

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

Číslo: 15029/2024/SŽDD/43855

SCHVAĽOVACIE ROZHODNUTIE

k projektovej dokumentácii pre realizáciu stavby

„ŽSR, Devínska Nová Ves – Marchegg, elektrifikácia trate“

Zmena stavby pred dokončením

MINISTERSTVO DOPRAVY SLOVENSKEJ REPUBLIKY
SEKCIA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY A DRÁH

1. Základné identifikačné údaje

Stavba: „ŽSR, Devínska Nová Ves – Marchegg, elektrifikácia trate“

Charakter stavby: Stavba vo verejnom záujme

Stupeň projektovej dokumentácie: dokumentácia pre realizáciu stavby

Druh stavby: elektrifikácia

Miesto stavby: TÚ 2805 št.hr. (Marchegg) – Devínska Nová Ves
DÚ 02 št.hr. OBB Devínska Nová Ves

Kraj: Bratislavský samosprávny kraj

Okres: Bratislava IV, Malacky

Katastrálne územie: Devínska Nová Ves, Zohor

Investor:

Názov : **Železnice Slovenskej republiky**

Adresa : Klemensova 8, 813 61 Bratislava

IČO : 0031364501

Nadriadený orgán investora:

Názov : **Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky**

Adresa : Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava

Projektant Zmeny stavby:

Názov : **Reming Consult, a. s.**

Adresa: Tomášikova 64/A, 831 04 Bratislava

IČO: 35729023

2. Základné údaje stavby

Stavba „ŽSR, Devínska Nová Ves – Marchegg, elektrifikácia trate“ je stavbou dopravnou, v rámci ktorej sa rieši elektrifikácia trate, ktorá umožní prevádzku vlakov s využitím elektrickej trakcie s cieľom zlepšenia podmienok v prípade železničných dráh, hlavne tých, ktoré sú súčasťou transeurópskej siete a tých, ktoré sú zákonom o dráhach stanovené ako hlavné železničné trate. Je nutné, aby sa pre modernizáciu alebo obnovu uplatnili podmienky stanovené pre subsystémy a ich komponenty v jednotlivých technických špecifikáciách interoperability a tým sa zabezpečila prepojenosť európskeho železničného systému.

MINISTERSTVO DOPRAVY SLOVENSKEJ REPUBLIKY

SEKCIA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY A DRÁH

Stavba elektrifikácie sa bude budovať v súbehu so stavbou modernizácie železničnej trate a obnovou mostov a rešpektuje v plnom rozsahu jej upravenú polohu. Do budúca sa uvažuje so zdvojkolajnením trate, pričom druhá koľaj sa navrhuje vybudovať po ľavej strane od súčasnej koľaje v smere od stanice Marchegg. Uvedený zámer zdvojkolajnenia je pripravovaný v spolupráci Železníc Slovenskej republiky a Rakúskych spolkových dráh.

Investičné náklady

Celkové náklady stavby sú **1 129 796,97 EUR bez DPH** v cenovej úrovni (CÚ) 2023. Stavba bude financovaná zo zdrojov EÚ.

Doba výstavby

Predpokladaný termín realizácie:

Termín výstavby predmetnej stavby je viazaný na termín súvisiacej 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“. Predpokladá sa realizácia oboch stavieb súčasne.

Predpokladaný začiatok stavby: 04/2024

Predpokladané ukončenie stavby: 12/2024

Základné rozdiely predkladanej Zmeny oproti DRS (slúžila ako DSP)

V koncepčnom ako aj technickom riešení predmetnej stavby nastali významné zmeny oproti dokumentácii DRS (slúžila ako dokumentácia pre stavebné povolenie) z roku 2013, ktorú vypracovala firma DI Koridor, s.r.o.

Významné zmeny oproti DRS (DSP):

- Zmena riešenia trakčných podpier pri moste v žkm 37,910. Pôvodne boli trakčné podpery založené na teréne pomocou pilotových základov. Vzhľadom na to, že sa vyriešila rekonštrukcia tohto mosta v stavbe „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“, je možné trakčné podpery umiestniť na rímsy mostu v žkm 37,910 (SO 01 súvisiacej stavby modernizácie železničnej trate a mostov), ktoré majú dostatočnú mechanickú odolnosť na navrhované zaťaženie od trakčných podpier.
- Zmena polohy trakčných podpier vzhľadom na nové výškové a smerové riešenie trate, ktoré je riešené v súvisiacej stavbe modernizácie železničnej trate a mostov a vzhľadom na budúce zdvojkolajnenie tejto trate.
- Zmena typu trakčných podpier a trolejového vedenia vzhľadom na aktuálne predpisy a normy.
- Doriešenie /zmena styku trakčných sústav ŽSR/ÖBB na hranici štátov.
- Vypustenie stavebného objektu rekonštrukcie železničného zvršku, nakoľko je tento riešený v súvisiacej stavbe modernizácia železničnej trate a mostov.
- Vypustenie úpravy TNS Zohor vzhľadom na to, že táto TNS je riešená v súvisiacej stavbe („ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR“, Stavba A, úsek A.1).

MINISTERSTVO DOPRAVY SLOVENSKEJ REPUBLIKY

SEKCIA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY A DRÁH

• Zmena typu zábrany proti dotyku zo zvislej na vodorovnú. Bude použitý rovnaký typ zábrany, aký bol už na moste nainštalovaný nad koľajami č.1 a 2 trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR.

Členenie stavby

Stavba obsahuje prevádzkové súbory (ďalej PS) a stavebné objekty (ďalej SO), ktoré sú základnými prvkami celej stavby. Prevádzkový súbor (PS) – je samostatný súbor strojov a zariadení zabezpečujúci technologickú prevádzku, schopný samostatne plniť technologickú funkciu v danom odbore činnosti. Stavebný objekt (SO) – je samostatné vymedzené stavebné dielo, ktoré umožňuje umiestnenie prevádzkového súboru, alebo vykonávanie nejakej technologickej činnosti. Má umožniť samostatné uvedenie do prevádzky.

PS a SO, ktoré budú realizované v súvisiacich stavbách sú vypustené zo zoznamu. Ide o prevádzkové súbory 40-23-01 TNS Zohor, rekonštrukcia RSS, 40-24-01 TNS Zohor, úprava rozvodne 25 kV a stavebný objekt 41-05-30 Devínska Nová Ves - št. hranica SR/RR, úprava železničného zvršku.

Objektová skladba stavby

PS 41-23-01 ŽST Devínska Nová Ves, úprava DLR ŽSR, Devínska Nová Ves - Marchegg, elektrifikácia trate

SO 41-13-30 Devínska Nová Ves – št. hr. SR/RR, protidotykové prekážky žel. most v žkm 39,714

SO 41-23-30 Devínska Nová Ves – št. hr. SR/RR, ukoľajnenie ocelových konštrukcií

SO 41-23-31 Devínska Nová Ves – št. hr. SR/RR, diaľkové ovládanie odpájačov

SO 41-26-30 Devínska Nová Ves – št. hr. SR/RR, trolejové vedenie

Stavba sa nedelí na etapy, do prevádzky bude uvedená naraz v jednom termíne. Niektoré objekty a prevádzkové súbory realizované v stanici Devínska Nová Ves budú vzhľadom na prevádzkové potreby uvedené do prevádzky hneď po ich stavebnom ukončení.

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

Navrhovaný zámer bude realizovaný na existujúcich pozemkoch ŽSR. Stavba nevyžaduje záber poľnohospodárskej a lesnej pôdy. Po ukončení stavby budú zariadenia staveniska zdemontované, dočasné prístupové komunikácie a spevnené plochy zrušené a na očistené a urovnané plochy sa spätne rozprestrie zemina z dočasných záberov.

Chránené územia

Priamo v dotknutom území sa nenachádza žiadne veľkoplošné chránené územie vyhlásené v zmysle zákona č. 543/2003 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Dotknutý úsek železničnej trate vrátane príľahlých úsekov ciest sa nachádza prevažne v území, v ktorom platí 1. (všeobecný) stupeň ochrany prírody a krajiny v zmysle § 12 uvedeného zákona. Priamo v dotknutom území sa nachádza maloplošné chránené územie Chránený areál Devínske alúvium Moravy.

MINISTERSTVO DOPRAVY SLOVENSKEJ REPUBLIKY

SEKCIA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY A DRÁH

Kapacitné údaje

Trolejové vedenie 2,290 m

Odpojovač 3 ks

3. Účel stavby

Navrhovaná stavba „ŽSR, Devínska Nová Ves - Marchegg, elektrifikácia trate“ je jednou z viacerých stavieb, ktorých cieľom je modernizácia železničnej infraštruktúry Železníc Slovenskej republiky. Táto vychádza zo základných medzinárodných dohôd AGC a AGTC druhej paneurópskej dopravnej konferencie na Kréte v roku 1994, ako aj z Uznesenia vlády SR č. 197/96 a je sústredená na modernizáciu paneurópskych železničných koridorov.

Územím Slovenska prechádzajú tri železničné koridory a to č. IV, V a VI. Z toho územím hlavného mesta SR Bratislavy prechádzajú dva pre Slovensko najvýznamnejšie a to koridor č. IV: Berlín - Praha - Bratislava – Budapešť - Thesaloniky a koridor č. V: Venezia - Terst/Koper - Lublana - Budapešť - Užhorod - Lvov a jeho vetva Bratislava - Žilina - Košice - Čierna n/Tisou. Vzhľadom na to, že elektrifikácia traťového úseku štátna hranica SR/AT - Marchegg (OBB) (realizácia na rakúskom území) je už projektovo ukončená a čaká sa na jej realizáciu, je potrebná realizácia predkladanej stavby aj zo strany Slovenska.

Technicky je potrebné spoločne a súčasne vybudovať kotevný úsek trakčného vedenia umiestnený na štátnej hranici. Stavba, ktorá je predmetom tejto dokumentácie a jej účelom je elektrifikácia existujúcej jednokoľajnej 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/AT) ako rozhodujúceho stavebného objektu stavby a iné s tým sú súvisiace stavebné objekty a prevádzkový súbor, ktoré umožnia prevádzku vlakov s elektrickou trakciou medzi Bratislavou a Viedňou.

Technické riešenie

PS 41-23-01 ŽST Devínska Nová Ves, úprava DLR

Existujúci stav: V súčasnosti trať nie elektrifikovaná a teda nie je ovládaná DLR.

Navrhovaný stav: Diaľkové riadenie danej stanice bude zabezpečené zariadením TDR1 - terminál diaľkového riadenia. Ten bude zabezpečovať riadenie a signalizovanie vybraných úsekových odpájačov TV v danom úseku trate, prvkov rozvodu 6kV a signalizovanie stavov náhradného zdroja el. energie. TDR1 sa bude skladať z rozvádzača R-TDR a riadiaceho pultu CX2. Komunikovať bude s riadiacim strediskom elektrotechniky v RSE Bratislava.

SO 41-13-30 Devínska Nová Ves – št. hr. SR/AT, protidotykové prekážky železničný most v žkm 39,714

Existujúci stav: V mieste kríženia trate s vlečkou do Volkswagenu sa nachádza mostný objekt, na ktorom nie sú (v mieste koľaje do Marcheggu) v súčasnosti osadené zábrany proti dotyku. Tie sa nachádzajú len v mieste dvojkolejnej trate do Kútov.

Nový stav: Na existujúcom moste bude v mieste nad novo zatrolejovanou traťou umiestnená vodorovná prekážka proti dotyku živých častí. Konštrukcia zábrany je navrhnutá ako rám,

MINISTERSTVO DOPRAVY SLOVENSKEJ REPUBLIKY SEKCIA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY A DRÁH

ktorého vodorovné prvky tvoria profily IPE 120 dĺžky 4,300 m (priečny smer) a profily U120 (pozdĺžny smer) zavretané prvkami tvaru L. Zvislé prvky sú navrhnuté z profilov 2U120. Podopretie konzoly vodorovného rámu je zabezpečené oceľovými profilmi, stuženie je navrhnuté zo zvaranej siete z betonárskej výstuže. Šírka jedného rámu je 1450 mm.

Kotvenie budú tvoriť zvarené dvojice U profilov pripevnené na zvislé prvky. Polohu rámu je možné upraviť rektifikačnými skrútkami. Samotnú zábranu a zároveň vyplň vodorovného rámu bude tvoriť trapézový plech. Dĺžka prekážky bude 5,8 m (4 dielce) na ľavej strane mosta a 5,8 m (4 dielce) na pravej strane mosta. Protidotykové zábrany budú umiestnené v zmysle STN EN 50122-1 a budú osadené tak, aby presahovali za os elektrifikovanej koľaje minimálne 2,5 m. Zvod bude riešený izolovaným vodičom FeZn Ø 10 mm a súvislé protidotykové zábrany budú prepojené izolovaným vodičom FeZn Ø 10 mm. Zvod od zábran k päte podpory mostu bude vyvedený na spoločnú svorku. Svorka bude rozhraním medzi správcom príslušného nadjazdu a správcom trakčného vedenia. Od tejto svorky je ukoľajnenie riešené v rámci objektu SO 41-23-30 Devínska Nová Ves - št. hranica SR/AT, ukoľajnenie oceľových konštrukcií. Ukoľajnenie je riešené nepriamo (cez prierazku).

SO 41-23-30 Devínska Nová Ves – št. hr. SR/AT, ukoľajnenie oceľových konštrukcií

Ochranné opatrenia vodivých konštrukcií nachádzajúcich sa v zóne vrchného trolejového vedenia (TV) alebo zóne zberača prúdu (PZ), budú zabezpečené v zmysle STN EN 50122-1/2011, nepriamym spojením chránenej konštrukcie so spätným vedením (ukoľajnením cez opakovateľnú prierazku). V miestach, kde bude trať zabezpečená pomocou počítačov osí, budú oceľové konštrukcie ukoľajnené priamo. Zóna trolejového vedenia a zóna zberača prúdu je stanovená rozmermi $x = 4$ m, $y = 2$ m, $z = 2$ m. Zároveň je riešené aj zaistenie spätnej vodivej cesty pre trakčný prúd, ktorý bude vedený koľajnicami.

SO 41-23-31 Devínska Nová Ves – št. hr. SR/AT, diaľkové ovládanie odpájačov

Existujúci stav: Káble DOO medzi svorkovnicovými skriňami MXT2 a MXT3 sú pôvodné v zlom technickom stave. Jestvujúce káble DOO sú zaústené v suteréne prijímacej budovy v ŽST DNV, v jestvujúcej káblovej skrini MXT1, osadenej na stene v miestnosti č. 0.05 a na opačnej strane na svorkách motorických pohonov jestvujúcich odpájačov ÚO 411 a ÚO 412. Jestvujúce trakčné vedenie v ŽST DNV je elektricky oddelené od širšej trate zo smeru Zohor jestvujúcimi úsekovými odpájačmi ÚO 411 a ÚO 412.

Navrhovaný stav: Doplnenie jestvujúceho a vybudovanie nového TV v ŽST DNV vrátane úsekových odpájačov vyvolá potrebu dobudovania jestvujúceho a vybudovania nového diaľkového ovládania odpájačov. Napojenie jestvujúcich a projektovaných motorických pohonov odpájačov bude káblami CYKY-O 7x4mm². Projektované káble budú vedené od jestvujúcej svorkovnicovej skrinky MXT1, osadenej v suteréne prijímacej budovy v ŽST DNV, na stene v miestnosti č. 0.05, až po trakčné stožiare s projektovanými odpájačmi ÚO 400 a ÚO 003A. Pre jestvujúce odpájače ÚO 411 a ÚO 412 sa namontujú nové káble CYKY-O 7x4mm² medzi jestvujúcimi svorkovnicovými skriňami MXT2 a MXT3.

SO 41-26-30 Devínska Nová Ves – št. hr. SR/AT, trolejové vedenie

Existujúci stav: Devínska Nová Ves št. hr. - ŽST Devínska Nová Ves sa nachádza v TÚ 2805, DÚ 02 na trati Devínska Nová Ves št. hr. – Devínska Nová Ves v km 37,910 – 40,291. Trať je jednokoľajná (koľaj č. 1) a je neelektrifikovaná. Najvyššia traťová rýchlosť je 80 km/h, zabezpečovacie zariadenie je 3. kategórie v zmysle TNŽ 34 2620. Staničenie trate je zaistené

MINISTERSTVO DOPRAVY SLOVENSKEJ REPUBLIKY

SEKCIA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY A DRÁH

betónovými hektometrovníkmi, resp. kovovými tabuľkami, ktoré sú na niektorých miestach poškodené. V traťovom úseku sa nachádza celkovo 5 mostných objektov.

Aktuálne sa spracováva návrh na trvalé obmedzenie traťovej rýchlosti (TOTR) na 70 km/h a v mieste mosta km 37,910 s najväčším poškodením (klenba č. 1) s obmedzením rýchlosti na 20 km/h, ktoré platí do dokončenia rekonštrukcie koľajového zvršku.

Navrhovaný stav: Objekt rieši aktualizáciu objektu SO 41-26-30 - Devínska Nová Ves – št. hr. SR/AT, trolejové vedenie, ktorý je súčasťou stavby „ŽSR, Devínska Nová Ves - Marchegg, elektrifikácia“ z roku 2013 (ďalej len „elektrifikácia“). Objekt preberá nové polohy stožiarov z objektu SO 12 - Predelektrifikačné úpravy, ktoré patria do 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“ z roku 2022 (ďalej len „rekonštrukcia mostu“).

V rámci tohto objektu budú aktualizované typy základov trakčných stožiarov, typy stožiarov a výstroj stožiarov. Rozsah budovania nového trakčného vedenia je od nžkm 40,204 (ŽST Devínska Nová Ves) po nžkm 37,910 (št. hranica SR/AT). Trakčné vedenie bude navrhnuté pre rýchlosť $v=160$ km/h. Skutočná maximálna traťová rýchlosť je $v=120$ km/h.

Návrh trakčného vedenia rešpektuje priestorovú rezervu pre budúce zdvojkolajnenie trate. Podkladom pre toto zdvojkolajnenie slúžila Štúdia uskutočniteľnosti zdvojkolajnenia trate DNV – Marchegg. Pred touto stavbou sa predpokladá dokončenie stavby: „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR“, SO 01-35-01 Devínska Nová Ves – Zohor, trakčné vedenie. Inak by sa museli pred úpravou koľaje 1 smerom na Marchegg postaviť v predstihu náhrady za existujúce brány 1-2, 3-4 a 5-6, pri ktorých by došlo k obnaženiu základov pri realizácii železničného spodku a odvodnenia v tejto stavbe. Navrhnutá je elektrifikácia striedavou napäťovou sústavou 25 kV, 50 Hz. Napájanie trakčného vedenia bude z TNS Zohor, z nepárnej skupiny koľají č. 1-3 v ŽST DNV. Pripojené bude na trakčné vedenie nad koľajou č. 3. Trakčné vedenie ŽST DNV bude od trate smer Marchegg oddelené pomocou elektrického delenia v žkm 40,74. TV bude pozdĺžne napájané cez odpájač č. 400 (diaľkovo riadený) na stožiar č. 61 (exist.) v žkm 40,042. Pričné prepojenie TV je navrhnuté z koľaje č. 1 (smer ŽST Zohor) cez odpájače 003A (diaľkovo riadený) na stožiar č. 61A (exist.) a odpájač 003B (ručný) na stožiar 61B (exist.). Odpájače sú umiestnené v žkm 40,006. Trakčné vedenie na hranici medzi Slovenskou republikou a Rakúskom bude oddelené pomocou krátko neutrálneho úseku dĺžky 8 m v zmysle STN EN 50 327. Bude tvorené dvojicou fázových deličov s uzemnenou neutrálnou časťou medzi nimi. Delenie bude v žkm 37,911, pričom jeden delič bude na slovenskej strane územia a druhý na rakúskej strane. Kotevný úsek TV, ktorý začína pred mostom a končí na rakúskej strane za mostom je celistvý s tým, že z hľadiska stanovenia investičných nákladov rozpočet obsahuje náklady na príslušnú polovicu kotevného úseku, po hranicu SR/AT. V medzistaničnom úseku je navrhnutá hlavná plnokompenzovaná zostava reťazovkového TV typu „S“ schválenej ŽSR, trolejový drôt 100 mm² Cu so stálou ťahovou silou 10 kN a nosné lano 50 mm² Bz so stálou ťahovou silou 10 kN a prídavným lanom 50 mm² Bz so stálym ťahom 2,3±0,2 kN. Napínacie ústrojenstvo bude navrhnuté s prevodom 1:3 (prevedenie lanová tretia brzda). Maximálne rozpätie trakčných stožiarov bude navrhnuté 62 m pri základnej rýchlosti vetra 27,5 m/s. Menovitá výška trolejového drôtu bude 5,5 m nad STKP, pričom maximálny sklon trolejového drôtu bude rešpektovať TNŽ 34 1540 a STN EN 50 119. Kľukatosť trolejového drôtu bude na priamej trati 25cm v oblúkoch 35cm v závislosti od charakteru koľajového riešenia. Závesy TV sú navrhnuté na individuálnych stožiaroch na otočných konzolách podľa vzorovej zostavy (typ „S“, schválenej ŽSR) s nosným lanom, ktoré

MINISTERSTVO DOPRAVY SLOVENSKEJ REPUBLIKY

SEKCIA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY A DRÁH

sleduje kľukatosť trolejového drôtu. Výška zostavy zjazdného závesu bude určená podľa typu závesu a polomeru oblúka, v ktorom bude záves namontovaný.

V jednotlivých zostaveniach závesov budú použité plastové izolátory s menovitým napätím 25 kV. Vodorovne montované izolátory budú opatrené ochrannými prostriedkami - zariadením proti sadaniu vtákov (ekochráničkou). Základy TV budú vyhotovené podľa typovej dokumentácie schválenej ŽSR a to hĺbené hranolové pre stožiare nosné, výstužné a stupňové pre stožiare kotevné, betón je navrhnutý podľa STN EN 206-1 – C 25/30. Výstuž základov je tvorená oceľovými prútmi 10 216 (E) R14 mm dĺžok určených podľa veľkosti nadbetónovania. Stožiare TV budú zhotovené podľa typovej dokumentácie schválenej ŽSR, doplnenej o stožiare s pätkou. Nosné stožiare sú navrhnuté oceľové trubkové a pre ukotvenie zostáv a umiestnenie odpájačov sú navrhnuté priehradové stožiare. Pevné body TV sú navrhnuté zakotvením na stožiar s krátkym kotevným stĺpikom vo vzdialenosti 8 m. Kotevné lano pevného bodu je 50 mm² Bz. Izolátory TV budú použité na menovité napätie trakčnej siete 25kV, 50Hz AC a vzdušné vzdialenosti medzi živými časťami vrchného trakčného vedenia a stavbami sa budú posudzovať v celej stavbe pre striedavé napätie 25kV, 50Hz. Spínacie prístroje (odpojovače, odpínače) budú ovládané podľa charakteru diaľkovo z elektrodispečingu, resp. ručne. Deliče budú navrhnuté na menovité napätie trakčnej siete 25kV, 50Hz AC. Na ochranu vrchných trolejových vedení budú navrhnuté rožkové bleskoistky. Spätný prúd bude vedený koľajnicami, ktoré budú zvarené do bezstykovej koľaje. Trať bude v novom stave zabezpečená pomocou dvoj pásových koľajových obvodov.

4. Rozpočet a ekonomické hodnotenie

Celkové náklady posudzovanej stavby z roku 2013 sú 3 772 160 EUR bez DPH v CÚ 2013.

Celkové náklady stavby po zmene projektu sú vo výške 1 129 796,97 EUR bez DPH v CÚ 2023.

Názov	Náklady DSPRS v €
PS 41-23-01	39 898,39
SO 41-13-30	43 081,17
SO 41-23-30	34 292,23
SO 41-23-31	103 667,26
SO 41-26-30	908 857,92
Spolu	1 129 796,97

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

- fondy EÚ,
- štátny rozpočet.

Efektívnosť navrhovanej verejnej práce (projekt z roku 2013)

Hodnotenie efektívnosti je vypracované v zmysle metodických pokynov pre analýzu nákladov a prínosov (CBA analýza). Je posudzované:

- v priamom okruhu investora v rámci finančnej analýzy

MINISTERSTVO DOPRAVY SLOVENSKEJ REPUBLIKY

SEKCIA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY A DRÁH

- z hľadiska celospoločenského v rámci ekonomickej analýzy

Technická a ekonomická úroveň verejnej práce:

Kapacity získané realizáciou stavby:

Priepustnosť úseku po elektrifikácii: 107 vlakov/24 hod.

Výhľadový rozsah dopravy: 104 vlakov/24 hod.

Využitie priepustnosti: 97,2%

Realizáciou stavby nedôjde k potrebe zvýšenia počtu zamestnancov oproti súčasnému stavu. Počas realizácie okrem špecializovaných prác dodávateľa nebude zvýšená potreba iných zamestnancov.

Sociálne účinky stavby:

Realizáciou investície, prinášajúcej zmenu trakcie z motorovej na elektrickú dôjde k skráteniu jazdných časov vlakov

Osobnej dopravy smer Devínska N.Ves – Marchegg (AT) IC - 1,5 min, R(REX) - 1 min
Opačný smer IC - 1,5 min, R(REX) - 1 min

Nákladnej dopravy smer Devínska N.Ves – Marchegg (AT) Pn - 4,3 min, Nex - 3,1 min
Opačný smer Pn - 3,9 min, Nex - 3,0 min

V spojitosti so elektrifikáciou úseku Marchegg – Wien -stavbou ÖBB dôjde k výraznejšiemu skráteniu jazdných časov vlakov, ktoré však tento projekt nevie vyčíslieť.

Enviromentálne účinky sú zníženie hluku, emisie, nehodovosti.

Prínosy budú aj z predpokladaného presunu časti osobnej dopravy z cestnej na železničnú.

Stavba má výnos zvýšenia zamestnanosti počas výstavby.

Ďalej zvýšenie zamestnanosti počas prevádzkovania u dopravcov, operátorov v spojitosti so zvýšením dopravných výkonov.

Sociálno – ekonomická návratnosť v roku 2013: počas hodnotiaceho obdobia návratná.

Vzhľadom na prenesenie časti nákladov na súvisiace stavby a vzhľadom na predpokladané zvýšenie kapacity oproti pôvodnému projektu dosiahnutím traťovej rýchlosti 120 km/h bude finančná aj sociálno – ekonomická návratnosť výrazne vyššia.

Záverečné zhodnotenie zmeny PD

Projekt po zapracovaní zmien výrazne zvýši efektívnosť výstavby, ako aj efektívnosť využitia železničnej trate.

V projekte nie sú uvedené skutočnosti o prerokovaní so štátnou správou a samosprávami ako ani s ostatnými dotknutými subjektmi. Zmena koncepcie - nepostavenie pilotových podpier vedľa mosta zlepšuje priestorové a enviromentálne parametre a boli prerokované v stavbe

MINISTERSTVO DOPRAVY SLOVENSKEJ REPUBLIKY
SEKCIA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY A DRÁH

„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“.

5. Záver

Na základe prerokovania a posúdenia predloženej zmenenej dokumentácie pre realizáciu stavby a odporúčania generálneho riaditeľa ŽSR

a/ s c h v a ľ u j e m :

1. projektovú dokumentáciu pre realizáciu stavby pre účely zmeny stavebného povolenia stavby

„ŽSR, Devínska Nová Ves – Marchegg, elektrifikácia trate“,

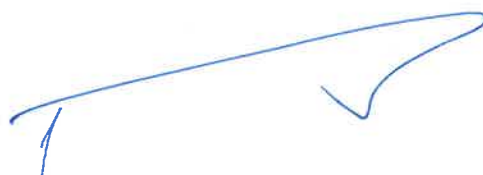
b/ u k l a d á m :

1. investorovi stavby v zastúpení odborom investorským GR ŽSR Bratislava splniť pripomienky uvedené v bode 4 odborného posudku číslo 02393/2024/O230-36 zo dňa 6.05.2024.

V Bratislave, dňa 30. mája 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