modernizácie je zabezpečiť plynulú a bezpečnú prevádzku vlakovej dopravy.	Cieľom modernizácie výhybiek v ŽST Barca je: - zabezpečenie plynulej a bezpečnej prevádzky vlakov osobnej a nákladnej dopravy v dotknutom úseku trate ŽST Košice – ŽST Čierna nad Tisou, Čaňa št. hr a ŽST Barca – ŽST Rožňava, - dosiahnutie normových parametrov dopravnej cesty vo všetkých jej ukazovateľoch, - dosiahnutie dohodnutého štandardu stanice.	TEN-T core; RFC 9 - hlavná trať RFC 11 - hlavná trať Dĺžka(KEA)= 4,7km; osôb/deň= 6800; mil.hrtkm/rok=48	20 ks v.j.	1b	Príprava VO	10 462 003	205 938	49 692	10 206 373	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nižná Myšľa - Ruskov, modernizácia koľaje č. 2	Predmetom projektu je modernizácie koľaje č. 2, ktorá má nevyhovujúci stav železničného zvršku. Modernizáciou železničného zvršku, spodku, ďalších stavieb a zariadení sa docielí odstránenie dlhodobých prevádzkových obmedzení a vyššia spoľahlivosť a odolnosť súčasti železničnej infraštruktúry. Cieľom stavby je zlepšenie technického stavu železničnej infraštruktúry a tým zníženie nákladov na údržbu.	Hlavnými cieľmi projektu sú: - zvýšenie traťovej rýchlosti - zlepšenie priestorovej priechodnosti - zvýšenie bezpečnosti prevádzky - zvýšenie bezpečnosti cestujúcich - zvýšenie kultúry, komfortu a plynulosti cestovania - zníženie negatívnych dopadov železničnej prevádzky na obyvateľstvo - zlepšenie a skvalitnenie životného prostredia.	TEN-T core; RFC 9 - hlavná trať RFC 11 - alternatívna trať Dĺžka(190a)= 36,9km; osôb/deň= 6000; mil.hrtkm/rok=589,9	6,596	1b	Príprava VO	6 916 560	14 996	284 814	641 675	5 975 075	0	0	0	0	0	0	0	0
ŽST Krompachy, modernizácia výhybiek č. 23 - 30	ŽSR plánujú rekonštrukciu železničnej stanice Krompachy na trati Spišská Nová Ves – Margecany. Cieľom projektu je zvýšiť bezpečnosť a plynulosť premávky a zrušiť nepotrebné a nevyužívané časti stanice.	Po vykonaní rekonštrukcie sa predpokladá plná a spoľahlivá funkčnosť železničnej trate a zrušenie obmedzenia najvyššej traťovej rýchlosti na 100 km/h z pôvodných 120 km/h	TEN-T core; RFC 9 - hlavná trať Dĺžka(180g)= 30,6km; osôb/deň= 10000; mil.hrtkm/rok=666,5	8 ks v.j.	1b	Príprava VO	6 332 463	167 500	44 350	3 850 383	2 270 230	0	0	0	0	0	0	0	0
Výhybňa Slivník, modernizácia výhybiek č. 1 - 10	Predmetom stavby je modernizácia železničného zvršku a spodku výhybiek č. 1 – 10. Pri výmene konštrukcie železničného zvršku je potrebné vymeniť aj elektrický ohrev výhybiek (EOV), upraviť zabezpečovacie a oznamovacie zariadenie, upraviť trolejové vedenie a vonkajšie osvetlenie. Modernizácia výhybiek je navrhnutá z dôvodu prevádzkového opotrebovania, dlhodobého obmedzenia rýchlosti a hlavným cieľom je zaisťiť dlhodobu bezpečnosť železničnej prevádzky v danom úseku. Modernizácia bude mať priaznivý dopad aj na zníženie prevádzkových nákladov v ďalších rokoch.	Hlavnými cieľmi projektu sú: - zvýšenie bezpečnosti a plynulosti prevádzky, - zvýšenie bezpečnosti a komfortu cestujúcich, - zníženie nákladov na údržbu železničnej infraštruktúry, - zabezpečený plynulý prechod z trate ČoP UA-Čierna n/Tisou-Košice na trať ŽST Trebišov-Výh. Slivník, - dosiahnutie normového stavu	TEN-T core; RFC 9 - hlavná trať RFC 11 - alternatívna trať Dĺžka(190a)= 36,9km; osôb/deň= 6000; mil.hrtkm/rok=589,9	10 ks v.j.	1b	Príprava VO	5 164 386	43 140	1 703	3 593 680	1 525 863	0	0	0	0	0	0	0	0
Margecany - Červená Skala, modernizácia železničného zvršku	Predmetom projektu je modernizácie , ktorá má nevyhovujúci stav železničného zvršku. Modernizáciou železničného zvršku, spodku, ďalších stavieb a zariadení sa docielí odstránenie dlhodobých prevádzkových obmedzení a vyššia spoľahlivosť a odolnosť súčasti železničnej infraštruktúry. Cieľom stavby je zlepšenie technického stavu železničnej infraštruktúry a tým zníženie nákladov na údržbu.	V úseku ŽST Telgárt – ŽST Červená Skala je nevyhovujúci technický stav železničného zvršku pôvodom z roku 1968. rozsah opotrebenia súčasti železničného zvršku je tak rozsiahly, že nie je možné ďalej zabezpečovať prevádzkyschopnosť formou bežnej údržby. v danom úseku bude rekonštruované: priestecie v žkm 92,006; osem mostov v žkm 88,018, žkm 88,422, žkm 88,796, žkm 89,799, žkm 90,517, žkm 91,208, žkm 91,241 a žkm 91,978; žb doskové priepusty v žkm 89,217, žkm 91,176, žkm 92,180; železničného zvršku, železničného spodku (rozšírenie pláne žel. spodku do normových parametrov vrátane návrhu odvodňovacích zariadení v zárezoch, resp. úpravy telesa dráhy); pravej rímsoy žb doskového priepustu v žkm 92,180; náhrade anulačného súboru ASE (ktorý vyhodnocuje prejazd železničného vozidla) za dvojicu inundačných slučiek; existujúceho vzdušného vedenia, ktoré bude nahradené novým zemným vedením.	Hlavná trať ŽSR Dĺžka(173a)= 52,5km; osôb/deň= 300; mil.hrtkm/rok=0,2 Dĺžka(173b)= 40,4km; osôb/deň= 1000; mil.hrtkm/rok=4,5	4,835; (z IZ	1b	Príprava VO	5 190 057	0	168 350	3 525 195	1 496 512	0	0	0	0	0	0	0	0
Komplexná rekonštrukcia ži vybraných úsekov trate Trnava - Kúty, Šelpice – Boleráz	ŽSR plánujú projekt komplexnej rekonštrukcie železničného zvršku koľaje č. 1 ŽST Šelpice – ŽST Boleráz. Cieľom projektu je zvýšiť bezpečnosť a plynulosť premávky a znížiť prevádzkové náklady.	Po vykonaní rekonštrukcie sa predpokladá plná a spoľahlivá funkčnosť železničnej trate a zvýšenie traťovej rýchlosti na 100 km/h. Návrh smerového vedenia trate však vo vybraných úsekoch vyhovuje až do 120 km/h.	Hlavná trať ŽSR RFC 7 - alternatívne trate Dĺžka(116a)= 66,9km; osôb/deň= 1000; mil.hrtkm/rok=106,2	4,95	1b	Príprava VO na realizáciu	9 209 420	197 808	6 612	0	3 505 000	5 500 000	0	0	0	0	0	0	0
Komplexná rekonštrukcia výhybiek a SZZ Levice	Zrušením Hl. Hronské Kľačany v traťovom úseku NŽST Veľké Kozmálovce – ŽST Levice a vybudovaním nového traťového zabezpečovacieho zariadenia 3. kategórie automatického hradla (AH) Hronské Kľačany so svetelnými návěstidlami a ich predzvestami, vrátane úpravy PZZ v žkm 4,243, kde koľajové obvody a ASE budú nahradené počítačom osí so snímačmi kolies, pričom PZZ v žkm 4,243 bude krytý oddielovými návěstidlami vrátane úpravy napojenia odberného miesta na zast. Hronské Kľačany sa zvýši stupeň bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy v uvedenom traťovom úseku bez nároku na zamestnancov – cieľená investícia (úspora 5 zamestnancov).	Hlavnými prínosmi projektu sú: - zvýšenie plynulosti a bezpečnosti železničnej dopravy, - úspora prevádzkových nákladov na zamestnancov (5 zamestnancov), - zníženie prevádzkových nákladov na údržbu ži.	TEN-T comprehensive; Dĺžka(150c)= 77,4km; osôb/deň= 3000; mil.hrtkm/rok=241	Stavba do 3 km	2a	DSPRS/Príprava VO na realizáciu	15 245 288	215 313	14 975	0	15 015 000	0	0	0	0	0	0	0	0
ŽST Bajč, rekonštrukcia koľaje č.3	V potrebnom rozsahu sa zrekonštruuje železničný zvršok, železničný spodok, zároveň sa odvodní železničná trať.	Zvýšenie bezpečnosti a plynulosti prevádzky, zvýšenie komfortu cestujúcich, zníženie nákladov na údržbu, dosiahnutie normového stavu, odstránenie obmedzenia traťovej rýchlosti na koľaji č.3.	TEN-T core; RFC 7 - hlavná trať RFC 11 - hlavná trať Dĺžka(135a)= 31,4km; osôb/deň= 2000; mil.hrtkm/rok=118,5	Stavba do 3 km; (0,701)	1b	Príprava VO na realizáciu	415 250	55 052	250	0	0	359 948	0	0	0	0	0	0	0
KR železničného mosta v km 7,892 trate Bratislava Nové Mesto-Dunajská Streda	Komplexná rekonštrukcia mosta spočíva v realizácii nového jednopóľového trámového mosta stuženého oblúkom v novej polohe rovnobežnej s jestvujúcim mostom s posunom osovej vzdialenosti 8 m a s novou výškovou polohou. Súčasťou plánovacích prác sú aj úpravy príľahlých úsekov žel. trate, rekonštrukcia dvoch úrovňových križiení a preložky inžinierskych sietí.	Realizáciou projektu - bude zabezpečené zachovanie prevádzkyschopnosti trate, - požadované parametre rýchlosti prechodu vlakov a priepustnosti dotknutého úseku, - zvýši sa komfort cestujúcej verejnosti, - zvýši sa bezpečnosť a plynulosť ŽD, - zrušia sa obmedzenia pre ND v tomto úseku, - znížia sa prevádzkové náklady na údržbu a opravu mosta a príľahlého úseku.	Hlavná trať ŽSR RFC 5 - prípojná trať RFC 7 - prípojná trať RFC 11 - prípojná trať Dĺžka(131a)= 21,1km; osôb/deň= 9000; mil.hrtkm/rok=88,6	Stavba do 3 km	1b	Príprava VO	11 168 279	3 159 270	9 009	0	2 000 000	6 000 000	0	0	0	0	0	0	0
Bratislava - Nové Mesto – Bratislava ÚNS, KRŽŽ koľ. č. 1, 2	Dôvodom navrhovanej rekonštrukcie traťových koľají č. 1 a č. 2 v km 6,239 – 10,552 je dosiahnutie vyššieho kvalitatívneho štandardu osobnej i nákladnej dopravy, zaistenie bezpečnosti železničnej dopravy a zníženie rozsahu údržby železničného zvršku a odstránenie TOTR. Účelom stavby je zlepšenie technického stavu železničného zvršku a spodku, predĺženie jeho životnosti a zabezpečenie štandardu pre cestujúcich v súlade s platnou legislatívou.	Rekonštrukcia traťových koľají č. 1 a č. 2 v úseku medzi ŽST Bratislava Nové Mesto a ŽST Bratislava ÚNS je navrhnutá z dôvodu prevádzkového opotrebovania a jej hlavným cieľom je zaisťiť dlhodobú bezpečnosť železničnej prevádzky v danom úseku. Rekonštrukcia bude mať priaznivý dopad aj na zníženie prevádzkových nákladov v ďalších rokoch.Rekonštrukcia železničného spodku a zvršku vrátane rekonštrukcie priestecí. Rekonštrukcia zahŕňa: rekonštrukcia mostných objektov, rekonštrukcia trakčného vedenia vrátane úpravy DOO, úprava rozvodov nn, nová káblová chráničková trasa, úprava komunikácií v styku s priesteciami, preložky a ochrana sietí oznamovacích zariadení ŽSR, preložky a ochrana slabopráúdových vedení cudzích správcov, úprava zabezpečovacieho zariadenia úpravy zabezpečovacích zariadení na priesteciach úpravy oznamovacích zariadení.	TEN-T core; RFC 5 - hlavná trať RFC 7 - hlavná trať RFC 11 - hlavná trať Dĺžka(BAV)= 24,9km; osôb/deň= 9000; mil.hrtkm/rok=292,2	6,166	1b	Príprava VO na realizáciu	15 702 472	167 263	0	0	5 749 090	9 786 118	0	0	0	0	0	0	0
ŽST Lamač, rekonštrukcia výhybiek č. 9, 10, 11 až 14,	Revitalizácia trate	Zvýšenie bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy, skrátenie jazdnej doby vlakov a úspora prevádzkových nákladov.	TEN-T core; RFC 5 - alternatívna trať RFC 7 - hlavná trať Dĺžka(BAZ)= 16,4km; osôb/deň= 11000; mil.hrtkm/rok=301,3	Stavba do 3 km	1b	Príprava VO	800 000	0	0	0	300 000	500 000	0	0	0	0	0	0	0
ŽST Šurany rekonštrukcia dopravnej cesty	Posledná rekonštrukcia väčšieho rozsahu bola vykonaná v rokoch 1985 a 1988. Stavbou sa zvýši kvalitatívny štandard osobnej dopravy rekonštrukciou nástupišť, zlepši sa bezpečnosť a plynulosť železničnej dopravy, znížia sa náklady na údržbu železničného zvršku a podku a dosiahne sa normový stav. Svojím rozsahom sa jedná o modernizáciu železničného uzla.	Dôvodom modernizácie ŽST Šurany je zabezpečenie plynulosti a bezpečnosti železničnej dopravy, zvýšenie komfortu pre cestujúcu verejnosť rekonštrukciou nástupišť, obnova železničného zvršku a spodku a tým zabezpečenie obnovy životnosti železničnej dopravnej cesty.	TEN-T comprehensive; Dĺžka(150a)= 7,3km; osôb/deň= 5200; mil.hrtkm/rok=18,4	Stavba do 3 km	1b	Príprava VO	15 550 000	0	0	0	0	0	3 000 000	7 000 000	5 550 000	0	0	0	0

							Do roku 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Projekt	Charakteristika projektu	Prínosy projektu	Význam trate	Dĺžka trate riešeného projektu - údaje ŽSR [km]	Kapitola priorizácie	Fáza prípravy	Celkové náklady projektu	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU
ŽSR, ŽST Dvory nad Žitavou, rekonštrukcia výhybiek č. 1,2,3,4,5,6, 7,8	ŽSR plánujú čiastočnú modernizáciu železničnej stanice Dvory nad Žitavou na trati Nové Zámky – Štúrovo. Cieľom projektu je zvýšiť bezpečnosť a plynulosť premávky a znížiť prevádzkové náklady.	Hlavnými cieľmi projektu sú: - odstránenie obmedzení rýchlosti - zvýšenie bezpečnosti a plynulosti prevádzky, - zvýšenie bezpečnosti cestujúcich, - zvýšenie kultúry, komfortu a plynulosti cestovania, - zníženie negatívnych dopadov železničnej prevádzky na obyvateľstvo, - zlepšenie a skvalitnenie životného prostredia, - zníženie nákladov na údržbu železničnej infraštruktúry. Zvýšenie bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy, skrátenie jazdnej doby vlakov a úspora prevádzkových nákladov.	TEN-T core; RFC 7 - hlavná trať RFC 11 - hlavná trať Dĺžka(130e)= 46,2km; osôb/deň= 5000; mil.hrtkm/rok=535,7	Stavba do 3 km; 1b 7 ks v.j.		Príprava VO	2 450 000	0	0	0	0	0	1 000 000	1 450 000	0	0	0
Rusovce – št. hranica MÁV, rekonštrukcia koľ. č. 1	Revitalizácia trate		TEN-T core; RFC 7 - hlavná trať RFC 9 - alternatívna trať RFC 11 - prípojná trať Dĺžka(132a)= 14,1km; osôb/deň= 100; mil.hrtkm/rok=93,3	4,233	1b	Príprava VO	2 760 000	0	0	0	0	2 760 000	0	0	0	0	0
ŽST Rusovce, rekonštrukcia dopravnej cesty	Stavbou sa zvýši kvalitatívny štandard osobnej dopravy rekonštrukciou nástupišť, zlepši sa bezpečnosť a plynulosť železničnej dopravy, znížia sa náklady na údržbu železničného zvršku a spodku a dosiahne sa normový stav. Vyšším stupňom obsluhy dopravnej cesty sa zefektívni činnosť na úseku riadenia dopravy a zároveň sa zvýši aj bezpečnosť železničnej dopravy na dotknutom úseku.	Cieľom stavby je: - zabezpečenie plynulosti a bezpečnosti železničnej dopravy, - zvýšenie komfortu pre cestujúcich, - zefektívnenie práce na úseku riadenia dopravy, - obnova železničného zvršku a spodku a predĺženie ich životnosti, - zníženie prevádzkových nákladov na opravu a údržbu ži. Zvýšenie bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy, skrátenie jazdnej doby vlakov a úspora prevádzkových nákladov.	TEN-T core; RFC 7 - hlavná trať RFC 9 - alternatívna trať RFC 11 - prípojná trať Dĺžka(132a)= 14,1km; osôb/deň= 100; mil.hrtkm/rok=93,3	Stavba do 3 km; 1b (1,960 podľa IZ)		Príprava VO	5 250 000	0	0	0	0	0	2 000 000	3 250 000	0	0	0
Barca, OV č.21 - 34	Revitalizácia trate		TEN-T core; RFC 9 - hlavná trať RFC 11 - hlavná trať Dĺžka(KEA)= 4,7km; osôb/deň= 6800; mil.hrtkm/rok=48	Stavba do 3 km	1b	Príprava VO	1 150 000	0	0	0	0	1 150 000	0	0	0	0	0
ŽST Nové Košariská, koľajové úpravy a zriadenia AH v úseku Nové Košariská – Dunajská Streda	Revitalizácia trate	Zvýšenie bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy, skrátenie jazdnej doby vlakov a úspora prevádzkových nákladov.	Hlavná trať ŽSR RFC 5 - prípojná trať RFC 7 - prípojná trať RFC 11 - prípojná trať Dĺžka(131a)= 21,1km; osôb/deň= 9000; mil.hrtkm/rok=88,6	28,219	1b, 2a	Príprava VO	870 000	0	0	0	0	0	870 000	0	0	0	0
Ruskov TM, rekonštrukcia	Technický stav zariadení pre značnú zastaranosť je v havarijnom stave a zariadenia nespĺňajú kritériá bezpečnej prevádzky na elektrifikovaných tratiach ŽSR. Z hľadiska prevádzkovania je kritický nedostatok náhradných dielov, ktoré sa už nevyrábajú.	Rekonštrukciou tejto napájacej stanice sa zmodernizuje technológia, zvýši sa spoľahlivosť prevádzky, znížia sa náklady na opravy, údržbu a prevádzku	TEN-T core; RFC 9 - hlavná trať RFC 11 - alternatívna trať Dĺžka(190a)= 36,9km; osôb/deň= 6000; mil.hrtkm/rok=589,9	Stavba do 3 km	1b	Príprava VO	10 342 334	305 030	15 744	0	0	0	0	10 021 560	0	0	0
Bratislava ÚNS-Petržalka, komplexná rekonštrukcia DŽM	Komplexná rekonštrukcia železničného zvršku, vrátane výmeny koľajového lôžka na mostných objektoch km 13,194 ; km 15,009 (PSKT nosníky) a km 13,674 ; km 14,573(spriahnuté konštrukcie) a v prifalých úsekoch trate pre koľ. č. 1 a koľ. č. 2 - Súvislá výmena mostníc na moste, v km 14,159 hlavného mostného objektu (HMO) pre koľaj č. 1 a koľaj č. 2 - Oprava izolácie, odvodnenia, prekrytia medzier medzi nosníkmi a prekrytia dilačných medzier medzi jednotlivými poliami pre mostné objekty (PSKT) v km 13,194 a km 15,009 pre koľaje č. 1 a č.2. - Oprava izolácie, odvodnenia a prekrytia dilačných medzier medzi jednotlivými poliami pre mostné objekty (spriahnuté) v km 13,674 a km 14,573 pre koľaje č. 1 a č.2. - Výmena káblového žľabu a poklopov na mostoch v km 13,194; km 13,674; km 14,573; km 15,009 - Ošetrovanie PSKT nosníkov na mostných objektoch v km 13,194 a km 15,009 - Protikorózna ochrana spriahnutých nosníkov na mostných objektoch v km 13,674 a km 14,573. - Protikorózna ochrana zábradlia na mostných objektoch v km 13,194; km 13,674 km 14,573 a km 15,009 - Sanácia úložných konzol trakčných podpier, vrátane úložných prahov ložísk pre všetky polia mostných objektov v km 13,194; km 13,674; km 14,573; km 15,009 pre koľaje č. 1 a č.2 - Výmena trakčných podpier a trolejového vedenia v celom rekonštruovanom úseku DŽM pre koľ. č. 1 a koľ. č. 2	Mostné objekty Diaľnično-železničného mosta (DŽM – mosty v km 13,194; km 13,674; km 14,159; km 14,573; km 15,009) vykazujú na mnohých miestach známky opotrebenia a na dlhodobé zaistenie jeho prevádzky je potrebná súvislá rekonštrukcia železničného zvršku na celom úseku DŽM a zlepšenie technického stavu mostných objektov. Stavba rieši odstránenie nevyhovujúceho technického stavu mostných objektov. Pre dlhodobé zaistenie prevádzky je potrebná súvislá rekonštrukcia železničného zvršku na celom úseku DŽM a úpravy ostatnej infraštruktúry potrebnej pre prevádzku železničnej dráhy v predmetnom úseku. Stavba je navrhnutá za účelom zlepšenia terajšieho stavu trate a pre zvýšenie bezpečnosti a komfortu cestujúcich, bezpečnosti a plynulosti prevádzky, spoločne so znížením nákladov na údržbu.	TEN-T core; RFC 5 - hlavná trať RFC 7 - hlavná trať RFC 11 - hlavná trať Dĺžka(BAJ)= 12,3km; osôb/deň= 1000; mil.hrtkm/rok=222,7	Stavba do 3 km	1b	Príprava VO	5 886 870	296 270	0	0	0	0	5 590 600	0	0	0	0
ŽST Nové Košariská rekonštrukcia koľají a výhybiek	Dôvodom stavby je zvýšenie kapacity koľajiska ŽST Nové Košariská zmenou určenia koľaje č. 3 a 5. Zmenou koľaje č. 3 a 5 na dopravnú koľaj a zapojením do zabezpečovacieho zariadenia sa dosiahne zvýšenie kapacity koľajiska. Podmienkou pre využitie koľají pre vlakovú dopravu je vykonanie rekonštrukcie koľají z dôvodu ich nevyhovujúceho technického stavu. Aktuálny stav koľají č. 3 a 5 a výhybiek v ŽST Nové Košariská je vzhľadom na ich vek ťažko udržateľný v prevádzkyschopnom stave.	Rekonštrukciou sa dosiahne normový stav a zaistiť požadovaná bezpečnosť a plynulosť železničnej dopravy, znížia predpokladané náklady na údržbu a dosiahne vyšší kvalitatívny štandard železničnej dopravy.	Hlavná trať ŽSR RFC 5 - prípojná trať RFC 7 - prípojná trať RFC 11 - prípojná trať Dĺžka(131a)= 21,1km; osôb/deň= 9000; mil.hrtkm/rok=88,6	1,973	1b	Príprava VO	2 371 649	0	21 649	0	0	2 350 000	0	0	0	0	0
Ružomberok - Ľubochňa, sanácia skalného svahu nad železničnou traťou a telesom cesty III/2211	sanácia skalného svahu nad železničnou traťou a telesom cesty III/2211	Zvýšenie bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy, skrátenie jazdnej doby vlakov a úspora prevádzkových nákladov.	TEN-T core; RFC 9 - hlavná trať Dĺžka(180b)= 61,2km; osôb/deň= 11000; mil.hrtkm/rok=1272,2	Stavba do 3 km	1b	Príprava VO	2 000 000	0	0	0	0	2 000 000	0	0	0	0	0
ŽST Kysak, obnova výhybiek č. 23,25ab,27,29,30ab,31,32,33,34	Dôvodom rekonštrukcie výhybiek č. 23, 25ab, 27, 29, 30ab, 31, 32, 33, 34 je nevyhovujúci technický stav železničného zvršku (zastaraný typ železničného zvršku, zlý stav podvalov a výhybkových súčastí spojených s nefunkčnosťou upevňovadiel) a spodku, Súčasťou stavby bude aj rekonštrukcia úrovňového priechodu km 114,620, ktorý slúži k prístupu na nástupište pri koľaji č.1, prechádzajúci cez koľaj č.1,3,5.	Cieľom je zlepšiť technický stav dopravnej cesty, znížiť náklady na údržbu, zabezpečiť bezpečnú a plynulú prevádzku. Účelom stavby je komplexná rekonštrukcia koľají a výhybiek ako aj úprava nástupišť v ŽST Nové Košariská, ktoré umožnia prevádzkovanie a tým aj obslužnosť zastávok a staníc dlhšími vlakovými súpravami, čo prispieje k čiastočnému zlepšeniu prepravnej kapacity osobnej dopravy a v neposlednom rade zlepšeniu komfortu cestovania pre verejnosť , zabezpečenie štandardov pre cestujúcich v súlade s platnou legislatívou. Účelom stavby je aj zlepšenie technického stavu žel. zvršku a spodku, zariadení EE a OZT , predĺženie životnosti jednotlivých komponentov a zvýšenie priepustnosti jednokoľajnej trate. Zvýšenie únosnosti a vybudovanie nového odvodnenia železničného spodku, zníženie nákladov na údržbu výhybiek po ukončení KRV zabudovaním nových prvkov železničného zvršku, obmedzenie nepredpokladaných porúch a z nich vyplývajúce obmedzenia prevádzky, vybudovanie nového EOv vrátane prenosových ciest prispieje k plynulosti žel. prevádzky najmä zimnom období, zvýšenie bezpečnosti prevádzky, zvýšenie kultúry, komfortu a plynulosti cestovania.	TEN-T core; RFC 9 - hlavná trať RFC 11 - hlavná trať Dĺžka(180h)= 20,8km; osôb/deň= 11000; mil.hrtkm/rok=389 Dĺžka(180i)= 15,6km; osôb/deň= 14000; mil.hrtkm/rok=390,7	Stavba do 3 km; 1b 9 ks v.j.	Príprava VO	1 816 289	215 721	8 988	0	1 591 580	0	0	0	0	0	0	0

								Do roku 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Projekt	Charakteristika projektu	Prínosy projektu	Význam trate	Dĺžka trate riešeného projektu - údaje ŽSR [km]	Kapitola priorizácie	Fáza prípravy	Celkové náklady projektu	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU
	Žst. Krompachy, sanácia podchodu v km 144,163 trate Košice - Žilina	Sanácia podchodu	Projekt rieši stavebné úpravy povrchov podchodu, podláh, stien, prekládku plynovodu.	TEN-T core; RFC 9 - hlavná trať Dĺžka(180g)= 30,6km; osôb/deň= 10000; mil.hrtkm/rok=666,5	1b	Príprava VO	1 502 000	0	2 000	0	0	1 500 000	0	0	0	0	0	0
	ŽST Hronský Beňadik - z. Tekovská Breznica - ŽST Nová Baňa, rekonštrukcia dopravnej cesty	Vplyvom zvýšenia zaťaženia po elektrifikácii trate a nevyhovujúcich objektov železničného spodku a stavieb železničného spodku vykazuje kofaj dlhodobu nevyhovujúcu parametre pre bezpečnú železničnú prevádzku.	Cieľom rekonštrukcie je zjednotenie sústavy železničného zvršku rekonštruovaných výhybiek s rekonštruovaným nadväzujúcim úsekom priebežnej kofaje, dosiahnutie normových parametrov železničnej infraštruktúry vo všetkých jej ukazovateľoch a zaistenie bezpečnej železničnej prevádzky a pohotovej obsluhy železničnej infraštruktúry.	10,733	1a	DSZ/DRS	39 147 000	15 000	0	18 000	4 900 000	9 000 000	12 607 000	12 607 000	0	0	0	0
	Elektrifikácia trate Devínska Nová Ves - št. hranica SR/A, realizácia	Predmetom stavby je elektrifikácia jednokofajnej existujúcej železničnej trate na území Slovenskej republiky medzi Bratislavou a Viedňou, predstavuje vybudovanie trolejového vedenia v traťovom úseku medzi železničnou stanicou Devínska Nová Ves a mostom cez rieku Morava(po št. hranicu SR/RR ako rozhodujúceho stavebného objektu stavby a iné s tým súvisiace stavebné objekty a prevádzkové súbory, ktoré umožnia prevádzku vlakov s elektrickou trakciou medzi Bratislavou a Viedňou.	Zámerom elektrifikácie je vytvoriť podmienky pre vozbu vlakov osobnej a nákladnej dopravy v elektrickej trakcii, skrátenie cestovných časov a odstránenie negatívneho dopadu na životné prostredie.	2,381	2a; 4a	EIA/DSPRS	5 567 100	817 100	0	0	3 062 500	1 687 500	0	0	0	0	0	0
	Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves - štátna hranica SR/ČR, úsek Malacky - Kúty (realizácia) + DOZZ, ETCS	Predmetom projektu je modernizácia trate na rýchlosť do 200 km/h. Akcia je súčasťou Medzinárodného projektu spájajúceho slovensko-českú hranicu cez Bratislavu so slovensko-maďarskou hranicou.	Ciele projektu sú odstránenie prekážok železničnej trate, zabezpečenie optimálnej úrovne integrácie a interoperability v súlade s Nariadením (EÚ) č. 1299/2014 a Smernicou o interoperabilite 2008/57/ES, skrátenie cestovného času, modernizácia železničných staníc a zastávok, zvýšenie kvality infraštruktúry z hľadiska bezpečnosti, spoľahlivosti a účinnosti, podpora rozdelenia používania jednotlivých druhov dopravy podporovaním využívania železničnej dopravy, zvyšovanie bezpečnosti na železničných tratiach odstraňovaním úrovňových križovatiek križovaní žel. trate s pozemnými komunikáciami a ich nahrádzaním mimoúrovňovými križovaním (nadjazdy, podjazdy, podchody), znižovanie hlukového a atmosférického znečistenia.	42,42	3b	PD	447 463 747	960 183	1 503 565	0	0	55 027 000	115 000 000	110 000 000	110 000 000	54 973 000	0	0
	Poprad - Spišská Nová Ves, modernizácia trate, realizácia I. etapa + DOZZ, ETCS	Predmetom projektu je modernizácia trate na rýchlosť do 160 km/h.	Ciele projektu sú odstránenie prekážok železničnej trate, zabezpečenie optimálnej úrovne integrácie a interoperability v súlade s Nariadením (EÚ) č. 1299/2014 a Smernicou o interoperabilite 2008/57/ES, skrátenie cestovného času, modernizácia železničných staníc a zastávok, zvýšenie kvality infraštruktúry z hľadiska bezpečnosti, spoľahlivosti a účinnosti, podpora rozdelenia používania jednotlivých druhov dopravy podporovaním využívania železničnej dopravy, zvyšovanie bezpečnosti na železničných tratiach odstraňovaním úrovňových križovatiek križovaní žel. trate s pozemnými komunikáciami a ich nahrádzaním mimoúrovňovými križovaním (nadjazdy, podjazdy, podchody), znižovanie hlukového a atmosférického znečistenia.	25,134	3b	Stavebné povolenie/ DRS	510 023 304	12 561 230	222 074	0	0	80 000 000	208 620 000	208 620 000	0	0	0	0
	Bánovce nad Ondavou - Humenné, elektrifikácia trate	Predmetom projektu je elektrifikácia a modernizácia jednokofajnej trate na celom úseku Bánovce nad Ondavou – Humenné v dĺžke 33,5 km. Maximálna rýchlosť na trati dosahuje 100 km/h. Elektrifikácia je spojená s nevyhnutnou rekonštrukciou trate a s modernizáciou železničnej infraštruktúry.	Cieľom projektu je zníženie negatívnych dopadov železničnej dopravy na životné prostredie a zlepšenie stavu železničnej infraštruktúry na trati. Elektrifikácia Bánovce nad Ondavou – Humenné umožní nahradiť motorovú trakciu elektrickou pre väčšinu vlakov na linke Košice – Humenné. Okrem zníženia emisií skleníkových plynov povedie elektrifikácia aj k skráteniu jazdných časov vďaka ľepšej dynamike jazdy elektrických vozidiel. Komplexná rekonštrukcia a modernizácia železničnej infraštruktúry zlepšia bezpečnosť prevádzky, umožnia zvýšiť maximálnu rýchlosť v závislosti od zvolenej alternatívy, povedú k ďalším časovým úsporám a znížia prevádzkové náklady ŽSR.	34,249	4a	DRS	149 405 806	3 296 772	37 099	997 080	74 855	50 000 000	47 500 000	47 500 000	0	0	0	0
	ÚNS – Petržalka (mimo DŽM), rekonštrukcia kofaji č. 1, 2	Revitalizácia trate	Zvýšenie bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy, skrátenie jazdnej doby vlakov a úspora prevádzkových nákladov.	6,423	1b	DRS	15 007 310	167 310	0	150 000	350 000	250 000	7 045 000	7 045 000	0	0	0	0
Suma projektov/stavieb vo vysokom stupni prípravy								1 523 363 914	33 049 957	2 708 313	72 211 429	182 032 655	252 112 400	403 232 600	407 493 560	115 550 000	54 973 000	0
Suma pre prebiehajúcu projektovú prípravu a štúdie								83 853 006	60 073 653	3 679 338	10 357 294	4 032 722	2 000 000	3 710 000	0	0	0	0
Priorizácia								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nové projekty podľa priorizácie (typ projektu,best BCR, stupeň prípravy, rok realizácie)	Košice - Kysak + DOZZ, ETCS	Revitalizácia trate	Zvýšenie bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy, skrátenie jazdnej doby vlakov a úspora prevádzkových nákladov.	TEN-T core; RFC 9 - hlavná trať RFC 11 - hlavná trať Dĺžka(180l)= 15,6km; osôb/deň= 14000; mil.hrtkm/rok=390,7	1b; 3a; 3b	EIA	37 091 753	0	0	0	463 647	463 647	463 647	463 647	11 745 722	11 745 722	11 745 722	0
	Prievidza - Jelšovce	Vybudovanie nových zabezpečovacích (SZZ, TZZ, PZZ) a oznamovacích zariadení, diaľkového riadenia trate, zariadenia dispečerského pracoviska pre DOT Prievidza – Jelšovce a rekonštrukcii existujúcej infraštruktúry s cieľom komplexného zlepšenia jej technického stavu. Celý riešený úsek zostáva v medzistaničných úsekoch jednokofajný. Maximálna rýchlosť sa oproti súčasnému stavu zvýši až na 120 km/h. V úseku Bystričany (mimo) – Prievidza dôjde iba k oprave zariadení železničných tratí a stavieb bez ich rekonštrukcie pre zvýšenie traťovej rýchlosti na 120 km/h z dôvodu ich postačujúceho stavu pre rýchlosť 80 km/h z hľadiska rozloženia ŽST a zohľadnenia možnej dynamiky jazdy vlakov.	Zvýšenie bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy, úspora času cestujúcich cca 17 min. a úspora prevádzkových nákladov	71,274	4b, 2a; 2b na 140d	Štúdia/EIA	145 272 842	0	0	0	354 000	2 360 000	6 286 000	45 424 280	45 424 281	45 424 281	0	0
	Nové Zámky (mimo) - Šurany - Nitra - Leopoldov (mimo)/Jelšovce (Dispečerizácia trate)	Vybudovanie dispečerského riadenia trate vrátane modernizácie SZZ, TZZ, PZZ.	Zvýšenie bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy, skrátenie jazdnej doby vlakov a úspora prevádzkových nákladov.	68,666	2a; 2b	Strategický/Inves tičný zámer/Štúdia	68 794 000	0	0	260 000	1 500 000	1 500 000	22 267 334	21 633 333	21 633 333	0	0	0
	Bratislava - Senec	Revitalizácia trate Vybudovanie peronizácie Bernolákovo, Senec	Odstránenie nedostatkov: nízka pravidelnosť dopravy (perónové intervaly, zdržania)	13,987	1b; 2a		45 984 326	0	0	459 843	459 843	459 843	459 843	459 843	14 561 703	14 561 703	14 561 703	0

							Do roku 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030		
Projekt	Charakteristika projektu	Prínosy projektu	Význam trate	Dĺžka trate riešeného projektu - údaje ŽSR [km]	Kapitola priorizácie	Fáza prípravy	Celkové náklady projektu	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU		
	Bratislava - Kvetoslavov	Revitalizácia trate Vybudovanie odb. Ružinov; rozšírenie stanice N. Košariská; AH N. Košariská - Kvetoslavov	Odstránenie nedostatkov: nemožnosť pravidelného intervalu (30 min Os a 60 min REX) a nedostatočná kapacita pre nakladne vlaky	Hlavná trať ŽSR RFC 5 - prípojná trať RFC 7 - prípojná trať RFC 11 - prípojná trať Dĺžka(131a)= 21,1km; osôb/deň= 9000; mil.hrtkm/rok=88,6	21,408	1b;2a	37 762 565	0	0	377 626	377 626	377 626	377 626	377 626	11 958 146	11 958 146	11 958 146	0	
	Galanta - Palárikovo fáza 1	Revitalizácia trate	Zvýšenie bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy, skrátenie jazdnej doby vlakov a úspora prevádzkových nákladov.	TEN-T core; RFC 7 - hlavná trať RFC 11 - hlavná trať Dĺžka(130c)= 32,3km; osôb/deň= 16000; mil.hrtkm/rok=586,4	32,341	1b	108 488 055	0	0	1 084 881	1 084 881	1 084 881	1 084 881	1 084 881	25 765 913	25 765 913	25 765 913	25 765 913	
	Uzol Bratislava (východ) fáza 1	Revitalizácia trate	Zvýšenie bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy, skrátenie jazdnej doby vlakov a úspora prevádzkových nákladov.	TEN-T core; RFC 5 - hlavná trať RFC 7 - hlavná trať RFC 11 - hlavná trať Dĺžka(BAV)= 24,9km; osôb/deň= 9000; mil.hrtkm/rok=292,2	26,14	1b	štúdia uskutočniteľnosti	76 123 774	0	0	0	951 547	951 547	951 547	951 547	24 105 862	24 105 862	24 105 862	0
	Uzol Bratislava (západ) fáza 1	Revitalizácia trate	Zvýšenie bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy, skrátenie jazdnej doby vlakov a úspora prevádzkových nákladov.	TEN-T core; RFC 5 - hlavná trať RFC 7 - hlavná trať RFC 11 - hlavná trať Dĺžka(BAV)= 24,9km; osôb/deň= 9000; mil.hrtkm/rok=292,2	15,885	1b	štúdia uskutočniteľnosti	75 287 055	0	0	0	941 088	941 088	941 088	941 088	23 840 901	23 840 901	23 840 901	0
	Kvetoslavov - Dunajská Streda	Revitalizácia trate	Zvýšenie bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy, skrátenie jazdnej doby vlakov a úspora prevádzkových nákladov.	Hlavná trať ŽSR RFC 5 - prípojná trať RFC 7 - prípojná trať RFC 11 - prípojná trať Dĺžka(131b)= 19,8km; osôb/deň= 4000; mil.hrtkm/rok=71,6	20,129	1b		36 967 215	0	0	369 672	369 672	369 672	369 672	369 672	11 706 285	11 706 285	11 706 285	0
	Bratislava - Pezinok - Trnava	Vybudovanie AH v medzistatničných úsekoch + dvojité koľajové spojky v staniciach	Odstránenie nedostatkov: vysoký stupeň obsadenia, predchodenie, meškania; nemožnosť zväzkového grafikonu	TEN-T core; RFC 5 - hlavná trať RFC 7 - alternatívna trať RFC 11 - hlavná trať Dĺžka(120a)= 12,9km; osôb/deň= 24000; mil.hrtkm/rok=100,2	37,453	2a		18 113 455	0	0	181 135	181 135	181 135	181 135	181 135	5 735 928	5 735 928	5 735 928	0
	Krásno n. K. - Čadca	Revitalizácia trate	V rámci realizácie celého projektu (všetky 3 etapy projektu Krásno nad Kysucou- Čadca št. hr.) sa podľa aktualizovanej štúdie ukutočniteľnosti 11/21 uvažuje s nasledujúcimi prínosmi pre Variant C "kombinovaný" (optimalizácia trate) stavby: - prevádzkové náklady = 47 900 905 €; - čas cestujúcich = 7 919 984 €; - čas tovaru = 100 221 561 €; - prevádzkové náklady vozidiel = 7 054 153 €; - bezpečnosť = 545 972 €, - znečisťujúce látky = 517 828 €; - skleníkové plyny = 1 340 833 €; - hluk = 336 372 €.	TEN-T core; RFC 5 - hlavná trať RFC 9 - hlavná trať RFC 11 - hlavná trať Dĺžka(127b)= 12,3km; osôb/deň= 7500; mil.hrtkm/rok=214,7	9,172	1b		47 315 398	0	0	473 154	473 154	473 154	473 154	473 154	14 983 209	14 983 209	14 983 209	0
	Prešov – Strážske (Dispečerizácia trate)	Vybudovanie dispečerského riadenia trate vrátane modernizácie SZZ, TZZ, PZZ.	Zvýšenie bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy, skrátenie jazdnej doby vlakov a úspora prevádzkových nákladov.	Vedľajšia trať ŽSR Dĺžka(193a)= 9,9km; osôb/deň= 3200; mil.hrtkm/rok=13,2 Dĺžka(193b)= 50,9km; osôb/deň= 1800; mil.hrtkm/rok=13,9	60,541	2b	Strategický/Investičný zámer	26 650 000	0	0	0	0	350 000	1 000 000	12 650 000	12 650 000	0	0	0
	Prešov - Lipany	Revitalizácia trate	Zvýšenie bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy, skrátenie jazdnej doby vlakov a úspora prevádzkových nákladov.	TEN-T comprehensive; RFC 11 - hlavná trať Dĺžka(188b)= 31,7km; osôb/deň= 3000; mil.hrtkm/rok=146	31,789	1b		56 972 762	0	0	0	569 728	569 728	569 728	569 728	569 728	18 041 375	18 041 375	18 041 375
	Nové Zámky - Štúrovo	Revitalizácia trate	Zvýšenie bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy, skrátenie jazdnej doby vlakov a úspora prevádzkových nákladov.	TEN-T core; RFC 7 - hlavná trať RFC 11 - hlavná trať Dĺžka(130e)= 46,2km; osôb/deň= 5000; mil.hrtkm/rok=535,7	59,933	1b; 2b; 3a; 4b		139 838 447	0	0	1 398 384	1 398 384	1 398 384	1 398 384	1 398 384	33 211 631	33 211 631	33 211 631	33 211 631
	Kysak - Prešov	Revitalizácia trate Vybudovanie dispečerského riadenia trate vrátane modernizácie SZZ, TZZ, PZZ a vybavenia systémom ETCS	Zvýšenie bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy, skrátenie jazdnej doby vlakov a úspora prevádzkových nákladov. Naplnenie požiadaviek legislatívy EÚ.	TEN-T comprehensive; RFC 11 - hlavná trať Dĺžka(188a)= 18km; osôb/deň= 5000; mil.hrtkm/rok=90,6	15,653	1b; 2b; 3a		54 661 137	0	0	0	546 611	546 611	546 611	546 611	546 611	17 309 360	17 309 360	17 309 360
	Košice - Slivník	Revitalizácia trate	Zvýšenie bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy, skrátenie jazdnej doby vlakov a úspora prevádzkových nákladov.	TEN-T core; RFC 9 - hlavná trať RFC 11 - alternatívna trať Dĺžka(190a)= 36,9km; osôb/deň= 6000; mil.hrtkm/rok=589,9	36,374	1b;2b;3a;3b		194 313 623	0	0	1 943 136	1 943 136	1 943 136	1 943 136	1 943 136	46 149 485	46 149 485	46 149 485	46 149 485
	Bratislava-Petržalka - AT	Revitalizácia trate	Zvýšenie bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy, skrátenie jazdnej doby vlakov a úspora prevádzkových nákladov.	TEN-T core; RFC 5 - hlavná trať RFC 7 - hlavná trať RFC 9 - alternatívna trať RFC 11 - hlavná trať Dĺžka(137a)= 1,7km; osôb/deň= 7000; mil.hrtkm/rok=21,1	1,763	1b		2 866 576	0	0	0	47 776	47 776	47 776	2 723 247	0	0	0	0
	Senec - Galanta	Revitalizácia trate	Zvýšenie bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy, skrátenie jazdnej doby vlakov a úspora prevádzkových nákladov.	TEN-T core; RFC 5 - prípojná trať RFC 7 - hlavná trať Dĺžka(130b)= 23,3km; osôb/deň= 16000; mil.hrtkm/rok=360,6	23,287	1b		74 760 179	0	0	0	747 602	747 602	747 602	747 602	747 602	23 674 057	23 674 057	23 674 057
	Vrútky - Liptovský Mikuláš	Revitalizácia trate	Zvýšenie bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy, skrátenie jazdnej doby vlakov a úspora prevádzkových nákladov.	TEN-T core; RFC 9 - hlavná trať Dĺžka(180b)= 61,2km; osôb/deň= 11000; mil.hrtkm/rok=1272,2	62,713	1b		243 576 233	0	0	0	2 435 762	2 435 762	2 435 762	2 435 762	2 435 762	57 849 355	57 849 355	115 698 711
	Špišská Nová Ves - Margecany	Revitalizácia trate	Úspora času cestujúcich, úspora času v preprave tovaru, bezpečná a plynulá žel. prevádzka prínosy z prevedenej dopravy - úspora nákladov na prevádzku a údržbu cestných motorových vozidiel a cestenej infraštruktúre, zníženie nehodovosti odstránením úrovňových križovaní ciest so železnicou, zníženie hluku, emisie skleníkových plynov a zníženie znečistenie živ. prostredia	TEN-T core; RFC 9 - hlavná trať Dĺžka(180g)= 30,6km; osôb/deň= 10000; mil.hrtkm/rok=666,5	39,648	1b		113 794 703	0	0	0	1 137 947	1 137 947	1 137 947	1 137 947	1 137 947	27 026 242	27 026 242	54 052 484

							Do roku 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Projekt	Charakteristika projektu	Prínosy projektu	Význam trate	Dĺžka trate riešeného projektu - údaje ŽSR [km]	Kapitola priorizácie	Fáza prípravy	Celkové náklady projektu	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU	SPOLU
	Palárikovo - Šurany	Revitalizácia trate	Zvýšenie bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy, skrátenie jazdnej doby vlakov a úspora prevádzkových nákladov.	TEN-T comprehensive; Dĺžka(150a)= 7,3km; osôb/deň= 5200; mil.hrtkm/rok=18,4	1b		11 396 183	0	0	0	113 962	113 962	113 962	113 962	3 608 791	3 608 791	3 608 791
	Liptovský Mikuláš - Liptovský Hrádok	Revitalizácia trate	Zvýšenie bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy, skrátenie jazdnej doby vlakov a úspora prevádzkových nákladov.	TEN-T core; RFC 9 - hlavná trať Dĺžka(180c)= 18km; osôb/deň= 9000; mil.hrtkm/rok=354	1b		76 274 017	0	0	0	0	762 740	762 740	762 740	762 740	24 153 439	48 306 877
	Šurany - Levice	Revitalizácia trate	Zvýšenie bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy, skrátenie jazdnej doby vlakov a úspora prevádzkových nákladov.	TEN-T comprehensive; Dĺžka(150b)= 41,2km; osôb/deň= 4000; mil.hrtkm/rok=145,9	1b		86 822 610	0	0	0	0	868 226	868 226	868 226	868 226	27 493 827	54 987 653
Suma nových projektov podľa priorizácie							1 779 126 908	0	0	6 547 831	16 097 501	20 084 468	45 427 802	98 257 551	310 654 976	418 329 212	440 806 338
Cieľené a finančne návratné projekty: Projekty DOZZ. Náhradné projekty do realizácie.	Galanta - Sered'	Vybudovanie dispečerského riadenia trate vrátane modernizácie SZZ, TZZ, PZZ a vybavenia systémom ETCS	Zvýšenie bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy, skrátenie jazdnej doby vlakov a úspora prevádzkových nákladov. Naplnenie požiadaviek legislatívy EÚ.	TEN-T comprehensive; RFC 5 - prípojná trať RFC 7 - alternatívna trať RFC 11 - hlavná trať Dĺžka(133b)= 12,6km; osôb/deň= 1900; mil.hrtkm/rok=43	2b		3 333 198	0	0	55 553	55 553	55 553	1 583 269	1 583 269	0	0	0
	Leopoldov - Sered'	Vybudovanie dispečerského riadenia trate vrátane modernizácie SZZ, TZZ, PZZ a vybavenia systémom ETCS	Zvýšenie bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy, skrátenie jazdnej doby vlakov a úspora prevádzkových nákladov. Naplnenie požiadaviek legislatívy EÚ.	TEN-T comprehensive; RFC 11 - hlavná trať Dĺžka(133c)= 15,3km; osôb/deň= 0; mil.hrtkm/rok=50,2	2b		4 349 686	0	0	72 495	72 495	72 495	2 066 101	2 066 101	0	0	0
	Horná Štubňa - Dolná Štubňa - Vrútky	Vybudovanie dispečerského riadenia trate vrátane modernizácie SZZ, TZZ, PZZ.	Zvýšenie bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy, skrátenie jazdnej doby vlakov a úspora prevádzkových nákladov.	Hlavná trať ŽSR Dĺžka(171b)= 4,4km; osôb/deň= 4000; mil.hrtkm/rok=3,1 Dĺžka(170a)= 34,9km; osôb/deň= 4000; mil.hrtkm/rok=54,2	2b		20 054 468	0	0	200 545	200 545	200 545	200 545	200 545	6 350 581	6 350 581	6 350 581
	Michalany (Slivník) - Čierna nad Tisou (mimo) + Kuzmice (Dispečerizácia trate)	Vybudovanie dispečerského riadenia trate vrátane modernizácie SZZ, TZZ, PZZ a vybavenia systémom ETCS	Zvýšenie bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy, skrátenie jazdnej doby vlakov a úspora prevádzkových nákladov. Naplnenie požiadaviek legislatívy EÚ.	TEN-T core; RFC 9 - hlavná trať RFC 11 - alternatívna trať Dĺžka(190b)= 60,4km; osôb/deň= 2000; mil.hrtkm/rok=778,6 Dĺžka(190c)= 11,1km; osôb/deň= 500; mil.hrtkm/rok=34,1	2b	Strategický/Inves tičný zámer	35 080 000	0	0	0	500 000	1 200 000	33 380 000	0	0	0	0
Suma cieľené a finančne návratné projekty							62 817 352	0	0	328 593	828 593	1 528 593	37 229 915	3 849 915	6 350 581	6 350 581	6 350 581
Rezerva na havarijné stavy							135 000 000	0	0	15 000 000	15 000 000	15 000 000	15 000 000	15 000 000	15 000 000	15 000 000	15 000 000
Plánované výdavky podľa harmonogramu							4 985 841 197	512 069 574	181 997 366	473 352 871	572 694 671	371 376 917	507 462 272	524 601 026	447 555 558	494 652 793	444 271 811
0,4% HDP							0	0	352 122 014	366 931 124	385 268 286	388 017 459	394 225 738	400 533 350	406 941 883	413 452 954	420 068 201
Rozdiel (Gap to spend)							0	0	170 124 648	-106 421 747	-187 426 385	16 640 542	-113 236 534	-124 067 676	-40 613 675	-81 199 840	-24 203 610
Štátny rozpočet							0	203 998 427	57 473 669	206 166 966	163 061 038	101 747 977	98 372 418	97 280 283	281 366 815	410 302 833	444 271 811
Zdroje EÚ							0	270 631 150	111 656 762	264 762 355	408 963 633	262 718 940	395 858 854	410 569 743	155 638 743	81 849 960	0
Iné zdroje							0	37 439 997	12 866 935	2 423 551	670 000	6 910 000	13 231 000	16 751 000	10 550 000	2 500 000	0

-
- Znamená projektová príprava projektu
-
- Znamená realizácia/výstavba projektu