

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

Číslo: 10602/2021/SŽDD/106046

Výtl. č. 1 - 3

SCHVAĽOVACIE ROZHODNUTIE

projektovej dokumentácie pre stavebné povolenie v podrobnostiach pre realizáciu stavby
(DSPRS)

**„Boleráz – Smolenice, komplexná rekonštrukcia železničného
zvršku (KRŽZ) koľaje č. 1“**

1. Základné identifikačné údaje stavby

Predkladateľ:	Železnice SR Odbor investorský Klemensova 8, 813 61 Bratislava
Druh dokumentácie:	Dokumentácia pre stavebné povolenie v podrobnostiach realizácie stavby (DSPRS)
Názov stavby:	„Boleráz – Smolenice, komplexná rekonštrukcia železničného zvršku (KRŽZ) koľaje č. 1“
Charakter stavby:	Líniová stavba dopravnej infraštruktúry vo verejnom záujme
Druh stavby:	stavba dráhy, trieda 2121 celoštátne železnice
Kategória trate:	trať 2. kategórie
Investor:	Železnice Slovenskej republiky, Bratislava Klemensova 8, 813 61 Bratislava 1
Ústredný orgán investora:	Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky 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:	Trnavský
Okres:	Trnava
Katastrálne územie:	Boleráz, Biňovce, Smolenice
Celkové investičné náklady:	12 633,10 tis. € bez DPH v CÚ 4. štvrťroka 2020 15 126,45 tis. € s DPH v CÚ 4. štvrťroka 2020
Predpokladaný začiatok výstavby:	04/2022
Predpokladané ukončenie výstavby:	10/2022
Doba výstavby:	6 mesiacov
Financovanie realizácie stavby:	zabezpečené z OP II pre rok 2022

Základné údaje o stavbe

Predmetom stavby je komplexná rekonštrukcia všetkých prvkov železničnej infraštruktúry vrátane mostných objektov v uvedenom úseku trate pre dosiahnutie zvýšenia súčasnej traťovej rýchlosti, priestorovej priechodnosti, únosnosti železničného spodku, bezpečnosti prevádzky a cestujúcich a tiež zvýšenia kultúry, komfortu a plynulosti cestovania. Rekonštrukciou technickej infraštruktúry sa znížia náklady na údržbu definičného úseku a obmedzia sa nepredpokladané poruchy a z nich vyplývajúce obmedzenia prevádzky. Súčasne sa dosiahne zníženie negatívnych dopadov železničnej prevádzky na obyvateľstvo a zlepšenie a skvalitnenie lokálneho životného prostredia.

Charakteristické údaje

Stavba rieši dopravnú infraštruktúru – úsek trate medzi železničnou stanicou ŽST Boleráz a ŽST Smolenice, železničnej trate Trnava – Kúty (číslovanie podľa pomôcok GVD ŽSR = trať č. 128C, číslovanie podľa cestovného poriadku dopravcu ZSSK a. s. = trať č. 116).

Stavenisko budúcej predmetnej stavby je situované v pôvodnom trasovaní jestvujúcej železničnej trate. Začína na začiatku výhybky č. 6 v Dopravni DOT Boleráz a končí na začiatku výhybky č. 1 v Dopravni DOT Smolenice. Dĺžka rekonštruovaného úseku trate je 4 947 m. Stavba rieši rekonštrukciu jestvujúcej jednokoľajnej elektrifikovanej železničnej trate s rozchodom 1435 mm v úseku medzi ŽST Boleráz a ŽST Smolenice, ktorá je súčasťou trate Trnava – Kúty. Trať bola vybudovaná ako odklonová trať v prípade rozsiahlejšej výlukovej činnosti alebo nepredpokladanom prerušení prevádzky na koridorovej trati Moravský most – Kúty – Devínska Nová Ves – Bratislava.

Predmetná jednokoľajná elektrifikovaná železničná trať medzi ŽST Boleráz – ŽST Smolenice je trať sčasti vedená na mierne vysokom násype železničného telesa v rovinnatom až mierne zvlnenom teréne a sčasti v záreze, najmä okolo vodnej nádrže Boleráz. Smerové vedenie trate je podmienené morfológiou prechádzanej krajiny, ktorú smerovými oblúkmi výrazne nenarušuje. Pozdĺžny sklon jestvujúcej trate stúpa od ŽST Boleráz v rozmedzí od 0,5 ‰ do 7,4 ‰. Na riešenej železničnej trati sa nachádzajú 3 železničné mosty, 4 priepusty – zväčša rúrové a jedno nástupisko v zastávke Bíňovce. Železničnú trať v rekonštruovanom úseku úrovňovo križujú 2 miestne komunikácie železničnými priecestiami.

V danom území bude asanovaný jestvujúci objekt budovy zastávky. Projektová dokumentácia uvažuje s komplexným odstránením budovy, studne, žumpy a oplotenia.

Členenie stavby

Stavba „Boleráz – Smolenice, KRŽZ koľ. č. 1“ sa v rámci predkladanej dokumentácie delí na nasledovné prevádzkové a stavebné objekty s určením správcovstva:

Prevádzkové súbory:

PS 01 Boleráz - Smolenice, Úprava zabezpečovacieho zariadenia

PS 02 Boleráz - Smolenice, Úprava zariadení OZT – káblová technika

správca:

ŽSR-OR TT, S OZT

ŽSR-OR TT, S OZT

Stavebné objekty:

SO 01 Boleráz - Smolenice, Železničný zvršok	ŽSR-OR TT, S ŽTS
SO 02 Boleráz - Smolenice, Demontáž železničného zvršku	ŽSR-OR TT, S ŽTS
SO 03 Boleráz - Smolenice, Kábová chráničková trasa	ŽSR-OR TT, S ŽTS
SO 04 Boleráz - Smolenice, Železničný spodok	ŽSR-OR TT, S ŽTS
SO 05 Boleráz - Smolenice, Zast. Bíňovce – nástupište	ŽSR-OR TT, S ŽTS
SO 05.1 Boleráz - Smolenice, Prístrešok pre cestujúcich	ŽSR-SM
SO 06 Boleráz - Smolenice, Prieput v km 15,448	ŽSR-OR TT, S ŽTS
SO 07 Boleráz - Smolenice, Prieput v km 16,518	ŽSR-OR TT, S ŽTS
SO 08 Boleráz - Smolenice, Prieput v km 17,788	ŽSR-OR TT, S ŽTS
SO 09 Boleráz - Smolenice, Prieput v km 19,262	ŽSR-OR TT, S ŽTS
SO 10 Boleráz - Smolenice, Odstránenie budovy zastávky Bíňovce	
SO 11 Boleráz - Smolenice, Most v km 16,029	ŽSR-OR TT
SO 12 Boleráz - Smolenice, Most v km 18,022	ŽSR-OR TT
SO 13 Boleráz - Smolenice, Most v km 18,127	ŽSR-OR TT
SO 14 Boleráz - Smolenice, Zast. Bíňovce osvetlenie nástupíšť	ŽSR-OR TT, S EE
SO 15 Boleráz - Smolenice, Zast. Bíňovce prípojka nn	ŽSR-OR TT, S EE
SO 16 Boleráz - Smolenice, Úprava trakčného vedenia	ŽSR-OR TT, S EE
SO 17 Boleráz - Smolenice, Ukol'ajňovací plán	ŽSR-OR TT, S EE
SO 18 Boleráz - Smolenice, Úprava DOÚO	ŽSR-OR TT, S EE
SO 19 Boleráz - Smolenice, Ochrana káblov MK ST	ST
SO 21 Boleráz - Smolenice, Úprava komunikácie priecestia v km 15,457	ŽSR-ORTT, SŽTS
SO 22 Boleráz - Smolenice, Úprava komunikácie priecestia v km 19,260	ŽSR-ORTT, SŽTS
SO 23 Boleráz - Smolenice, Výrub drevín	

správca:**Zábery PPF, LPF, chránené časti územia, kultúrne pamiatky, výrubu****PPF a LPF**

Stavba bude vyžadovať dočasný aj trvalý záber pôdy. Bude realizovaná prevažne na pozemkoch vo vlastníctve investora. Zábery pozemkov, ktoré nie sú majetkom ŽSR, budú spojené s majetkoprávnym vysporiadaním.

Nevyhnutný bude záber poľnohospodárskej pôdy, k záberom lesnej pôdy nedôjde. Na nepoľnohospodárske účely možno poľnohospodársku pôdu použiť len na základe rozhodnutia o odňatí poľnohospodárskej pôdy (§17 zákona č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy v znení neskorších predpisov), pritom tá môže byť odňatá natrvalo alebo dočasne. Pre konanie o odňatí poľnohospodárskej pôdy je potrebné doložiť Bilanciu skrývky humusového horizontu poľnohospodárskej pôdy spolu s návrhom jej hospodárneho využitia a Projekt spätnej rekultivácie dočasne odnímanej poľnohospodárskej pôdy (§ 17 ods. 5 písm. c) daného zákona). Rozhodnutie o odňatí poľnohospodárskej pôdy vydáva Okresný úrad Trnava, Pozemkový a lesný odbor.

Chránené časti územia

Stavba nezasahuje do žiadneho veľkoplošného ani maloplošného chráneného územia vyhláseného v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Stavba priamo nezasahuje do žiadneho územia európskej siete Natura 2000.

Najbližším veľkoplošným chráneným územím je chránená krajinná oblasť Malé Karpaty vyhlásená na ochranu zachovalých lesných spoločenstiev s prirodzeným druhovým zložením. CHKO sa rozprestiera západne a severozápadne od stavby vo vzdialenosti

od 1,7 km. Najbližšími maloplošnými chránenými územiaми sú chránený areál Všivavec vyhlásený na ochranu zachovalých teplomilných spoločenstiev a skalných odkryvov predhoria Malých Karpát a prírodná rezervácia Skalné oko vyhlásená na ochranu zaujímavého geomorfologického javu. CHA sa nachádza západne od stavby a PR leží východne od stavby, obe lokality približne vo vzdialenosti cca 2,7 km od dotknutého úseku železničnej trate.

Územie stavby leží v oblasti obklopenej chránenými vtáčimi územiaми SKCHVU014 Malé Karpaty, SKCHVU054 Špačinsko - nižňanské polia a SKCHVU023 Úľanská mokraď. Dotknutý úsek železničnej trate nezasahuje do žiadneho z týchto území. Z území európskeho významu sa najbližšie k trati nachádzajú SKUEV0277 Nad vinicami, SKUEV0267 Biele hory a SKUEV0948 Bolerázovské sýľovisko.

Ochrana pamiatkového fondu

V priestore stavby sa nenachádza žiaden pamiatkovo chránený objekt v zmysle zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov ani tu nie je známe žiadne archeologické alebo paleontologické nálezisko, príp. žiadna geologicky významná lokalita.

V prípade archeologického nálezu pri vykonávaní stavebnej činnosti v území nálezca alebo osoba zodpovedná za vykonávanie prác podľa § 40 ods. 2 a 3 pamiatkového zákona a v súlade s § 127 stavebného zákona oznámi nález Pamiatkovému úradu SR a nález ponechá bezo zmeny až do obhliadky úradom alebo ním poverenou odborne spôsobilou osobou.

Výrub

Stavebné práce budú realizované na plochách železničnej dopravy. Na niektorých úsekoch dôjde k nevyhnutnému odstráneniu súčasného vegetačného krytu, dočasne zasiahnuté biotopy bude potrebné navrátiť do pôvodného stavu.

V súčasnosti sa pozdĺž dotknutého úseku železničnej trate na svahoch násypov resp. zárezov vrátane prilahlých pozdĺžnych odvodňovacích priekop vyskytuje množstvo náletových drevín.

V rámci rekonštrukčných prác sa uvažuje s nevyhnutným výrubom drevín pri dotknutých priecestiach v žkm 15,457 a 19,260 z dôvodu zabezpečenia dostatočných rozhládových pomerov v zmysle Predpisu ŽSR Z 12 – Železničné priecestia a priechody. Stavba si vyžiada tiež výrub drevín v úseku žkm 16,7 – 17,6 z dôvodu rekonštrukcie železničnej trate vedenej v záreze. Rozsah nevyhnutného výrubu je bližšie spresnený v SO 23 Boleráz - Smolenice, Výrub drevín.

Pri výrube drevín, ktoré bránia bezpečnému rozhládu pri prevádzke železničnej trate, je možné postupovať v zmysle ustanovení § 4 ods. 3 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a § 47 ods. 4 písm. e) zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Výrub dotknutých drevín musí byť písomne oznámený dotknutému orgánu ochrany prírody min. 15 dní pred jeho uskutočnením, pričom v tejto lehote môže orgán ochrany prírody určiť podrobnejšie podmienky výrubu. Dotknutým orgánom je v tomto prípade Okresný úrad Trnava, Odboru starostlivosti o životné prostredie.

Podľa § 23 ods. 1 písm. a) zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách v znení neskorších predpisov je na odstránenie porastov v korytách tokov, na pobrežných pozemkoch a v inundačnom území potrebný súhlas orgánu štátnej vodnej správy – Okresného úradu Trnava, Odboru starostlivosti o životné prostredie, Odd. ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, štátnej vodnej správy.

Zvýšená prašnosť a hluk vyvolané rekonštrukčnými prácami a súvisiacou železničnou a cestnou do-pravou môžu nepriaznivo vplyvať na živočíšne druhy vyskytujúce sa v blízkosti trate. Pôjde však o dočasný vplyv, obmedzený na dobu vykonávania stavebných prác. Počas výstavby musia byť rešpektované ustanovenia zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov tak, aby boli minimalizované vplyvy na flóru a faunu v predmetnom území.

Kapacitné údaje

• Montáž – voľné uloženie HDPE do lôžka alebo žľabu (HKT).	8 000 m
• Montáž koľajových polí z koľajníc tvaru S 49 na podvaloch z predpätého betónu, rozdelenie podvalov „u“.	4 497,47 m
• Tavné zvarenie koľajníc termitom priebežné v koľaji koľajníc tvaru S 49, akosti ocele 95 a 85.	120 ks
• Recyklácia alebo prečistenie koľajového lôžka na stavbe pre spätné použitie.	16 380 t
• Káblový žľab betónový, dl. 1000 mm.	4 790 m
• Betónový stožiar, typ PS, PSI 6, dĺžky 9 m.	73 ks
• Stočenie troleja na bubon, vrátane nástavkov.	5 650 m
• Kábel medený uložený voľne CYKY 450/750 V 7x4.	3 465 m
• Zhotovenie izolácie proti tlakovej vode PVC fóliou položenou voľne na ploche zvislej s naleptaním spoja.	121,96 m ²
• Množstvo výkopovej zeminy.	25 908,24 t

3. Účel stavby

Stavba rieši rekonštrukciu jestvujúcej jednokoľajnej elektrifikovanej železničnej trate s rozchodom 1435mm v úseku medzi ŽST Boleráz a ŽST Smolenice, ktorá je súčasťou trate Trnava – Kúty. Trať bola vybudovaná ako odklonová trať v prípade rozsiahlejšej výlukovej činnosti alebo nepredpokladanom prerušení prevádzky na koridorovej trati Moravský most – Kúty – Devínska Nová Ves – Bratislava. Stavba je situovaná v pôvodnom trasovaní jestvujúcej železničnej trate. Požiadavka na rekonštrukciu predmetnej železničnej trate vychádza predovšetkým z jej technicky zastaraného a v súčasnosti už nevyhovujúceho stavu. Snaha zrekonštruovať úsek elektrifikovanej trate Boleráz – Smolenice (4 947m) nadväzuje na koncepciu postupnej obnovy traťového úseku 2711 Trnava – Kúty, zvyšovania výkonnosti uvedenej trate a kvalitatívneho posunu komfortu cestujúcich využívajúcich železničnú prepravu. Nový návrh smerového vedenia trate je navrhnutý na traťovú rýchlosť V=90 km/h (s miestnym obmedzením na V=80 km/h od km 16,270 po km 18,110), čo si vyžiada mierne smerové posuny v upravovaných smerových oblúkoch. Návrh železničného zvršku uvažuje so zabudovaním nových koľajníc 49E1 s pružným bezpodkladnicovým upevnením skrutkového typu na betónových podvaloch BP-3 s rozdelením „u“ (600 mm). Uvažuje sa s aplikáciou zvierok s vyšším únavovým limitom. Tento systém upevnenia bude jednotne aplikovaný v celom rekonštruovanom úseku trate. V smerových oblúkoch budú použité koľajníc s vyššou tvrdosťou – z ocele akosti R400UHC HSH.

Hlavným účelom stavby je rekonštruovať technickú infraštruktúru trate pre dosiahnutie nasledovných kritérií:

- zvýšenie traťovej rýchlosti,
- zvýšenie priestorovej priechodnosti,

- zvýšenie únosnosti železničného spodku,
- zvýšenie bezpečnosti prevádzky,
- zvýšenie bezpečnosti cestujúcich,
- zvýšenie kultúry, komfortu a plynulosti cestovania,
- zníženie negatívnych dopadov koľajovej prevádzky na obyvateľstvo,
- zlepšenie a skvalitnenie životného prostredia,
- zníženie nákladov na údržbu definičného úseku po ukončení stavby,
- obmedzenie nepredpokladaných porúch a z nich vyplývajúce obmedzenia prevádzky.

Význam a funkcie tejto trate v rámci dopravného sektora v SR sú:

a/ v osobnej doprave predovšetkým regionálny význam – spojenie obcí v okresoch Senica a Trnava priamym železničným spojením s krajským mestom Trnava, ktoré je administratívnym, dopravným a kultúrnym centrom celého regiónu Západného Slovenska,

b/ v nákladnej doprave okrem spojenia železničných staníc Trnava a Kúty, je trať významná napojením priemyselných podnikov vybudovaných v bezprostrednej blízkosti trate.

Prevádzkovanie trate č. 128C s bezpečnou infraštruktúrou, ktorá technicky a morálne zodpovedá súčasným požiadavkám, vytvára aj príležitosti pre ďalší rozvoj prepravy po železnici.

4. Rozpočet a ekonomické hodnotenie stavby

Pri financovaní posudzovanej verejnej práce sa predpokladá spolufinancovanie z fondov EÚ v programovacom období 2014 – 2020 cez Operačný program Integrovaná infraštruktúra. Z uvedeného vyplývajú nasledujúce zdroje financovania:

- fondy EÚ;
- štátny rozpočet;

Vzhľadom na skutočnosť, že nebolo uskutočnené posúdenie projektu pre priznanie finančných príspevkov z fondov EÚ ani zo štátneho rozpočtu, v súčasnosti ešte nie je definovaný podiel jednotlivých zdrojov financovania.

Cena verejnej práce podľa Stavebného zámeru (v EUR, CÚ IV.Q 2020)

Pol.	Názov	Cena podľa stavebného zámeru v EUR		
		Cena bez DPH	DPH 20%	Cena s DPH
a)	Príprava verejnej práce	313 500	62 700	376 200
b)	Stavebná časť	10 145 990	2 029 198	12 175 188
c)	Technologická časť	345 266	69 053	414 319
d)	Zariadenie staveniska	349 002	69 800	418 803
e)	Predpokladané vyvolané investície	57 088	11 418	68 506
f)	Výkup pozemkov, odvody za vyňatie pôdy a pod.	166 303	0	166 303
g)	Rozpočtová rezerva	1 255 947	251 189	1 507 136
h)	Iné investície	0	0	0
KAPITÁLOVÉ VÝDAVKY SPOLU		12 633 096	2 493 359	15 126 455

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: 10 603 988 EUR
 - Prevádzkové náklady infraštruktúry: - 1 015 383 EUR
 - Celkové príjmy: 0 EUR
 - Zostatková hodnota: 2 409 098 EUR

Výsledné ukazovatele finančnej výnosnosti investície sú nasledujúce:

- Finančná čistá súčasná hodnota investície: $FNPV_C = - 7 179 507 \text{ EUR}$
- Finančná vnútorná miera výnosnosti: $FRR_C = - 0,54 \%$

Výsledné ukazovatele finančnej výnosnosti kapitálu sú nasledujúce:

- Finančná čistá súčasná hodnota kapitálu: $FNPV_K = 745 030 \text{ EUR}$
- Finančná vnútorná miera výnosnosti: $FRR_K = 5,37 \%$

Výsledné hodnoty výnosnosti kapitálu budú úzko súvisieť z konečným spôsobom financovania investície a v súčasnom období predstavujú odhad.

Z uvedených ukazovateľov je zrejmé, že hodnotená investičná akcia: Boleráz – Smolenice, KRŽZ koľaje č. 1, ako súčasť hodnoteného variantu 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: 9 862 609 EUR
- Prevádzkové náklady ekonomické: - 836 488 EUR
- Celkové prínosy: 9 958 464 EUR
- Zostatková hodnota: 1 646 887 EUR

Výsledné ukazovatele ekonomickej výnosnosti projektu sú nasledujúce:

• Ekonomická čistá súčasná hodnota:	ENPV =	+ 2 579 231 EUR
• Ekonomická vnútorná miera výnosnosti:	ERR =	6,13 %
• Podiel diskontovaných nákladov a výnosov:	B/C =	1,10

Z uvedených ukazovateľov je zrejmé, že hodnotená investičná akcia – Boleráz – Smolenice, KRŽZ koľaje č. 1, 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 v cestovnom čase a úsporami v prevádzkových nákladoch vozidiel. Ostatné sociálno-ekonomické prínosy sa v hodnotení prejavili v menšej miere, predovšetkým z dôvodu, že zmena dopravných výkonov vo variante bez realizovania investície je modelovaná až v posledných 10 rokoch referenčného (hodnotiaceho) obdobia.

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 času cestujúcich, úspory času v preprave tovaru a úspory z prevádzkových nákladov vozidiel v nákladnej doprave;
- význam realizácie stavby je daný jej polohou na trati č. 128C a regionálnym aj celoštátnym významom tejto trate v železničnej doprave osôb a tovarov.

V ekonomickom hodnotení stavby boli uvažované a kvantifikované nasledujúce výnosy:

- úspora cestovného času – najvýznamnejší prínos projektu;
- úspora zo zníženia relatívnej nehodovosti – projekt dosahuje kladnú úsporu nákladov z nehodovosti;
- úspora zo zníženia prevádzkových nákladov vozidiel – spolu s úsporou času tvorí rozhodujúci celospoločenský prínos projektu;
- zníženie hladiny hluku, znečistenia ovzdušia (lokálne emisie) a emisií skleníkových plynov (globálne emisie), t. j. externé náklady dopravy – projekt dosahuje kladnú úsporu externých nákladov z dopravy.

5. Záver

Na základe prerokovania predloženej dokumentácie pre stavebné povolenie v podrobnostiach pre realizáciu stavby, jej posúdenia odborom expertízy GR ŽSR, odporúčania generálneho riaditeľa ŽSR a zároveň na základe posúdenia dokumentácie stavebného zámeru verejnej práce rezortnou expertízou MDV SR (protokol č. 1/2021)

a) s c h v a ľ u j e m :

1. projektovú dokumentáciu pre stavebné povolenie v podrobnostiach pre realizáciu stavby

„Boleráz – Smolenice, komplexná rekonštrukcia železničného zvršku (KRŽZ) koľaje č. 1“

2. cenu verejnej práce podľa stavebného zámeru v cenovej úrovni I. štvrtroku 2021

11 758 tis. EUR bez DPH

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 dokumentácie pre stavebné povolenie v podrobnostiach pre realizáciu stavby.

V Bratislave, dňa 16. septembra 2021



v z. JUDr. Andrea Horváthová
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

