

**MINISTERSTVO DOPRAVY A VÝSTAVBY
SLOVENSKEJ REPUBLIKY
SEKCIA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY A DRÁH**

Číslo: 10616/2022/SŽDD/06301

Výtl. č. 1-3

SCHVAĽOVACIE ROZHODNUTIE

k zlúčenej projektovej dokumentácii stavebného zámeru a územného rozhodnutia (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.2: Kúty (mimo) – štátna hranica SR/ČR, sžkm 68,090 - 74,900

časť A.2.2: Kúty (mimo) – štátna hranica SR/ČR, 2. časť sžkm 68,090 - 71,600

1. Základné identifikačné údaje stavby

- Predkladateľ:** Železnice SR
Generálne riaditeľstvo
Klemensova 8, 813 61 Bratislava 1
- Druh dokumentácie:** zlúčená dokumentácia stavebného zámeru
a územného rozhodnutia (DSZ/DÚR)
- Názov stavby:** „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.2: Kúty (mimo) – štátna hranica SR/ČR, (sžkm 68,090 - 74,900)
časť A.2.2: Kúty (mimo) – štátna hranica SR/ČR, 2. časť (sžkm 68,090 - 71,600)
- Charakter stavby:** Líniová stavba dopravnej infraštruktúry
vo verejnom záujme
- Druh stavby:** Stavba dráhy, trieda: 2121cesoštátne železnice
- Odvetvie:** Železničná doprava
- Kategória trate:** trať 1. kategórie
- Investor/stavebník:** Železnice Slovenskej republiky
Klemensova 8, 813 61 Bratislava 1
- Ústredný orgán investora:** Ministerstvo dopravy a výstavby SR,
Námestie slobody č. 6, 810 05 Bratislava 15

2. Základné údaje stavby

- Generálny projektant:** REMING CONSULT, a.s. Trnavská cesta 27,
831 04 Bratislava 3
- Kraj:** Bratislavský, Trnavský
- Okres:** Malacky, Senica, Skalica
- Katastrálne územia:** Veľké Leváre, Moravský Svätý Ján, Borský Svätý Jur, Kúty,
Čáry, Brodské, Gbely, Šajdíkove Humence
- Zhotoviteľ**
- Názov združenia:** JV ICM – VÁHOSTAV – SK

Zložené z členov: ICM S.p.A.
Viale dell'Industria 42,
361 00 Vicenza, Talianska republika

VÁHOSTAV – Sk a.s.
Priemyselná 6,
821 09 Bratislava, Slovenská republika

Celkové investičné náklady: 30 292 tis. € bez DPH v CÚ 2020

Predpokladaný začiatok výstavby: 10/2021

Predpokladaný koniec výstavby: 11/2023

Predpokladaná doba realizácie: 25 mesiacov

Nároky na pracovné sily

Stavba nevytvára žiadne trvalé pracovné miesta, úspora pracovníkov v stavbou riešenom úseku železničnej trate úseku nie je vyčíslená. V oblasti prevádzky a údržby sa nepredpokladá zníženie počtu pracovníkov, ale predpokladá sa zníženie objemu neplánovaných opráv a mimoriadnej údržby železničnej infraštruktúry.

Chránené územia, objekty, porasty, biokoridory

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. Stavba nezasahuje žiadne veľkoplošné ani maloplošné chránené územie, takéto sa nenachádzajú ani v blízkosti dotknutého traťového úseku.

Kapacitné údaje

Celková dĺžka modernizovaného úseku trate	3,510 km
začiatok stavby	žkm 68,089 644
koniec stavby	žkm 71,600
Traťová rýchlosť v traťových úsekoch a hl. staničných koľajách	základná 200 km/h
Počet obmedzení na nižšiu rýchlosť	2
od žkm 68,089644 po žkm 69,237229 (1,147 km)	100 km/h
od žkm 69,237229 po žkm 71,600 (2,363 km)	160 km/h

Železničný zvršok – nová koľaj v celej dĺžke úseku

Bezstyková koľaj, koľajnice tvaru UIC 60 E2 s bezpodkladnicovým systémom upevnenia na predpätych železobetónových podvaloch s rozdelením „u“.

Koľajové lôžko z drveného kameniva z vyvretých hornín fr. 32 - 63 mm, min. hr. 350 mm pod ložnou plochou podvalov.

Železničný spodok – nové KV v celej dĺžke úseku

Minimálny požadovaný modul pretvorenia na pláni telesa železničného spodku:

v časti úseku s traťovou rýchlosťou 100 km/h od nžkm 68,090 po nžkm 69,237229 ako pre RP 3: min. $E_{pl} = 40$ MPa (v jestvujúcom telese)

v časti úseku s traťovou rýchlosťou 160 km/h od nžkm 69,237229 po nžkm 71,600 ako pre RP 4: min. $E_{pl} = 50$ MPa (v jestvujúcom telese).

Káblková chráničková trasa	3513 m
Priepusty	3 objekty
Úprava cestného mosta	1 objekt
Pozemné stavby – nové budovy pre silnoprúdové zariadenia	5 objektov
zastavaná plocha	876 m ²
obostavaný priestor	3939 m ³
Úprava TV - v celej dĺžke modernizovaného úseku	3,51 km
Protihlukové steny	860 m

Energetické nároky

V rámci stavby bude postavená nová TNS Kúty, kde budú 2 nové trakčné transformátory 18 MVA.

3. Účel stavby

Vstupom Slovenska do Európskej únie sa zintenzívnila komunikácia so susednými krajinami i v oblasti dopravy. Geografická poloha Slovenska, vstup cudzích investorov a rozvoj veľkých aglomerácií kladú mimoriadne nároky na budovanie dopravnej infraštruktúry.

V zmysle stratégie ŽSR je nevyhnutné orientovať priority investovania na postupné odstránenie nedostatkov brániacich rozvoju prevádzkovo-obchodnej činnosti, spočívajúcich hlavne v nedostatočnej úrovni technickej základne ŽSR.

Celý proces zvyšovania kvality vzhľadom na rozsiahlosť problematiky a finančné zdroje sa nedá realizovať celoplošne v rámci ŽSR, ale v prvom rade je potrebné sústrediť sa na trate zaradené v dohodách AGC (Európska dohoda o medzinárodných magistrálnych železničných tratiach) a AGTC (Európska dohoda o najdôležitejších železničných tratiach kombinovanej dopravy), ktoré prechádzajú SR a tvoria významnú súčasť železničnej siete európskeho významu.

Modernizácia touto stavbou riešenej časti úseku IV.koridoru je súčasťou modernizácie úseku železničnej trate Devínska Nová Ves (mimo) – Kúty – štátna hranica SR/ČR, ktorá je rozdelená do ôsmich samostatných stavieb. Modernizácia železničnej dopravnej cesty spočíva v obnove pôvodných objektov, výstavbe nových objektov a v odstránení zbytočných a opotrebených objektov s cieľom (na základe rozhodnutia MDV SR) zabezpečiť podmienky a železničnú trať s parametrami pre traťovú rýchlosť 200 km/h vr. modernej technológie riadenia a zabezpečenia železničnej prevádzky a štandardnú úroveň kultúry cestovania, pričom dosiahnutie interoperability patrí k neoddeliteľnej súčasť tejto modernizácie.

Predmetná stavba, ktorej DÚR je predložená na schválenie je jednou z ôsmich stavieb modernizácie uvedeného traťového úseku

Za účelom dodržania požadovaných parametrov, je trasa modernizovanej trate navrhovaná čiastočne na pôvodnom železničnom telese a čiastočne v novej polohe.

Predmetný traťový úsek Kúty – Brodské a objekty zaradené do UČS 10 tejto stavby sa nachádzajú na území dvoch krajov, troch okresov a siedmich obcí.

Výstavbou a realizáciou predmetného úseku modernizovanej železničnej trate sa okrem iného dosiahne:

- skvalitnenie dopravnej infraštruktúry SR homogenizáciou ťahu Kúty – Bratislava - Štúrovo

- zapojenie sa SR do medzinárodných koridorov železničnej trás,
- zrýchlenie cestovania a zvýšenie kultúry cestovania a zabezpečenie bezbariérových prístupov pre cestujúcich do všetkých verejných priestorov na ŽSR,
- zvýšenie bezpečnosti železničnej aj cestnej dopravy odstránením úrovňových križení,
- zníženie nepriaznivého vplyvu železničnej dopravy na životného prostredie,
- vyššia traťová rýchlosť – do 200 km/h s lokálnymi zníženiami,
- zvýšenie priestorovej priechodnosti,
- zvýšenie únosnosti železničného spodku,
- usmernené chody vlakov k nástupištiam a odstránenie kolíznych situácií nástupu cestujúcich s prechádzajúcimi nákladnými vlakmi a rýchlikmi.

4. Rozpočet a ekonomické hodnotenie

Pre hodnotenie ekonomickej efektivity stavby podľa požiadaviek na dokumentáciu Stavebného zámeru podľa Vyhlášky č. 83/2008 Z. z. a Zmluvy o Dielo sú použité údaje Štúdie uskutočniteľnosti, a ďalej metodika v súlade s európskou a národnou príručkou CBA. Zdroje sú uvedené v zozname použitých podkladov a priamo v elektronickej prílohe Ekonomickej správy – v modeli CBA. Bližšie informácie o použitej metodike stanovenia efektivity verejnej práce a vstupoch sú uvedené v jednotlivých kapitolách Ekonomickej správy.

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.

Celkové náklady predmetnej stavby podľa predloženej DSZ/DÚR sú vyčíslené na **30 292 tis. €** bez DPH v CÚ 2020.

Tabuľka - cena verejnej práce podľa dokumentácie stavebného zámeru v CÚ 2020

Pol.	Názov	Cena verejnej práce v tis. Eur		
		Cena bez DPH	DPH	Cena s DPH
a	Príprava verejnej práce	1 040	207	1 247
b	Stavebná časť	16 930	3 386	20 316
c	Technologická časť (prevádzkové súbory, stroje a zariadenia)	5 858	1 172	7 030
d	Zariadenie staveniska	882	176	1 058
e	Predpokladané vyvolané investície	2 194	439	2 633
f	Výkup pozemkov, odvody za vyňatie pôdy a pod.	909		909
g	Rozpočtová rezerva	2 479	496	2 975
h	Iné investície	0	0	0
KAPITÁLOVÉ VÝDAVKY SPOLU		30 292	5876	36 168

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: 24 479 794 EUR
- Prevádzkové náklady infraštruktúry: 178 351 EUR
- Celkové príjmy: 189 454 EUR
- Zostatková hodnota: 2 601 961 EUR

Výsledné ukazovatele finančnej výnosnosti investície sú nasledujúce:

- Finančná čistá súčasná hodnota investície: **FNPV_C = - 21 866 730 EUR**
- Finančná vnútorná miera výnosnosti: **FRR_C = - 4,33 %**

Výsledné ukazovatele finančnej výnosnosti kapitálu sú nasledujúce:

- Finančná čistá súčasná hodnota kapitálu: **FNPV_K = -4 312 126 EUR**
- Finančná vnútorná miera výnosnosti: **FRR_K = 0,06 %**

Z uvedených ukazovateľov je zrejmé, že hodnotená investičná akcia „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR, časť A.2.2“, je finančne (z pohľadu investora) neefektívna. Tým je zároveň splnená jedna z podmienok na spolufinancovanie investície z fondov EU z príslušného programu.

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 ekonomické: 22 416 855 EUR
- Prevádzkové náklady ekonomické: 100 595 EUR
- Celkové prínosy: 25 066 929 EUR
- Zostatková hodnota: 1 781 011 EUR

Výsledné ukazovatele ekonomickej výnosnosti projektu sú nasledujúce:

- Ekonomická čistá súčasná hodnota: **ENPV = + 4 330 490 EUR**
- Ekonomická vnútorná miera výnosnosti: **ERR = 6,40 %**
- Podiel diskontovaných nákladov a výnosov: **B/C = 1,11**

Z uvedených ukazovateľov je zrejmé, že hodnotená investičná akcia *ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR, časť A.2.2* je ekonomicky efektívna. Týmto je splnená jedna z podmienok na spolufinancovanie investície z fondov EU z príslušného programu.

Sociálno-ekonomická výnosnosť projektu je tvorená významnými úsporami prevádzkových nákladov vozidiel (38% 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 existujúceho modelu financovania t. j. uzatvorením, resp. pokračovaním zmluvy o prevádzkovaní infraštruktúry medzi správcom – manažérom infraštruktúry ŽSR a vlastníkom – Slovenskou republikou v zastúpení MDV SR.

Záver

Predmetom predkladanej projektovej dokumentácie je realizácia stavby ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR, časť A.2.2.

Stavba leží na trati č. 126A, ktorú je z pohľadu Slovenskej republiky možné považovať za strategicky významnú, vzhľadom na jej charakter v medzinárodnej a národnej železničnej preprave osôb a tovarov. Trať je súčasťou dôležitých medzinárodných koridorov, trať je intenzívne využívaná (z pohľadu dopravných a prepravných výkonov). Realizáciou investície sa dosiahnu doposiaľ najvyššie kvalitatívne parametre železničnej trate v SR (rýchlosť 200 km/h, riadenie dopravy v prostredí ETCS L2), ktoré umožnia konkurencieschopnú osobnú a nákladnú prepravu v národnom a medzinárodnom kontexte, čo prispeje k napĺňaniu dopravnej politiky SR a EÚ, predovšetkým v oblasti trvalo udržateľnej a ekologickej dopravy.

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 EU 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.

5. Záver

Na základe prerokovania predloženej zlučenej projektovej dokumentácie stavebného zámeru a územného rozhodnutia, jej posúdenia odborom expertízy GR ŽSR a odporúčania generálneho riaditeľa ŽSR

a/ s c h v a ľ u j e m :

1. zlučenú projektovú dokumentáciu stavebného zámeru a územného rozhodnutia

„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.2: Kúty (mimo) – štátna hranica SR/ČR, sžkm 68,090 - 74,900

časť A.2.2: Kúty (mimo) – štátna hranica SR/ČR, 2. časť sžkm 68,090 - 71,600

b/ u k l a d á m :

1. investorovi stavby GR ŽSR Bratislava splniť pripomienky uvedené v bode 6 odborného posudku číslo 32631/2021/O230-3 zo dňa 4.8.2021.

V Bratislave, dňa 19. januára 2022

Ing. Ján Farkaš
generálny riaditeľ sekcie
železničnej dopravy a dráh

Rozdeľovník:

Výtlačok č. 1 – ŽSR GR, odbor expertízy

Výtlačok č. 2 – ŽSR GR, odbor investorský

Výtlačok č. 3 – MDV SR, sekcia riadenia projektov