

SCHVAĽOVACIE ROZHODNUTIE

k zlúčenej projektovej dokumentácii pre stavebný zámer
a územné rozhodnutie stavby

**„ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna
hranica SR/ČR, úsek Malacky (mimo) - Kúty“**

MINISTERSTVO DOPRAVY SLOVENSKEJ REPUBLIKY
SEKCIA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY A DRÁH

1. Základné identifikačné údaje

Stavba: „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR, úsek Malacky (mimo) - Kúty“

Druh dokumentácie: Zlúčená projektová dokumentácia pre stavebný zámer a územné rozhodnutie /DSZ/DÚR/

Charakter stavby: Líniová stavba vo verejnom záujme

Miesto stavby:

Kraj: Bratislavský, Trnavský

Okres: Malacky, Senica

Katastrálne územie: Malacky, Veľké Leváre, Závod, Moravský Svätý Ján, Sekule, Borský Svätý Jur, Kuklov, Kúty, Čáry

Druh stavby: Modernizácia hlavnej dvojkolajnej železničnej trate

Investor:

Názov : **Železnice Slovenskej republiky**

Adresa : Klemensova 8, 813 61 Bratislava

IČO : 31 364 501

Nadriadený orgán investora:

Názov : **Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky**

Adresa : Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava

Projektant stavby:

Názov : **Valbek SK spol., s.r.o,**

Adresa: Eurovea centráľ 1, Pribinova 4, 851 01 Bratislava

2. Základné údaje stavby

Modernizácia železničnej trate v úseku Malacky (mimo) - Kúty je súčasťou železničnej trate č.126A (Bratislava - Kúty – Lanžhot /CZ/). Stavba sa nachádza na území dvoch samosprávnych krajov, a to v Bratislavskom kraji a Trnavskom kraji. Daná modernizovaná trať bude mať nasledovné výkonnostné parametre:

- železničná trať TEN-T sieť,
- dopravný kód (TSI INFRA) P4-P5-F1 (zmiešaná doprava),
- menovitý rozchod koľaje 1 435 mm,
- priechodný prierez min. GC s nádst. pre elektrickú časť trate,
- zaťaženie na nápravu 22,5 t,

MINISTERSTVO DOPRAVY SLOVENSKEJ REPUBLIKY
SEKCIA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY A DRÁH

- traťová rýchlosť 200 km/h (mimo ŽST Kúty),
- užitočná dĺžka nástupišť a 200 – 400 m,
- výška nástupišť a 550 mm v prípade polomeru oblúka 300 m a viac,
- dĺžka vlaku 740 – 1 050 m,
- dĺžka modernizácie železničnej trate (staničenie v koľaji č.1) 26,021 km,
- bez úrovňového križovania,
- mostný prechodový prierez MPP 3,0 s nástavcom pre el. trate, mosty a priepusty s priebežným koľajovým lôžkom,
- implementácia systému ERTMS/ETCS L2 v spojitosti s novými zabezpečovacími zariadeniami v súlade s platnými TSI CCS,
- zariadenia pre diagnostiku železničných koľajových vozidiel – check point min. Indikátor horúcobežnosti ložísk.

Investičné náklady

Investičné náklady stavby podľa DSZ/DÚR sú **349 306 503,21 EUR bez DPH** v cenovej úrovni (CÚ) 4Q/2020. Stavba bude financovaná z prostriedkov EÚ.

Doba výstavby

Predpokladané termíny realizácie:

- začiatok výstavby 12/2024
- koniec výstavby 9/2028

Hlavnou zásadou, z ktorej sa pri postupoch výstavby uvažuje je, že sa modernizácia uskutoční počas zachovania prevádzky železničnej dopravy a to postupným vylučovaním koľají v príslušných dopravných a zachovaním aspoň jednej prevádzkovej koľaje v traťových úsekoch.

Projektant v stupni DSZ/DÚR navrhol realizáciu stavby v ôsmich etapách s predpokladanou dobou výstavby 45 mesiacov.

Etapy výstavby:

1 Etapa (5 mesiacov):

Zahrňa všetky prípravné stavebné práce, ktoré bude možné vykonať vo všetkých profesiách bez nárokov na výluky dopravy resp. v rámci krátkodobých výluk dopravy:

- odstránenie porastu a zelene,
- odstránenie prebytočných pozemných a inžinierskych stavieb; okrem pozemných stavieb, v ktorých sa nachádza technologické zariadenie potrebné pre dopravnú prevádzku, tieto pozemné stavby sa odstránia až po odpojení týchto zariadení,

MINISTERSTVO DOPRAVY SLOVENSKEJ REPUBLIKY
SEKCIA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY A DRÁH

- preložky inžinierskych sietí,
- výstavba technologickej budovy definitívnej výhybne Ciglát v nžkm 39,690.

2 Etapa (7 mesiacov):

- výstavba ŽST Veľké Leváre, nepárna skupina (koľ. č. 1 a 3), nové krajné jednostranné nástupište,
- výstavba traťovej koľaje č. 1 v úseku Malacky – Veľké Leváre,
- sprevádzkovanie dočasnej RS Veľké Leváre,
- demontáž technológie 6kV v existujúcej RS Veľké Leváre,
- búracie práce budovy RZZ+RS Veľké Leváre,
- výstavba ŽST Kúty, koľaje pre osobnú dopravu v párnej skupine (nové koľ. č. 4 – 14) + 2 nové ostrovné nástupištia.

- 3 Etapa (5 mesiacov):

- výstavba ŽST Veľké Leváre, párna skupina, koľaje. č. 2 – 6, nové ostrovné jednostranné nástupište,
- výstavba traťovej koľaje č. 2 v úseku Malacky – Veľké Leváre,
- výstavba ŽST Kúty, nepárna skupina + koľaj č. 2, krajné nástupište.

4 Etapa (10 mesiacov):

- výstavba traťových koľají č. 1, 2 (v poradí koľaj č.2, následne koľaj č.1) v úseku Veľké Leváre – dočasná výhybňa Ciglát, vrátane definitívnej polohy výhybne Ciglát,
- výstavba ŽST Kúty, párna skupina, koľaje č. 16 – 32.

5 Etapa (8 mesiacov):

- výstavba traťových koľají č. 1, 2 (v poradí koľaj č.2, následne koľaj č.1) v úseku nžkm 45,462 (od budúcej výhybne Sekule) – Kúty.

6 Etapa (1 mesiac):

- výstavba traťových koľají č. 1, 2 v úseku dočasná výhybňa Ciglát – nžkm 41,300 vrátane zrušenia dočasnej výhybne Ciglát.

7 Etapa (6 mesiacov):

- výstavba traťových koľají č. 1, 2 (v poradí koľaj č.2, následne koľaj č.1) v úseku nžkm 41,300 – ŽST Sekule.

8 Etapa (3 mesiace):

- zrušenie ŽST Sekule, výstavba traťových koľají č.1 a č.2 vrátane výhybne Sekule,

MINISTERSTVO DOPRAVY SLOVENSKEJ REPUBLIKY
SEKCIA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY A DRÁH

- búracie práce budovy RZZ+RS Sekule.

Členenie stavby

Stavba je členená na šesť UČS tak, aby sa tieto mohli samostatne realizovať a pri prepájaní existujúcich úsekov s novými (i po ich čiastočnom zrealizovaní a predčasnom uvedení do prevádzky) sa z hľadiska prevádzky dopravy na dráhe zachovala plynulosť železničnej prevádzky. Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR, úsek Malacky (mimo) – Kúty je rozčlenený na nasledujúce traťové úseky:

UČS 00	ETCS L2,
UČS 05	Traťový úsek Malacky – Veľké Leváre,
UČS 06	ŽST Veľké Leváre,
UČS 07	Traťový úsek Veľké Leváre – Ciglát,
UČS 08	Traťový úsek Ciglát (mimo) – Kúty,
UČS 09	ŽST Kúty.

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

Vzhľadom na dodržanie technických kritérií sú v trase novej železničnej trate navrhnuté preložky oblúkov. Ďalej pri riešení preložiek cestných komunikácií dôjde k záberom pozemkov vo vlastníctve iných fyzických a právnických osôb.

Pre dočasné zábery sa vykoná dočasné odňatie poľnohospodárskej pôdy z Poľnohospodárskeho pôdneho fondu a lesnej pôdy z Lesného pôdneho fondu. Nájomné zmluvy pre užívanie dočasných nájmov bude, podľa súčasných podmienok realizovať budúci zhotoviteľ stavby. Po ukončení stavby sa pozemky, ktoré boli zahrnuté v dočasných záberoch, dajú do pôvodného stavu, alebo do stavu, ktorý si zmluvne dohodne vlastník so zhotoviteľom.

Trvalé zábery, na ktorých bude umiestnená celá líniová stavba budú (po vydaní Územného rozhodnutia na umiestnenie stavby) trvalo odňaté z poľnohospodárskej pôdy z Poľnohospodárskeho pôdneho fondu a lesnej pôdy z Lesného pôdneho fondu. To znamená, že sa zmení druh pozemku z poľnohospodárskej a lesnej pôdy na stavebný pozemok.

K výrubu drevín dôjde len v nevyhnutnom rozsahu, v *období vegetačného pokoja*. Pri nevyhnutnom výrube sa bude postupovať v súlade s platnou legislatívou a nutné výruby budú zrealizované len na základe povolení príslušných úradov. Presná špecifikácia nutného výrubu bude upresnená v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie. Pri výrube drevín rastúcich mimo lesné pozemky sa bude postupovať v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny.

Chránené územia

V trase Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR, úsek Malacky (mimo) - Kúty sa v zmysle Zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza chránené územie *CHVU Záhorské Pomoravie*.

MINISTERSTVO DOPRAVY SLOVENSKEJ REPUBLIKY
SEKCIA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY A DRÁH

Ďalšími najbližšími chránenými územiami, ktoré sa nachádzajú v širšom okolí železničnej trate sú:

- CHKO Záhorie,
- NPR Abrod,
- CHA Marhecké rybníky.

Kultúrne pamiatky

Stavba **nezasahuje** do pamiatkových území - pamiatkových zón. V blízkosti železničnej trate sa nachádza 5 známych archeologických lokalít (žiarové pohrebisko z doby rímskej v katastrálnom území (k.ú.) Malacky, osídlenie z obdobia mladšej doby bronzovej - velatická kultúra v k.ú. Veľké Leváre, žiarové pohrebisko z doby rímskej a sídliskové objekty v k.ú. Sekule, osídlenie z obdobia eneolitu v k.ú. Kúty, osídlenie z 15. a 16. storočia v k.ú. Brodské a 16 vytipovaných predpokladaných lokalít.

Kapacitné údaje

Predpokladaný počet pracovníkov a mechanizácie pri výstavbe bude známy až po výbere zhotoviteľa stavby a zvolenej technológie.

3. Účel stavby a koncepcia riešenia

Modernizácia daného úseku železničnej trate (Malacky /mimo/ – Kúty)* vychádza z koncepcie európskych dopravných koridorov, ktoré boli definované na Paneurópskych konferenciách ministrov dopravy, hlavne na II. Paneurópskej konferencii, ktorá sa konala v roku 1994 na Kréte. V rámci Pan-Európskej dopravnej siete bola vyčlenená sieť multimodálnych koridorov pre členské krajiny EÚ. Daná stavba je súčasťou Koridoru č. IV. - v úseku štátna hranica ČR/SR - Kúty - Bratislava - Štúrovo - štátna SR/MR. Zo strany Slovenskej republiky nadväzuje na závery Krétskej konferencie Dlhodobý program rozvoja železničných ciest (schválený Uznesením vlády SR č. 197/1996).

Návrh dopravno-technologického riešenia vychádza z analýzy súčasného stavu, výhľadových dopravných a prepravných výkonov a základných princípov aplikovaných na modernizovaných tratiach. Úsek trate Malacky (mimo) – Kúty bude v novom stave dvojkolačný, elektrifikovaný striedavou trakčnou sústavou ~25 kV, 50 Hz.

Do riešeného úseku budú aj naďalej zapojené dve odbočné trate:

- jednokolačná trať Trnava - Kúty zaústená do ŽST Kúty,
- jednokolačná trať Kúty – Sodoměřice nad Moravou (CZ) zaústená do ŽST Kúty,

a 3 železničné stanice:

MINISTERSTVO DOPRAVY SLOVENSKEJ REPUBLIKY
SEKCIA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY A DRÁH

- ŽST Veľké Leváre (medziľahlá stanica),
- ŽST Sekule (v súčasnosti medziľahlá stanica – nový návrh zastávka + výhybňa),
- ŽST Kúty (odbočná, vlakotvorná, pohraničná prechodová, dispozičná).

***PREDMET ZMENY č.1**

Predkladaná projektová dokumentácia zahŕňa taktiež **Zmenu č. 1**, ktorá bola vyvolaná z dôvodu zosúladenia predkladanej stavby so súvisiacou stavbou „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR“ (Modernizácia dvoch úsekov železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SK/CZ - Zmluva podľa žltého FIDICu), ktorej realizácia predchádza realizácii predkladanej stavby. Súvisiaca stavba zasahuje do predkladanej stavby na začiatku aj na konci modernizovaného úseku.

Okrem uvedeného dôvodu je ďalej do ZMENY č.1 zapracovaná zmena riešenia protihlukových stien podľa dopracovanej hlukovej štúdie z 04/2021 (výšky PHS do 2,62m).

Z dôvodu zásahu súvisiacej stavby do predkladanej stavby bol posunutý začiatok a koniec modernizácie železničného spodku a zvršku predkladanej stavby:

- začiatok modernizácie o cca 310m v smere staničenia (skrátene),
- koniec modernizácie o cca 870m proti smeru staničenia (skrátene).

Z tohto dôvodu bude časť objektov zrušená (budú riešené v súvisiacej stavbe) a časť upravená.

Staničenia pôvodného a nového začiatku a konca modernizácie železničného spodku a železničného zvršku v koľaji č.1:

		sžkm	nžkm	nžkm súvisiacej stavby
staničenie začiatku modernizácie	pôvodné	25,360	25,360 000	-
	po ZMENE č.1	25,670	25,671 184	25,681 113
staničenie konca modernizácie trať Bratislava – Kúty – Lanžhot (CZ)	pôvodné	68,964	68,960 528	
	po ZMENE č.1	68,248 226	68,247 685	
staničenie konca modernizácie trať Trnava - Kúty	pôvodné	66,523	66,525 000	
	po ZMENE č.1	66,518 205	66,520 000	
staničenie konca modernizácie trať Kúty – Skalica na Slovensku	bez zmeny	51,756 130	51,767 785	

(stotožnenie hektometrov trate Bratislava hlavná stanica – Kúty – Lanžhot (CZ) a trate Kúty – Skalica na Slovensku štátna hranica, v ŽST Kúty – nžkm 51,444162 = nžkm 68,000)

MINISTERSTVO DOPRAVY SLOVENSKEJ REPUBLIKY
SEKCIA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY A DRÁH

Rozdiel staničení nžkm oboch stavieb na začiatku modernizácie predkladanej stavby vyplýva z nasledovného:

- vypracovanie PD DSZ/DÚR predkladanej stavby predchádzalo vypracovaniu PD DSZ/DÚR súvisiacej stavby,
- staničenie nžkm predkladanej stavby bolo naviazané na polohu staničníka v sžkm 25,400 za ŽST Malacky,
- staničenie nžkm súvisiacej stavby bolo naviazané na staničenie konca výhybky č. 57 v ŽST Devínska Nová Ves.

Stručná charakteristika súčasného stavu

Riešený úsek železničnej trate je v súčasnosti dvojkolajný, elektrifikovaný v celej dĺžke striedavou trakčnou sústavou 25 kV a 50 Hz, s rozchodom 1435 mm, kategóriou zaťaženia trate D3, obrysom vozidla GB / 1-VM a s priechodným prierezom PpB 1 – SM. Železničný zvršok v posudzovaných úsekoch bol zriadený prevažne v 80. rokoch minulého storočia. V staničných kolajach je použitý prevažne zvršok tvaru R65 na betónových podvaloch s tuhým upevnením. V železničných staniaciach a zastávkach sú sypané nástupištia s hranou TISCHER alebo spevnené doskami SUDOP s úrovňovým prístupom pre cestujúcich (mimoúrovňový prístup cestujúcich je len na ZAST Moravský Svätý Ján. Maximálna traťová rýchlosť je 140 km/h. V úseku sa nachádza 9 úrovňových krížení s pozemnými komunikáciami a 14 železničných mostov.

Stručná charakteristika navrhovaného riešenia

Pri návrhu nového usporiadania kolajiska bolo nutné zohľadniť nasledovné požiadavky:

- rýchlosť v traťových a hlavných staničných kolajach 200 km/h (mimo ŽST Kúty),
- hlavné staničné kolaje bez nástupištných hrán,
- rýchlosť do predjazdných kolají odpovedajúca dynamike jazdy vlaku, ktorý zastavuje pri nástupišti,
- minimálna užitočná dĺžka predjazdných kolají 750 m,
- výhľadová frekvencia cestujúcich,
- výhľadový rozsah dopravy,
- výhľadový grafikon vlakovej dopravy,
- dĺžka nástupíšť železničných staníc 400 m v dopravných bodoch s pravidelným zastavovaním vlakov diaľkovej dopravy, 250 m pre osobné vlaky regionálnej dopravy,
- mimoúrovňové bezbariérové prístupy na nástupištia pre cestujúcich,
- optimalizácia počtu a vybavenia dopravní, počtu dopravných a manipulačných kolají,
- optimalizácia počtu výhybiek,

MINISTERSTVO DOPRAVY SLOVENSKEJ REPUBLIKY
SEKCIA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY A DRÁH

- splnenie požiadaviek pre interoperabilitu s dosiahnutím medzinárodných štandardov,
- zrušenie železničných priecestí a priechodov,
- zachovanie zapojenia funkčných vlečiek,
- dispečerské riadenie dopravy na úseku Devínska Nová Ves (mimo) – Kúty v LCRD Kúty,
- pevné svetelné návěstidlá na úseku SR Malacky (mimo) – Kúty na zábrzdňú vzdialenosť 1500 m (pre systém ETCS L2).

4. Rozpočet a ekonomické hodnotenie

Financovanie realizácie stavby sa predpokladá z prostriedkov EÚ. Rozpočtovaná cena podľa DSZ/DÚR je **349 306 503,21 EUR bez DPH v CÚ 4Q/2020**.

Rekapitulácia nákladov 4Q/2020 [€ bez DPH]					
UČS	SO	PS	PVI	ZS	Spolu
05	27 081 586,10	4 569 480,00	18 651 320,95	1 760 583,55	52 062 970,60
06	35 808 840,88	7 394 130,00	16 994 633,26	2 106 916,14	62 304 520,28
07	46 888 657,10	7 097 413,00	10 675 776,42	2 263 164,63	66 925 011,15
08	56 545 783,61	9 860 684,00	11 813 572,80	2 737 701,41	80 957 741,82
09	52 620 356,77	26 319 065,00	2 041 543,80	2 834 333,80	83 815 299,37
00	0	3 165 000,00	0	75 960,00	3 240 960,00
Spolu:					349 306 503,21

Stavba modernizácie je z hľadiska výstavby rozdelená na nasledujúce traťové úseky:

- UČS 05 Traťový úsek Malacky – Veľké Leváre
- UČS 06 ŽST Veľké Leváre
- UČS 07 Traťový úsek Veľké Leváre – výhybňa Ciglát
- UČS 08 Traťový úsek výhybňa Ciglát (mimo) – Kúty
- UČS 09 ŽST Kúty
- UČS 00 ETCS L2

Na stavebný zámer verejnej práce „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – št. hranica SR/ČR, úsek Malacky (mimo) - Kúty“ bol Ministerstvom dopravy Slovenskej republiky (ďalej len „MD SR“) vydaný protokol o vykonaní štátnej expertízy č. 4/2021 zo dňa

MINISTERSTVO DOPRAVY SLOVENSKEJ REPUBLIKY
SEKCIA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY A DRÁH

19.7.2021. Na základe uvedeného protokolu MD SR považuje cenu **419 857 tis. EUR bez DPH v cenovej úrovni 1. štvrt'roku 2021** za predpokladanú hodnotu zákazky predmetnej verejnej práce.

5. Záver

Na základe prerokovania predloženej zlúčenej projektovej dokumentácie pre stavebný zámer a územné rozhodnutie, jej posúdenia odborom expertízy GR ŽSR a odporúčania generálneho riaditeľa ŽSR

a/ s c h v a ľ u j e m :

1. zlúčenú projektovú dokumentáciu pre stavebný zámer a územné rozhodnutie stavby „**ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR, úsek Malacky (mimo) - Kúty**“,

b/ u k l a d á m :

1. investorovi stavby v zastúpení odborom investorským GR ŽSR Bratislava splniť pripomienky uvedené v bode 6 odborného posudku k projektovej dokumentácii DSZ/DÚR číslo 17956/2024/O230-3 zo dňa 16. apríla 2024.

V Bratislave, dňa 6. 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