

MINISTERSTVO DOPRAVY SLOVENSKEJ REPUBLIKY
SEKCIA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY A DRÁH

Číslo: 15029/2024/SŽDD/50325

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)
časť A.1.4: ŽST Malacky (sžkm 23,200 - 25,670)

MINISTERSTVO DOPRAVY SLOVENSKEJ REPUBLIKY
SEKCIA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY A DRÁH

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) časť A.1.4: ŽST Malacky (sžkm 23,200 - 25,670)
Miesto stavby:	ŽST Malacky
Kraj	Bratislavský
Okres	Malacky
Katastrálne územie	Malacky
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, ktorý je predmetom tejto stavby, 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 katastrálnym územím mesta Malacky (žkm 21,5 – 29,1), pričom pozdĺžne predeľuje zastavané územie mesta. Vybudovaná je tu železničná stanica (žkm 24,682).

Z technicko-prevádzkového hľadiska je predmetná železničná trať dvojkoľajná s rozchodom koľají 1 435mm. Nachádza sa tu ŽST Malacky.

Stavba má charakter modernizácie existujúcej železničnej trate, ktorá bude realizovaná v existujúcom koridore. Predmetom stavby budú aj súvisiace objekty a vyvolané investície, ktorých lokalizácia je daná požiadavkami vznesenými v procese posudzovania vplyvov na ŽP a priestorovými možnosťami.

MINISTERSTVO DOPRAVY SLOVENSKEJ REPUBLIKY SEKCIA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY A DRÁH

Pre modernizáciu železničnej stanice Malacky 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 nástupišť 400 m (ŽST kde zastavujú vlaky diaľkovej dopravy typov R, EC a Ex)
- dĺžka nástupišť 250 m (ŽST a zastávky kde zastavujú vlaky regionálnej dopravy),
- optimalizácia počtu koľají a výhybiiek,
- mimoúrovňové priechody na nástupištia.

V železničnej stanici sú navrhnuté zastrešenia dĺžky 80 m. Nástupištia budú vybavené v zmysle príslušných predpisov orientačnými, informačnými zariadeniami, piktogramami, lavičkami, osvetlením, grafikonom, označením dopravného bodu. Prístupy na nástupištia budú mimoúrovňové. 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.

V rámci stavby musia byť v zmysle zákona o dráhach zrušené všetky úrovňové priecestia. Budú nahradené mimoúrovňovými kríženiami v zmysle záverov z posudzovania vplyvov na životné prostredie. Nové mimoúrovňové kríženia budú situované nasledovne:

- cestný podjazd v nžkm 23,978 – miestna komunikácia
- podchod pre peších a cyklistov v nžkm 24,921
- jednosmerný cestný podjazd v nžkm 25,542 – miestna komunikácia

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). Individuálne protihlukové opatrenia budú spočívať v zvýšení zvukovej nepriezvučnosti obvodových plášťov. Podrobný návrh protihlukových opatrení bude predmetom ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie. Niektoré stavebné objekty, prevádzkové súbory ako aj zmodernizované úseky trate je v prípade, ak to je možné a nevyhnutné pre zachovanie železničnej prevádzky, sprevádzkovať a povoliť ich užívanie. Hlavnou zásadou s ktorou sa z hľadiska postupu výstavby v dokumentácii uvažuje je, že sa realizácia stavby uskutoční pri zachovaní prevádzky železničnej dopravy a to postupným vylučovaním koľají v železničných staniach a zachovaním aspoň jednej priebežnej koľaje v medzistaničných úsekoch. Táto skutočnosť výrazne ovplyvní dobu výstavby modernizovaných traťových úsekov ako aj železničných staníc.

Podrobný popis stavebných objektov a prevádzkových súborov je spracovaný v časti Súhrnná technická správa.

MINISTERSTVO DOPRAVY SLOVENSKEJ REPUBLIKY

SEKCIA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY A DRÁH

Investičné náklady

Celkové náklady stavby podľa rozpočtu:	40 656 618,01 € (bez DPH, CÚ 2020)
Predpokladaná lehota výstavby:	24 mesiacov
Financovanie realizácie stavby:	realizácia stavby bude financovaná z II. 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 príslúchajúcich stavebných objektov a prevádzkových súborov na trati budú prebiehať práce 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 na návrh stavebných postupov a výluk železničnej infraštruktúry, hlavne:

- minimalizácia výluk staničných a medzistaničných koľají,
- zaradenie do výluky vždy iba jeden susediaci medzistaničný úsek,
- technické a organizačné opatrenia na dosiahnutie dostatočnej výlukovej priepustnosti v rozsahu Požiadaviek objednávateľa,
- zabezpečenie dopravných prepojení pre cestnú dopravu, peších a cestujúcich a staveniskovú dopravu avšak v rozsahu podľa Požiadaviek objednávateľa v podmienkach zmluvy „Naprojektuj a postav“ - Zmluvné podmienky pre stavebné diela projektované zhotoviteľom

Zábery PPF,LPF

V rámci prípravy stavby prebehol pre stavbu „Modernizácia železničnej trate Bratislava hl. st. – Kúty – Lanžhot CZ, úsek trate Devínska Nová Ves (mimo) – Kúty – Lanžhot CZ, časť EIA“ proces posudzovania vplyvov na životné prostredie (tzv. proces EIA). Ukončený bol vydaním Záverečného stanoviska MŽP SR č. 2264/2017- 1.7 zo dňa 19. februára 2018, ktoré nadobudlo právoplatnosť dňa 28. februára 2019.

V procese EIA boli akceptované všetky opodstatnené pripomienky, ktoré boli ako opatrenia a podmienky záväzné pre ďalšie stupne projektovej prípravy premietnuté do kap. VI/3 Záverečného stanoviska. Vysporiadanie sa s podmienkami Záverečného stanoviska EIA je súčasťou projektovej dokumentácie, časť H.

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

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

MINISTERSTVO DOPRAVY SLOVENSKEJ REPUBLIKY

SEKCIA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY A DRÁH

poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona č. 245/2003 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia v znení neskorších predpisov.

Lesné pozemky, ktoré bude treba dočasne alebo trvalo vyňať z plnenia funkcií lesov trvalou zmenou druhu pozemku budú podliehať konaniu podľa zákona č. 326/2005 Z. z. o lesoch v znení neskorších predpisov. Pozemky do vzdialenosti 50 m od hranice lesného pozemku tvoria podľa § 10 ods. 1) zákona o lesoch tzv. ochranné pásmo lesa.

V prípade zásahov do ochranného pásma lesa je na vydanie rozhodnutia o umiestnení stavby v zmysle § 10 ods. 2) zákona o lesoch potrebné záväzné stanovisko orgánu štátnej správy lesného hospodárstva.

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.

Územie dotknuté navrhovanou činnosťou nezasahuje do žiadnej vodohospodárskej chránenej oblasti vyhlásenej podľa vodného zákona č. 364/2004 Z. z. Najbližšou takouto lokalitou prirodzenej akumulácie vôd vyhlásenou na zabezpečenie ochrany vôd a jej trvalo udržateľného využívania je CHVO Žitný ostrov.

Prítomnosť druhov chránených v zmysle § 32 zákona o ochrane prírody a krajiny nebola na plochách realizácie stavby preverovaná. Predpoklad výskytu vzácnejších druhov je naviazaný na plochy blízkych chránených území, okolité lesné a lúčne porasty, mokradné plochy, resp. na neďaleké vodné toky a ich sprievodné brehové porasty. Stavba nezasahuje žiaden strom chránený podľa § 49 zákona o ochrane prírody a krajiny.

Pre stavbu bolo spracované Primerané posúdenie vplyvov činnosti na územia sústavy Natura 2000 (REMING CONSULT a. s., 2017) podľa Metodiky hodnotenia významnosti vplyvov plánov a projektov na územia sústavy Natura 2000 v Slovenskej republike (ŠOP SR, 2014). 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 stali súčasťou podmienok realizácie stavby súhrnne uvedených v Záverečnom stanovisku z procesu EIA.

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 nástupísk 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,

MINISTERSTVO DOPRAVY SLOVENSKEJ REPUBLIKY

SEKCIA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY A DRÁH

- 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.

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. 166/1993 a aktualizovaný uznesením vlády SR č. 686/1997). 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.

Cieľom modernizácie je zjednotenie so železničným systémom v EÚ, harmonizácia kvalitatívnych ukazovateľov a zvyšovanie výkonnostných parametrov železníc. Modernizácia trate spočíva v skvalitnení jej technických parametrov prostredníctvom zvýšenia jej technickej vybavenosti integráciou moderných a progresívnych prvkov so súbežnou inováciou zabezpečovacích systémov a systémov riadenia dopravy.

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.

Ako referenčné obdobie je určená súčasnosť a jej vývoj v čase až do 30. roku od začiatku projektu (od začatia stavebných prác), uvažuje sa s dobou výstavby 3 roky. Pre hodnotenie zmien vyvolaných navrhovaným technickým riešením voči jestvujúcemu stavu je použitá inkrementálna metóda. 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.

MINISTERSTVO DOPRAVY SLOVENSKEJ REPUBLIKY SEKCIA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY A DRÁH

Samotný metodický postup stanovenie finančnej analýzy a ekonomickej analýzy je plne v súlade s hlavnými metodickými príručkami Európskeho spoločenstva a národnou príručkou CBA. Podrobnosti stanovenia socio – ekonomických efektov sú uvedené v predmetnej kapitoly správy.

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 – predpokladá sa 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.

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.

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:	38 526 035 EUR
• Prevádzkové náklady infraštruktúry:	- 371 828 EUR
• Celkové príjmy:	567 946 EUR
• Zostatková hodnota:	7 880 187 EUR

Výsledné ukazovatele finančnej výnosnosti investície sú nasledujúce:

- Finančná čistá súčasná hodnota investície: **FNPV_C = - 29 706 075 EUR**
- Finančná vnútorná miera výnosnosti: **FRR_C = - 1,55 %**

Výsledné ukazovatele finančnej výnosnosti kapitálu sú nasledujúce:

MINISTERSTVO DOPRAVY SLOVENSKEJ REPUBLIKY
SEKCIA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY A DRÁH

- Finančná čistá súčasná hodnota kapitálu: **FNPV_K = - 7 065 671 EUR**
- Finančná vnútorná miera výnosnosti: **FRR_K = N/A**

Z uvedených ukazovateľov je zrejmé, že hodnotená investičná akcia *ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR*, 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: 35 693 268 EUR
- Prevádzkové náklady ekonomické: 306 169 EUR
- Celkové prínosy: 44 496 634 EUR
- Zostatková hodnota: 5 588 426 EUR

Výsledné ukazovatele ekonomickej výnosnosti projektu sú nasledujúce:

- Ekonomická čistá súčasná hodnota: **ENPV = + 14 085 624 EUR**
- Ekonomická vnútorná miera výnosnosti: **ERR = 7,37 %**
- Podiel diskontovaných nákladov a výnosov: **B/C = 1,39**

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 EU z príslušného programu**.

Sociálno-ekonomická výnosnosť projektu je tvorená významnými úsporami externých nákladov z dopravy (42% z celkových benefitov) a významnými úsporami cestovného času (38% z celkových benefitov), v menšej miere tiež úsporami nákladov na bezpečnosť dopravy (12%) a úsporami prevádzkových nákladov vozidiel (8% 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.

MINISTERSTVO DOPRAVY SLOVENSKEJ REPUBLIKY
SEKCIA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY A DRÁH

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 zábery 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 a 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.

Celkové náklady stavby podľa rozpočtu pre UČS 04: **40 656 618,01 € (bez DPH)** v CÚ 2020

Rekapitulácia nákladov ŽST Malacky (žkm 23,550-25,670)						
	Náklady na realizáciu			Zariadenie staveniska		
UČS 04	Stavebné objekty	Prevádzkové súbory	Vyvolané investície	Stavebné objekty	Prevádzkové súbory	Vyvolané investície
	25 796 301,14	1 160 073,13	12 388 792,48	851 277,92	51 043,22	408 830,12
celkom	39 345 166,75			1 311 151,26		
Náklady SO/PS spolu:	40 656 318,01 €					

MINISTERSTVO DOPRAVY SLOVENSKEJ REPUBLIKY
SEKCIA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY A DRÁH

5. Záver

Na základe prerokovania predloženej zlúčenej projektovej dokumentácie stavebného zámeru a dokumentácie pre územné rozhodnutie (DSZ/DÚR), 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)
časť A.1.4: ŽST Malacky (sžkm 23,200 - 25,670)

b) u k l a d á m

investorovi stavby v zastúpení odborom investorským GR ŽSR Bratislava splniť pripomienky uvedené v bode 6 odborného posudku číslo 36820/2024/O230-2 zo dňa 29.5.2024.

V Bratislave, dňa 10. júna 2024

MINISTERSTVO DOPRAVY
SLOVENSKEJ REPUBLIKY
Nám. slobody 6, 810 05 Bratislava
P.O. BOX č.100

- 6 -

Mgr. Filip Hlubocký
generálny riaditeľ sekcie
železničnej dopravy a dráh