

MINISTERSTVO DOPRAVY SLOVENSKEJ REPUBLIKY

SEKCIA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY A DRÁH

Číslo: 06608/2023/SZDD/22540

Výtlačok:

Schvaľovacie rozhodnutie

k zlúčenej projektovej dokumentácii
stavebného zámeru a dokumentácie pre územné rozhodnutie (DSZ/DÚR)

„ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR“

Stavba A: ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR

Úsek A.1: DNV (mimo) – Malacky (sžkm 1,384 – sžkm 25,670)

UČS 01: Traťový úsek Devínska Nová Ves (mimo) – Zohor ; UČS 02: ŽST Zohor

1. Základné identifikačné údaje

Stavba:	Stavba A: „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR“ úsek A.1 DNV (mimo) – Malacky (sžkm 1,384 – 25,670) UČS 01: Traťový úsek Devínska Nová Ves (mimo) – Zohor ; UČS 02: ŽST Zohor
Miesto stavby:	TU Devínska Nová Ves (mimo) – Zohor ŽST Zohor
Kraj	Bratislavský
Okres	Bratislava IV, Malacky
Katastrálne územie	Bratislava-Devínska Nová Ves, Bratislava-Záhorská Bystrica, Stupava, Zohor
Stavebník:	Železnice Slovenskej republiky Klemensova 8, 813 61 Bratislava
Budúci správca:	Železnice Slovenskej republiky Oblasť riaditeľstvo Trnava, Mostný obvod, Pri plynárni 1, 041 50 Košice
Generálny projektant:	REMING CONSULT a.s. Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava
Manažér projektu:	Ing. Peter Hvizdoš
Stupeň PD:	Dokumentácia stavebného zámeru a dokumentácia pre územné rozhodnutie
Zhotoviteľ	
Názov združenia:	JV ICM – VÁHOSTAV-SK
Zložené z členov:	ICM S.p.A., Viale dell'Industria 42, 361 00 Vicenza, Taliansko VÁHOSTAV – SK a.s., Priemyselná 6, 821 09 Bratislava, SR

2. Základné údaje stavby

Úsek železničnej trate prechádza okrajom Západného Slovenska oblasťou Záhoria. Väčšinu územia Záhoria zaberá Záhorská nížina, ktorá na severnej strane hraničí s Dolnomoravským úvalom a s Bielymi Karpatmi a na východe s Malými Karpatmi. Železničná trať prechádza katastrálnymi územiami viacerých obcí:

Okres	Obec	Úsek železničnej trate
Bratislava IV	Bratislava – Devínska Nová Ves	Železničná trať prechádza celým katastrálnym územím, hodnotený úsek začína za ŽST. Devínska Nová Ves, mimo zastavaného územia (žkm 1,384 – 5,1). V oblasti Devínske jazero sa nachádza železničná zastávka.
	Bratislava – Záhorská Bystrica	Železničná trať prechádza severozápadným

Malacky	Stupava	okrajom katastrálneho územia (žkm 5,1 – 5,3). Trať prechádza západným okrajom katastrálneho územia Stupava (žkm 5,3 – 9,0; 9,5 – 9,9).
	Zohor	Žel. trať prechádza východným okrajom zastavaného územia (žkm 9,1–9,5; 9,9–14,4), nachádza sa tu ŽST (žkm 12,610).

Modernizácia predmetného úseku železničnej trate sleduje zvýšenie traťovej rýchlosti na 200 km/h s výnimkou úsekov, kde je z pohľadu dynamiky jazdy vlakov osobnej a nákladnej dopravy preukázané nevyužitie tejto rýchlosti, resp. kde je zvýšenie rýchlosti možné len za cenu vynaloženia vysokých investičných nákladov.

Modernizácia trate je navrhnutá v pôvodnom železničnom telese. Pre dosiahnutie požadovanej rýchlosti sú navrhované mierne lokálne vybočenia (max. 3 m) za žst. Devínska Nová Ves a za zastávkou Devínske Jazero v extraviláne. Sklonové pomery kopírujú existujúce parametre trate a v zásade sa nemenia. V celom úseku trate sa zrealizuje komplexná rekonštrukcia železničného zvršku a sanácia železničného spodku vrátane priepustov a mostov.

Pre modernizáciu železničných staníc Zohor vo všeobecnosti platí:

- dosiahnuť užitočnú dĺžku a dostatočný počet dopravných koľají pre nákladné vlaky,
- minimálne jedna dopravná koľaj bez nástupnej hrany,
- zachovanie napojenia vlečkových koľají,
- dĺžka nástupíšť 400 m (ŽST kde zastavujú vlaky diaľkovej dopravy typov R, EC a Ex),
- dĺžka nástupíšť 250 m (ŽST a zastávky kde zastavujú vlaky regionálnej dopravy),
- optimalizácia počtu koľají a výhybiek,
- mimoúrovňové priechody na nástupištia.

Na zastávkach budú osadené prístrešky pre cestujúcich. Plochy zastrešení prístreškov v jednotlivých zastávkach sú navrhnuté v zmysle špičkových frekvencií cestujúcich v dostatočnej ploche. Architektonické riešenie bude predmetom ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie. Prístrešky budú vybavené lavičkami, odpadkovými košmi, stáciami pre bicykle, osvetlením, grafikonom, označením dopravného bodu. V železničných staniaciach sú navrhnuté zastrešenia dĺžky 80 m. Nástupištia budú vybavené v zmysle príslušných predpisov orientačnými, informačnými zariadeniami, piktogramami, lavičkami, osvetlením, grafikonom, označením dopravného bodu. V železničných staniaciach a zastávkach budú vybudované mimoúrovňové prístupy na nástupištia, v žst. Zohor bude podchod vyvedený na druhú stranu koľajiska.

Stavebné úpravy výpravných budov sa obmedzujú iba na stavebné úpravy spojené s adaptáciou vnútorných priestorov určených pre umiestnenie nových technologických zariadení a zriadenie potrebných pracovísk v súlade s hygienickými predpismi.

V rámci stavby budú riešené aj nové technologické objekty, ktoré sú navrhnuté ako samostatné alebo združené železobetónové bunky. Umiestnenie technologických objektov je prispôbené prevádzkovým potrebám a budú umiestnené v blízkosti koľajiska. K technologickým objektom sú navrhované prístupové komunikácie spolu s odstavnou plochou pre služobný automobil zamestnancov prevádzky.

Súčasťou stavby je komplexná rekonštrukcia napájacej stanice v žst. Zohor vzhľadom na jej vek a nevyhovujúci technický stav (úpravy stavebných častí káblovodov, stanovíšť transformátorov, rozvodní, úpravy technologicko-prevádzkových budov, prípojok inžinierskych sietí, úpravy spevnených plôch, rekonštrukcia oplotení a pod.).

V dôsledku nového koľajového usporiadania a s tým súvisiacou výstavbou nástupíšť, podchodov ako aj objektov pre riadenie dopravy je potrebné riešiť aj nové oznamovacie zariadenia. V procese riadenia dopravy sa jedná o komunikačné zariadenia a zariadenia prenosu dát. Pre cestujúcu verejnosť sa jedná o hlasovo-vizuálny systém informovania osobnej prepravy. Pre budované zariadenia sú riešené nové digitálne prenosové a spojovacie systémy, ktoré zabezpečia kvalitatívne vyššie prenosové parametre ako je objem, rýchlosť, spoľahlivosť a

zabezpečenie prenášaných dát. Z dôvodu ochrany osôb, technologických zariadení a objektov je navrhnuté na základe výstupov z projektu požiarinej vybudovať systém elektrickej požiarinej signalizácie (EPS), ktorý slúži pre včasné zaregistrovanie vznikajúceho požiaru.

Technologické zariadenia umiestnené v stavebných objektoch budú chránené poplachovým elektrickým zabezpečovacím systémom (EZS) a kamerovým systémom (KMS). Modernizáciou železničnej trate dôjde k stavebným prácam, ktorými budú zasiahnuté existujúce káble ŽSR a káble iných správcov. Pred realizáciou stavebných prác na výstavbe koľajového spodku, nástupíšť,

podchodov, nadjazdov a pod. je potrebné vykonať preložky prípadne mechanické ochránenie týchto káblov nachádzajúcich sa v dotknutom území.

Súčasťou modernizácie je aj vybudovanie nového zabezpečovacieho zariadenia. Riešenie definitívnych zabezpečovacích zariadení, ako aj riešenie úprav zabezpečovacích zariadení počas výstavby však nie je predmetom tejto stavby, ale je komplexne riešené v súvisiacej stavbe „ŽSR, Implementácia ERTMS na úseku Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR“ úsek B.1.

Z dôvodu zmiernenia nepriaznivých hlukových pomerov v zastavanom území budú zrealizované protihlukové opatrenia. Ich rozsah je navrhnutý v zmysle požiadaviek záverečného stanoviska EIA na miestach, kde miera intenzity hluku zo železničnej dopravy prekračuje povolené maximálne hodnoty v zmysle platných právnych predpisov. Konštrukčne sú protihlukové steny navrhnuté zo zvukovo pohltivých panelov. V prípade potreby budú realizované aj individuálne protihlukové opatrenia. Tieto budú realizované iba v miestach kde sa nachádzajú obytné priestory a kde nie je možné obmedziť hluk primárnymi opatreniami a sekundárnymi opatreniami (protihlukové steny).

Investičné náklady

Celkové náklady stavby podľa rozpočtu: **119 759 000 € (bez DPH) v CÚ 2020**

Financovanie realizácie stavby: ŽSR realizáciu stavby plánujú financovať z nasledujúcej výzvy CEF

Doba výstavby

Návrh optimálneho časového plánu a pracovných postupov výstavby stanovil projektant na základe predpokladov vychádzajúcich z rozsahu stavby, ako aj technicko-technologických riešení príslušných stavebných objektov a prevádzkových súborov.

Počas výstavby prislúchajúcich stavebných objektov a prevádzkových súborov na trati budú prebiehať práce aj počas výluk príslušných koľají.

Doba trvania jednotlivých výluk je minimálna a je navrhnutá podľa objemu prác a s ohľadom na zachovanie železničnej prevádzky. Dĺžky výluk a ich spresnenie bude závisieť na kapacite a technológii zhotoviteľa stavebných prác.

Organizácia výstavby a organizácia dopravy počas výstavby rešpektuje základné požiadavky stavebných postupov a výluk železničnej infraštruktúry.

Zábery poľnohospodárskeho pôdneho fondu a lesného pôdneho fondu (PPF a LPF)

Modernizácia železničnej trate si vyžiada záber pôdy najmä z dôvodu realizácie krátkych preložiek železničnej trate a výstavby nových stavebných objektov vrátane mimoúrovňových krížení. Uvažované je s dočasnými zábermi pôdy na dobu do jedného roka, dočasnými zábermi pôdy na dobu dlhšiu ako jeden rok a trvalými zábermi pôdy:

- dočasný záber na dobu do 1 roka si vyžiada umiestnenie stavenísk a prístupových komunikácií,

- dočasný záber na dlhšie ako 1 rok si vyžiada vytvorenie zariadení stavenísk, manipulačných plôch a pod.,
- trvalý záber bude výsledkom vybudovania nového telesa železničnej trate, mimoúrovňových krížení a ďalších súvisiacich stavebných objektov.

Zábery poľnohospodárskych pozemkov, ktoré sú v katastri nehnuteľností vedené ako orná pôda, trvalé trávne porasty, ovocné sady alebo záhrady budú podliehať konaniu o dočasnom alebo trvalom odňatí poľnohospodárskej pôdy v zmysle zákona č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona č. 245/2003 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia v znení neskorších predpisov.

Chránené územia

Dotknutý úsek železničnej trate prechádza prevažne územím, na ktorom platí 1. stupeň ochrany prírody a krajiny v zmysle § 11 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

Z veľkoplošných chránených území prechádza stavba v traťovom úseku Devínska Nová Ves – Zohor v blízkosti chránenej krajinnnej oblasti (CHKO) Záhorie. Najbližšie sa k jeho hranici nachádza vo vzdialenosti cca 70 m od trate v úseku zast. Devínske Jazero – výhybňa Malý Háj. Chránené krajinná oblasť bola vyhlásená na ochranu vzácnej prírody borov, viatych pieskov a zachovalých lužných lesov okolo rieky Moravy. Na jej území platí 2. stupeň ochrany.

Z maloplošných chránených území prechádza stavba v traťovom úseku Devínska Nová Ves – Zohor v blízkosti chránený areál (CHA) Devínske alúvium Moravy. Keďže v traťových úsekoch vedených v blízkosti uvedených maloplošných chránených území nie sú navrhované žiadne zmeny smerového vedenia trate a v bezprostrednom okolí trate sa v týchto lokalitách nevyskytujú významné biotopy, navrhovanou modernizáciou sa nepredpokladá významné ovplyvnenie týchto lokalít. Pre zmiernenie prípadného nepriaznivého pôsobenia stavebných prác na tieto územia bude počas výkonu prác zabezpečené obmedzenie prístupových staveniskových komunikácií v blízkosti chránených území len na jednu stranu železničného telesa. Súčasne bude snaha minimalizovať zábery pozemkov pre umiestnenie technológií na výstavbu na nevyhnutne potrebné nároky.

Železničná trať v úseku Devínska Nová Ves – výhybňa Malý Háj prechádza pozdĺž východnej hranice mokrade medzinárodného významu (tzv. ramsarskej lokality) Moravské luhy. V zmysle § 6 ods. 5 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny je na zmenu stavu mokrade potrebné požiadať o súhlas orgánu ochrany prírody.

Územie dotknuté navrhovanou činnosťou nezasahuje do žiadnej vodohospodársky chránenej oblasti.

Stavba prechádza v bezprostrednom susedstve chráneného vtáčieho územia SKCHVU016 Záhorske Pomoravie, ktoré bolo vyhlásené na účel zabezpečenia priaznivého stavu biotopov druhov vybraných vtákov európskeho významu a sťahovavých druhov vtákov a zabezpečenia podmienok ich prežitia a rozmnožovania. V tomto traťovom úseku bude budovaný nový cestný nadjazd vrátane prístupových komunikácií (SO 01-33-06), ktorého realizáciou dôjde do okrajového zásahu do tohto Chráneného vtáčieho územia (CHVÚ) v dĺžke cca 150 m.

Pre stavbu bolo v stupni EIA spracované „Primerané posúdenie vplyvov činnosti na územia sústavy Natura 2000“. Posúdenie zvažilo potenciálne vplyvy na početnosť, rozšírenie a kvalitu populácie niektorých chránených druhov a biotopov v dotknutých územiach tejto siete. Záverom bolo konštatované, že stavba nebude mať významný nepriaznivý vplyv na integritu európskej sústavy chránených území Natura 2000 z hľadiska cieľov jeho ochrany. Pre zmiernenie potenciálnych negatívnych vplyvov na predmety ochrany dotknutých chránených území vrátane území siete Natura 2000 najmä počas stavebnej činnosti boli navrhnuté viaceré dodatočné opatrenia, ktoré sa tiež stali súčasťou podmienok realizácie stavby súhrnne uvedených v Záverečnom stanovisku z procesu EIA.

Územie umiestnenia stavby patrí do povodia rieky Morava. Stavba križuje vodné toky Stupavský potok, Suchý potok (Ondriašov potok) a viacero bezmenných vodných kanálov. Lokálnu riečnu sieť dotvára viacero vybudovaných zavodňovacích a odvodňovacích kanálov. V rámci stavby budú objekty prekleňujúce vodné toky rekonštruované v rozličnom rozsahu podľa ich aktuálneho stavu. Súčasťou prác budú aj úpravy niektorých vodných tokov, ktoré budú pozostávať najmä v nevyhnutnej úprave korýt tokov, resp. ich dna a brehov pod mostnými objektmi a v nadväzujúcich úsekoch. Železnica v dotknutom úseku prechádza pásmami hygienickej ochrany II. stupňa vodných zdrojov v žkm 2,2 – 2,4 (vodný zdroj Jalšovec), v žkm 13,0 pri obci Zohor. Stavba vrátane všetkých súčastí musí plne rešpektovať ustanovenia týkajúce sa ochrany vôd, predovšetkým v zmysle zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách v znení v znení neskorších predpisov a nariadenia vlády SR č. 269/2010 Z. z., ktorým sa ustanovujú požiadavky na dosiahnutie dobrého stavu vôd v zmysle požiadaviek smernice č. 2000/60/ES, ktorá ustanovuje rámec pre politiku spoločenstva v oblasti vôd (Rámcová smernica o vode).

Stavba nezasahuje do žiadnej pamiatkovej zóny, pamiatkovej rezervácie alebo nehnuteľnej kultúrnej pamiatky podľa zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov. Počas stavebných prác sa na stavbe odporúča zabezpečiť prítomnosť archeologického dozoru, predovšetkým počas realizácie výkopových prác v prípade zásahov do lokalít s predpokladanými archeologickými situáciami.

Kapacitné údaje

V rámci modernizácie železničnej trate budú riešené:

- komplexná obnova zemného telesa, železničného spodku a zvršku,
- redukcia nadbytočných koľají a prevádzkových zariadení,
- úprava/vybudovanie nástupišť pre bezkolízny prístup cestujúcich,
- komplexná obnova trakčného a napájacieho systému,
- vybudovanie nových traťových a staničných zabezpečovacích zariadení,
- zriadenie novej telekomunikačnej techniky a digitalizácia železničnej telekomunikačnej siete,
- odstránenie všetkých úrovňových priechodov a priecestí s ich náhradou mimoúrovňovým prístupom (podchody, podjazdy, nadjazdy a súvisiace cestné komunikácie) príp. ich zrušenie bez náhrady (v prípade existencie iných prístupových ciest),
- obnova železničných mostných objektov pre zabezpečenie normovej priestorovej priechodnosti a triedy zaťaženia D4.

Z technicko - prevádzkového hľadiska je predmetná železničná trať dvojkolajná s rozchodom koľají 1 435mm. Modernizovaný traťový úsek má dĺžku cca 12,42 km. Nachádza sa tu zastávka Devínske Jazero a žst. Zohor. Z kapacitných dôvodov plánovaného zahustenia dopravy v modernizovanom úseku železničnej trate bude zriadená výhybňa Malý Háj (žkm 6,352). V žst. Zohor sú do riešeného úseku zapojené trate:

- jednokoľajná neelektrifikovaná trať Zohor – Rohožník
- jednokoľajná neelektrifikovaná trať Zohor – Záhorská Ves

Na malackom zhlaví sa do stanice napája koľaj vlečky spoločností KBZ a OTV.

V žst. Zohor sa nachádzajú nákladné rampy využívané Ministerstvom obrany SR. Tieto budú v zmysle požiadaviek MO SR v týchto staniaciach situované aj po modernizácii.

V rámci stavby musia byť v zmysle zákona o dráhach zrušené všetky úrovňové priecestia. Budú nahradené mimoúrovňovými križeniami a vybudovaním náhradných poľných ciest a prístupových komunikácií v zmysle záverov z posudzovania vplyvov na životné prostredie.

3. Účel stavby

Hlavným účelom stavby ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR je modernizácia technickej infraštruktúry železničnej trate pre dosiahnutie európskych parametrov podľa medzinárodných dohôd AGC a AGTC a národného rozvojového dokumentu „Dlhodobý program rozvoja železničných ciest“ (schválený uznesením vlády SR č. 166/93 a aktualizovaný uznesením vlády SR č. 686/97). Dokument ako jednu z priorit označuje modernizáciu európskeho koridoru č. IV., ktorého súčasťou je aj úsek Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR.

Z medzinárodného hľadiska je modernizovaný úsek trate súčasťou:

- Paneurópskeho dopravného koridoru č. IV,
- hlavnej siete TEN-T Core,
- trasy č. E52 dohody AGC (Európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach, 1985),
- trasy č. C-E52 dohody AGTC (Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy, 1993).

Železničná trať v úseku Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR je súčasťou globálneho projektu prepojenia slovensko-českej hranice so slovensko-maďarskou hranicou cez Bratislavu.

Návrh modernizácie traťového úseku súčasne zohľadňuje zvýšenie traťovej rýchlosti na rýchlosť do 200 km/h s miestnymi obmedzeniami. Modernizácia sa pripravuje pre zmiešanú dopravu, to znamená pre železničnú osobnú aj nákladnú dopravu.

4. Rozpočet a ekonomické hodnotenie

Projektová príprava v aktuálnom stupni predstavuje invariantné riešenie, ktoré je aj hodnotené v predkladanom Ekonomickom hodnotení. Popis technickej a ekonomickej úrovne verejnej práce, nákladov verejnej práce, financovanie verejnej práce, pracovných síl a nárokov na výdavky zo štátneho rozpočtu sú stanovené podľa projektovej dokumentácie v aktuálnom stupni DSZ/DÚR.

Navrhovanú investíciu je možné považovať za základný predpoklad zachovania strategickej medzinárodnej a národnej funkcie železničnej trate č. 126A a z toho plynúcich dôsledkov pre dopravný sektor v regionálnom a celonárodnom ponímaní.

Samotný metodický postup stanovenia finančnej analýzy a ekonomickej analýzy je plne v súlade s hlavnými metodickými príručkami Európskeho spoločenstva a národnou príručkou CBA.

Súčasťou časti PD je elektronická príloha s podrobným postupom stanovenia CBA.

Priznanie finančných príspevkov z fondov EÚ je predmetom Zmluvy o dielo medzi Investorom a Zhotoviteľom stavby.

Navrhovaná verejná práca má vplyv na počet pracovníkov zabezpečujúcich prevádzku stavby. Po jej dokončení sa predpokladá nižší počet pracovníkov v oblasti riadenia dopravy. V oblastiach prevádzky a údržby železničnej infraštruktúry sa však nepredpokladá zníženie počtu pracovníkov, ale predpokladá sa zníženie objemu neplánovaných opráv a mimoriadnej údržby železničnej infraštruktúry. Celkový počet pracovníkov zabezpečujúcich budúcu prevádzku stavby je v pôsobnosti manažéra infraštruktúry ŽSR.

Investícia nevytvára významné nové pracovné príležitosti v čase obdobia prevádzky investície.

Nároky na výdavky zo štátneho rozpočtu vzniknú počas fázy realizácie stavby vo výške podľa stanoveného podielu celkových kapitálových výdavkov a výšky Príspevku spoločenstva EÚ, ktorý je stanovený na 73,4% z celkového objemu oprávnených nákladov.

Počas prevádzky stavby sa predpokladá krytie prevádzkových nákladov manažéra infraštruktúry ŽSR (prevádzka, údržba a opravy) podľa súčasného modelu kombinovane: z úhrad za používanie železničnej infraštruktúry od užívateľov a z úhrad na základe Zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry od vlastníka infraštruktúry – Slovenskej republiky, v zastúpení MD SR. Samotné úhrady za používanie železničnej infraštruktúry od používateľov – dopravcov, totiž nepokrývajú výšku bežných nákladov na prevádzku, údržbu a opravy železničnej infraštruktúry.

Financovanie verejnej práce

Pri financovaní stavby sa predpokladá spolufinancovanie z fondov EÚ v súčasnom programovacom období. Z uvedeného vyplývajú nasledujúce zdroje financovania:

- fondy EÚ;
- štátny rozpočet;

Priznanie finančných príspevkov z fondov EÚ je predmetom Zmluvy o dielo medzi Investorom a Zhotoviteľom stavby.

Vyhodnotenie verejnej práce z finančného hľadiska

Finančná a ekonomická efektívnosť je posúdená vo finančnej a ekonomickej analýze CBA.

Základné vstupné parametre finančnej analýzy sú nasledujúce:

- Diskontná sadzba finančná: 4,0 %
- Referenčné obdobie: 30 rokov

Podrobné výstupy finančnej analýzy – diskontované hodnoty:

• Investičné náklady finančné:	94 801 490 EUR
• Prevádzkové náklady infraštruktúry:	- 126 795 EUR
• Celkové príjmy:	785 494 EUR
• Zostatková hodnota:	10 859 284 EUR

Výsledné ukazovatele finančnej výnosnosti investície sú nasledujúce:

• Finančná čistá súčasná hodnota investície:	FNPV_C =	- 83 029 918 EUR
• Finančná vnútorná miera výnosnosti:	FRR_C =	- 3,56 %

Výsledné ukazovatele finančnej výnosnosti kapitálu sú nasledujúce:

• Finančná čistá súčasná hodnota kapitálu:	FNPV_K =	- 13 874 492 EUR
• Finančná vnútorná miera výnosnosti:	FRR_K =	0,91 %

Vyhodnotenie verejnej práce z ekonomického hľadiska

Finančná a ekonomická efektívnosť je posúdená vo finančnej a ekonomickej analýze CBA.

Vlastné hodnotenie — ekonomická analýza je riešená diferenčnou (rozdielovou) metódou. Analýza hodnotí zmeny finančných tokov po realizácii investície voči stavu bez investovania. Posúdenie efektívnosti investície je riešené metódou hodnotenia finančných tokov (cash flow) a výpočtu základných ukazovateľov efektívnosti.

Základné vstupné parametre CBA sú nasledujúce:

- Diskontná sadzba ekonomická: 5 %
- Referenčné obdobie: 30 rokov

Podrobné výstupy ekonomickej analýzy – diskontované hodnoty:

• Investičné náklady ekonomicke:	99 681 801 EUR
• Prevádzkové náklady ekonomicke:	- 170 986 EUR
• Celkové prínosy:	113 213 612 EUR
• Zostatková hodnota:	7 765 024 EUR

Výsledné ukazovatele ekonomickej výnosnosti projektu sú nasledujúce:

• Ekonomická čistá súčasná hodnota:	ENPV = + 21 467 821 EUR
• Ekonomická vnútorná miera výnosnosti:	ERR = 6,50 %
• Podiel diskontovaných nákladov a výnosov:	B/C = 1,22

Z uvedených ukazovateľov je zrejmé, že hodnotená investičná akcia ŽSR, *Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR*, je ekonomicky efektívna.

Týmto je splnená jedna z podmienok na spolufinancovanie investície z fondov EÚ z príslušného programu.

Sociálno-ekonomická výnosnosť projektu je tvorená významnými úsporami prevádzkových nákladov vozidiel (37 % z celkových benefitov) a významnými úsporami v cestovnom čase (34 % z celkových benefitov), v značnej miere tiež úsporami externých nákladov z dopravy (20 %) a v menšej miere úsporami z nehodovosti v doprave (9% z celkových benefitov).

Finančná udržateľnosť projektu

Čisté príjmy projektu pre manažéra infraštruktúry – ŽSR, sú v rámci hodnotiaceho obdobia záporné, príjmy z poplatkov za použitie železničnej infraštruktúry nepokryjú počas hodnotiaceho obdobia bežné prevádzkové náklady na pravidelnú údržbu a bežné opravy infraštruktúry.

V dôsledku toho vzniká v každom roku prevádzkovania potreba pokrytia prevádzkových nákladov projektu z iných zdrojov ako z prevádzkových výnosov.

Z uvedeného vyplýva, že samotný projekt nie je pre prevádzkovateľa finančne udržateľný. Preto je potrebné, aby bolo financovanie investície zabezpečené nielen v období výstavby, ale taktiež v období prevádzkovania. To je možné zabezpečiť pokračovaním jestvujúceho modelu financovania t. j. uzatvorením, resp. pokračovaním zmluvy o prevádzkovaní infraštruktúry medzi správcom – manažérom infraštruktúry ŽSR a vlastníkom – Slovenskou republikou v zastúpení MD SR.

Predkladaná časť Projektovej dokumentácie „B.8 Ekonomické hodnotenie“ obsahuje ekonomické hodnotenie stavby v rozsahu požiadaviek na dokumentáciu pre územné rozhodnutie.

Navrhovaná stavba je v súlade s právnymi predpismi EÚ a súvisiacimi vybranými európskymi normami, so štátnou stratégiou rozvoja dopravy, s koncepciou územného rozvoja Slovenska a so základnými programovými dokumentmi podpory regionálneho rozvoja. Zároveň pokrýva zámery manažéra infraštruktúry ŽSR.

Na základe spracovaných a predložených analýz je možné urobiť tieto závery:

- **projekt je oprávnený pre spolufinancovanie zo zdrojov EÚ**, keďže úspory nákladov investora – ŽSR, nepokrývajú kapitálové výdavky stavby;
- **projekt nie je samostatne trvalo udržateľný**, keďže úspora prevádzkových nákladov na strane manažéra infraštruktúry ŽSR nepokryje prevádzkové náklady na pravidelné opravy a bežnú údržbu v období prevádzkovania investície;
- **projekt je oprávnený pre spolufinancovanie zo zdrojov EÚ z ekonomického hľadiska**, keďže posudzovaná investícia je z hľadiska celospoločenského efektívna;

- rozhodujúcim sociálno-ekonomickým - celospoločenským účinkom z pohľadu hodnotenia investície sú **úspory prevádzkových vozidiel a úspory času cestujúcich a úspory času pri preprave tovaru**;
- význam realizácie stavby je daný jej polohou na trati č. 126A a jej strategickým významom v medzinárodnej a národnej železničnej preprave osôb a tovarov.

Cena verejnej práce podľa dokumentácie stavebného zámeru

Pol.	Názov	Cena podľa stavebného zámeru v tis. EUR		
		Cena bez DPH	DPH 20%	Cena s DPH
a)	Príprava verejnej práce	3 952	791	4 743
b)	Stavebná časť	68 167	13 633	81 800
c)	Technologická časť	5 499	1 100	6 599
d)	Zariadenie staveniska	2 990	598	3 588
e)	Predpokladané vyvolané investície	15 742	3 148	18 890
f)	Výkup pozemkov, odvody za vyňatie pôdy a p.	14 532		14 532
g)	Rozpočtová rezerva	8 877	1 775	10 652
h)	Iné investície	0	0	0
KAPITÁLOVÉ VÝDAVKY SPOLU		119 759	21 045	140 804

5. Záver

Na základe prerokovania predloženej dokumentácie k zlúčenej projektovej dokumentácii stavebného zámeru a dokumentácie pre územné rozhodnutie, jej posúdenia odborom expertízy GR ŽSR a odporúčania generálneho riaditeľa ŽSR

a) s c h v a ľ u j e m

zlúčenú dokumentáciu pre stavebný zámer a územné rozhodnutie „**ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR**“
Stavba A: ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR
Úsek A.1: DNV (mimo) – Malacky (sžkm 1,384 – sžkm 25,670)
UČS 01: Traťový úsek Devínska Nová Ves (mimo) – Zohor ; UČS 02: ŽST Zohor

b) u k l a d á m

investorovi stavby v zastúpení odborom investorským GR ŽSR splniť pripomienky uvedené v bode 6. Odborného posudku č. 28909/2023/O230-7

V Bratislave, dňa 28.2.2023



.....
Ing. Peter Šulko, PhD., MBA
generálny riaditeľ
sekcie železničnej dopravy a dráh

