

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

Číslo: 06608//2023/SŽDD/43282

Výtl. č.

Schvaľovacie rozhodnutie

projektu pre stavebné povolenie a realizáciu
stavby

**Komplexná rekonštrukcia mostného objektu v žkm 37,910 trate št. hr. (Marchegg) –
Devínska Nová Ves, TÚ 2805, DÚ 02, št. hr. OBB Devínska Nová Ves**

1. Základné identifikačné údaje stavby

Názov stavby:	Komplexná rekonštrukcia mostného objektu v žkm 37,910 trate št. hr. (Marchegg) – Devínska Nová Ves, TÚ 2805, DÚ 02, št. hr. OBB Devínska Nová Ves
Charakter stavby:	líniová stavba
Kraj:	Bratislavský
Okres:	Bratislava IV
Katastrálne územia:	Devínska Nová Ves,
Odvetvie:	železničná doprava
Stavebník - investor:	Železnice Slovenskej republiky Klemensova 8, 813 61 Bratislava
Správca železničnej infraštruktúry:	Železnice Slovenskej republiky, Oblasť riaditeľstvo Trnava, Bratislavská 2/A, Trnava
Nadriadený orgán:	Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky Námestie slobody č. 6, 810 05 Bratislava
Generálny projektant:	REMING CONSULT a. s., Trnavská cesta 27, 83104 Bratislava
Organizácia splnomocnená konať a zastupovať stavebníka - investora vo veciach prípravy stavby:	REMING CONSULT a. s., Trnavská cesta 27, 83104 Bratislava

2. Základné údaje stavby

Celkové náklady stavby

V DSPRS (z 06/2019) boli vyčíslené celkové náklady stavby na 12 633 604 Eur bez DPH v CÚ III.Q/2022.

Doba a termíny realizácie stavby

V DSPRS sú predpokladané termíny realizácie stavby nasledovné:

- začiatok výstavby	10/2023
- koniec výstavby	07/2024

Predpokladaná doba výstavby podľa návrhu v PD je 10 mesiacov.

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

Stavba bude vyžadovať dočasné zábery pôdy počas výstavby a v malom rozsahu aj trvalý záber poľnohospodárskej pôdy pre úpravu polohy miestnej komunikácie.

K dočasným alebo trvalým záberom plôch lesného pôdneho fondu nedôjde a nedôjde ani k zásahom do ochranného pásma lesa.

Chránené územia

Predmetný traťový úsek je v bezprostrednom kontakte s CHA Devínske alúvium Moravy, avšak priamo do chráneného areálu nebolo zaradené územie násypu dotknutej železničnej trate a úseky vedené v tejto časti na mostných objektoch.

Stavba bude v dotyku s územiaми európskeho významu európskej sústavy chránených území Natura 2000 ÚEV Devínske alúvium Moravy a ÚEV Morava a je situovaná v blízkosti ÚEV March-Thaya-Auen (AT):

- ÚEV Morava dotknutý traťový úsek preklenuje na mostnom objekte v žkm 37,910.

Nakoľko úsek riešený v tejto stavbe končí na brehu toku Moravy na strane Slovenskej republiky, do ÚEV March-Thaya-Auen na Rakúskej strane uvažovaný rozsah prác nezasiahne.

Predmetný traťový úsek takmer v celej dĺžke prechádza CHVÚ Záhorské Pomoravie a v susedstve CHVÚ March-Thaya-Auen vyhláseného na rakúskej strane. Dotknutá železničná trať súčasne zasahuje do území siete EMERALD a Ramsarskej lokality Moravské luhy.

Kapacitné údaje

<i>Celková dĺžka úseku trate:</i>	2,381 km
Začiatok úseku :	žkm 37,910
Koniec úseku:	žkm 40,291
<i>Navrhovaná traťová rýchlosť</i>	120 km/h

Železničný zvršok, nový stav:

Tvar UIC 60E2 s bezpodkladnicovým pružným uložením na železobetónových podvaloch.

Mostné objekty:

Celkový počet riešených mostných objektov	5
Z toho:	
Stavebné úpravy mosta s ponechaním pôvodnej konštrukcie	3
Prestavba masívnej časti mosta	1
Úplná prestavba mosta	1

Objekty inžinierskych sietí 4

Objekt úpravy miestnej komunikácie 1

3. Účel stavby

Jednokoľajná neelektrifikovaná železničná trať Marchegg - Devínska Nová Ves je súčasťou trate Marchegg – Szob (v SR: št. hr. Rak/SR – Devínska Nová Ves – Štúrovo – št.hr. SR/MR) a patrí medzi najstaršie železničné trate v sieti ŽSR. V súčasnej dobe vykazuje vysokú mieru opotrebovanosti, pričom zvlášť je potrebné poukázať na most v žkm 37,910. Ide o most cez rieku Moravu (spoločný s ÖBB) - dve hlavné mostné polia preklenujú rieku a pokračujúce masívne klenbové časti mosta slúžia na premostenie inundačného územia rieky Moravy na jej oboch brehoch. V tejto stavbe je riešená masívna časť mosta na slovenskej

strane (v správe ŽSR) - je viac rokov v zlom technickom stave a je príčinou súčasných obmedzení dopravy (zníženie rýchlosti na 20 km/h).

Účelom stavby je teda odstránenie nevyhovujúceho stavebno-technického stavu časti masívnej časti železničného mosta v žkm 37,910 a rekonštrukcia traťovej koľaje v celom úseku až po jej zaústenie do ŽST Devínska Nová Ves. Realizáciou tejto stavby sa dosiahne celková obnova súčasnej infraštruktúry železničnej trate a tým :

- budú odstránené súčasné prevádzkové obmedzenia na dotknutom traťovom úseku,
- bude zvýšená traťová rýchlosť a znížené náklady na údržbu dopravnej cesty,
- bude dosiahnuté zvýšenie bezpečnosti pohybu koľajových vozidiel a zvýšená plynulosť železničnej dopravy.

Komplexná rekonštrukcia zároveň zabezpečí vyšší kvalitatívny štandard v osobnej doprave na dotknutom traťovom úseku a v konečnom dôsledku na celom dotknutom úseku Bratislava hl. st. – Devínska Nová Ves – Marchegg ÖBB – Viedeň ÖBB.

Na základe uvedených skutočností dokumentácia pre stavebné povolenie s podrobnosťami pre realizáciu tejto stavby je pripravená v zmysle požiadaviek investora v rozsahu:

- návrh komplexnej rekonštrukcie masívnej časti železničného mosta v žkm 37,910 (v správe ŽSR) tak, aby bola zachovaný vonkajší vzhľad mosta, ale aby zaťažiteľnosť spĺňala požiadavky na priechodnosť tejto trate,
- návrh opravy mosta v žkm 38,406, 38,596 a 38,894 aby nedochádzalo k zatekaniu zrážkovej vody do nosných prvkov oblúkových konštrukcií,
- návrh úplnej prestavby mosta v žkm 39,105 vzhľadom na nevyhovujúcu voľnú výšku a šírkové usporiadanie pod mostom,
- návrh rekonštrukcie železničného zvršku a spodku traťovej koľaje.

Pričom je uvažované s:

- návrhom rekonštrukcie traťovej koľaje na traťovú rýchlosť na 120 km/h,
- výhľadovým zdvojkolajnením trate,
- výhľadovou elektrifikáciou trate.

4. Rozpočet a ekonomické hodnotenie

Stavba bola predmetom komplexného ekonomického posúdenia v prechádzajúcom stupni PD (DSZVP, REMING CONSULT a. s., 03/2022) a to prostredníctvom CBA analýzy, t. j. inkrementálneho (rozdielového) porovnania hotovostných tokov (CASH FLOW) vo variante bez projektu a vo variante s projektom, za obdobie v trvaní 30 rokov od začiatku realizácie projektu. Z vykonanej CBA analýzy vyplynuli nasledovné závery:

- realizácia verejnej práce je základným predpokladom pre dlhodobé a efektívne udržanie a ďalší rozvoj systému verejnej hromadnej dopravy medzi mestami Bratislava a Viedeň a výrazne podporuje ďalší rozvoj železničnej nákladnej dopravy;
- projekt je oprávnený pre spolufinancovanie zo zdrojov EÚ, keďže úspory nákladov investora - ŽSR - nepokrývajú kapitálové výdavky stavby;
- projekt nie je samostatne trvalo udržateľný, keďže ani zvýšené príjmy na strane prevádzkovateľa infraštruktúry nepokrývajú prevádzkové náklady;

- projekt je oprávnený pre spolufinancovanie zo zdrojov EÚ z ekonomického hľadiska, keďže posudzovaná investícia je z hľadiska celospoločenského efektívna, s veľmi výraznými socialno-ekonomickými benefitmi;
- ekonomická efektívnosť investície z pohľadu ukazovateľov efektívnosti má rezervu aj pre prípadné výkyvy nákladov a prínosov investície;
- rozhodujúcim sociálno-ekonomickým a celospoločenským účinkom z pohľadu hodnotenia investície sú externé účinky a zníženie prevádzkových nákladov vozidiel, úspora času cestujúcich a úspora externých nákladov z dopravy;
- realizácia verejnej práce môže spôsobiť aj iné výrazné efekty, ktoré nie sú kvantifikovateľné, hlavne zníženie alternatívnych investícií do cestnej infraštruktúry.

Uvedené závery z vykonanej CBA analýzy zostávajú v platnosti aj v aktuálnom stupni PD, vzhľadom na to, že výška investičných nákladov sa oproti predchádzajúcemu stupňu zmenila len minimálne a celkovo sa znížila: vplyvom podrobnejších projekčných prác sa výrazne znížil objem nákladov v položkách *Predpokladané vyvolané investície* a *Výkup pozemkov, odvody za vyňatie pôdy*, čo prispelo k celkovému zníženiu investičných nákladov oproti predchádzajúcemu stupňu:

Tab.: Výška investičných nákladov v (DSZVP v EUR v cenovej úrovni IV.Q/2021:

		Cena bez DPH	DPH	Cena s DPH
a)	Príprava verejnej práce	395 650	79 130	474 780
b)	Stavebná časť	8 784 625	1 756 925	10 541 550
c)	Technologická časť (prevádzkové súbory, stroje a zariadenia)	91 350	18 270	109 620
d)	Zariadenie staveniska	318 197	63 639	381 837
e)	Predpokladané vyvolané investície	827 920	165 584	993 504
f)	Výkup pozemkov, odvody za vyňatie pôdy a pod.	1 469 435	0	1 469 435
g)	Rozpočtová rezerva	961 190	192 238	1 153 427
h)	Iné investície	0	0	0
KAPITÁLOVÉ VÝDAVKY SPOLU		12 848 367	227 578	15 124 154

Tab.: Výška investičných nákladov v stupni DSPRS v EUR v cenovej úrovni III.Q/2022:

		Cena bez DPH	DPH	Cena s DPH
a)	Príprava verejnej práce	384 650	76 930	461 580
b)	Stavebná časť	10 269 102	2 053 820	12 322 923
c)	Technologická časť (prevádzkové súbory, stroje a zariadenia)	106 005	21 201	127 206
d)	Zariadenie staveniska	337 171	67 434	404 605
e)	Predpokladané vyvolané investície	213 732	42 746	256 479
f)	Výkup pozemkov, odvody za vyňatie pôdy a pod.	241 643	0	241 643
g)	Rozpočtová rezerva	1 081 301	216 260	1 297 561
h)	Iné investície	0	0	0
KAPITÁLOVÉ VÝDAVKY SPOLU		12 633 604	2 478 392	15 111 997

5. Záver

Na základe posúdenia predloženého projektu pre stavebné povolenie a realizáciu predmetnej stavby a odporúčania GR ŽSR

a/ s c h v a ľ u j e m:

dokumentáciu pre stavebné povolenie a realizáciu stavby

**Komplexná rekonštrukcia mostného objektu v žkm 37,910 trate št. hr. (Marchegg) –
Devínska Nová Ves, TÚ 2805, DÚ 02, št. hr. OBB Devínska Nová Ves**

s celkovými nákladmi stavby 12 633 604 Eur bez DPH v CÚ III.Q/2022

b/ u k l a d á m:

investorovi stavby odboru investorskému GR ŽSR Bratislava zabezpečiť splnenie pripomienok uvedených v bode 4. pripojeného odborného posudku,

V Bratislave, dňa 5.5.2023



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