

MINISTERSTVO DOPRAVY SLOVENSKEJ REPUBLIKY
SEKCIA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY A DRÁH

Číslo: 06608//2023/SŽDD/54524

Výtlačok č.

Schval'ovacie rozhodnutie

dokumentácie pre stavebné povolenie a realizáciu
stavby

"ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR" Stavba B: "ŽSR, Implementácia ERTMS na úseku Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR"

Časť B.3.2: Kúty (mimo) - štátna hranica SR/ČR, 2. časť (sžkm 68,090 - 71,600)

1. Základné identifikačné údaje stavby

Názov stavby: **ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR" Stavba B: "ŽSR, Implementácia ERTMS na úseku Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR"**
Úsek B.3: Kúty (mimo) - št. hr. SR/ČR (Kúty št. hr.) sžkm 68,090 - 74,900 Časť B.3.2: Kúty (mimo) - štátna hranica SR/ČR, 2. časť (sžkm 68,090 - 71,600)

Charakter stavby: Líniová stavba dopravnej infraštruktúry vo verejnom záujme
Kraj: Trnavský
Okres: Senica, Skalica
Katastrálne územie: Kúty, Čáry, Brodské

Odvetvie: Železničná doprava
Investor: ŽSR Generálne riaditeľstvo, Odbor investorský, Klemensova 8, 813 61 Bratislava
Ústredný orgán investora: Ministerstvo dopravy SR, Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava
Generálny projektant stavby: REMING CONSULT a. s.
Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava

Zhotoviteľ (Názov združenia): JV ICM – VÁHOSTAV-SK
Zložené z členov: **ICM S.p.A.**
Viale dell'Industria 42,
361 00 Vicenza, Talianska republika
VÁHOSTAV – SK a. s.
Priemyselná 6,
821 09 Bratislava, Slovenská republika

2. Základné údaje stavby

Investičné náklady: Celkové náklady stavby sú vo výške **1 950 340,79 Eur bez DPH** v CÚ 2020

Predpokladaná doba výstavby:

Návrh plánu čerpania finančných prostriedkov vychádza z predpokladaného plánu prípravy a organizácie výstavby, ktorý zohľadňuje tak technické, ako aj prevádzkové obmedzenia a alternatívy, vychádzajúc tiež z návrhu prevádzkových súborov. Predpokladaná lehota výstavby je 7 mesiacov. Vzhľadom na obsah, rozsah ako aj charakter stavebných prác sa ukončenie realizácie predmetnej stavby predpokladá v termíne 7/2024.

Zábery poľnohospodárskeho pôdneho fondu a lesného pôdneho fondu (PPF a LPF), chránené časti 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. Stavba nezasahuje do žiadneho veľkoplošného ani maloplošného chráneného územia a ani sa nenachádzajú v blízkosti dotknutého traťového úseku takéto územia. Stavba nezasahuje do žiadnej mokrade medzinárodného významu (ramsarskú lokalitu), ani do žiadnej vodohospodársky chránenej oblasti.

Kapacitné údaje

Druh stavby: Stavba dráhy trieda: 2121 Celoštátne železnice
Kategória trate: železničná trať 1. kategórie
Kraj: Trnavský
Okres : Senica, Skalica
Katastrálne územie: Kúty, Čáry, Brodské

Implementácia ERTMS na úseku železničnej trate Devínska Nová Ves - štátna hranica SR/ČR, je súčasťou základnej transeurópskej dopravnej siete TEN-T (koridoru Orient - východné Stredomorie). Začlenenie do európskych koridorov je podmienené splnením technických podmienok a dosiahnutím parametrov s najväčším dôrazom na rýchlosť a plynulosť prepravy, čo si nevyhnutne vyžaduje budovanie zabezpečovacieho systému kompatibilného so systémami v krajinách Európskej únie. Z hľadiska dosiahnutia interoperability bola v rámci EÚ prijatá koncepcia zavádzania systému ETCS (Európsky systém riadenia vlakov) na medzinárodných koridoroch. 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. Predmetná železničná trať je súčasťou trate č. 126A Bratislava hl. st. – Kúty št. hr. (Lanžhot CZ). Návrh modernizácie traťového úseku súčasne zohľadňuje zvýšenie traťovej rýchlosti na rýchlosť do 200 km/h s miestnymi obmedzeniami. Stavba „ŽSR, Implementácia ERTMS na úseku Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR“ je časťou stavby „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR“.

3. Účel stavby

Hlavným dôvodom stavby „ŽSR, Implementácia ERTMS na úseku Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR“ je splnenie podmienok interoperability v rámci koridoru TEN-T. V rámci stavby je riešený jednotný európsky systém riadenia vlakov ETCS L2 a globálny systém pre mobilné komunikácie v železničnej prevádzke GSM-R. Ďalej je v rámci stavby riešené železničné zabezpečovacie zariadenie národného systému triedy B v modernizovanom úseku, pričom budú implementované moderné a progresívne prvky pre zefektívnenie riadenia dopravy. Stavba bude prebiehať v koordinácii so stavbou „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR“.

Z medzinárodného hľadiska je modernizovaný úsek trate súčasťou:

- Paneurópskeho dopravného koridoru č. IV,
- základnej 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. Predmetná železničná trať je súčasťou trate č. 126A Bratislava hl. st. – Kúty št. hr. (Lanžhot CZ). 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. Stavba „ŽSR, Implementácia ERTMS na úseku Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR“ je časťou stavby „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR“.

Hlavnými kritériami modernizácie železničnej infraštruktúry predmetného úseku trate sú:

- Dosiahnutie štandardov definovaných v legislatíve EÚ a SR, dohodách AGC a AGTC, prepisoch ŽSR,
- skvalitnenie dopravnej infraštruktúry SR a dosiahnutie interoperability vybraných tratí ŽSR a ich začlenenie do medzinárodných trás,
- zvýšenie bezpečnosti odstránením úrovňových križení.

Predmetom stavby je výstavba nového zabezpečovacieho zariadenia v úseku Kúty (mimo) – št. hr. SR/ČR a na konci stavebných prác demontáž jestvujúcich zabezpečovacích zariadení. Z pohľadu členenia stavby A zasahuje stavba B.3.2 do UČS 10, 11, 12. V rámci riešenia zabezpečovacieho zariadenia bude vybudované nové traťové zabezpečovacie zariadenie typu obojsmerný automatický blok s prenosom kódu návěsti na hnacie vozidlo. Po modernizácii bude na priebežných koľajach č. 1, 2 traťová rýchlosť 160 km/h so zábrzdou vzdialenosťou v zmysle vyhlášky Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh a predpisu ŽSR Z 1.

Vlaky bez mobilnej časti ETCS L2 budú môcť jazdiť rýchlou max 120 km/h, budú sa riadiť rýchlou návěstnou sústavou s hlavnými návěstidlami umiestnenými na zábrzdnu vzdialenosť 1000 m. Zábrzdna vzdialenosť bola stanovená v zmysle vyhlášky Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh a predpisu ŽSR Z 1 na hodnotu 1000 m. V prípade, že vlaky budú vybavené aj národným systémom triedy B, budú môcť na traťovom úseku vybavenom autoblokom v prípade poruchy systému ETCS jazdiť max. traťovou rýchlou stanovenou vyhláškou Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh a predpisom ŽSR Z 1. Trakčná elektrická sústava zostáva nezmenená, v konečnom stave bude v celom úseku Bratislava hl. st. – Kúty – št.hr. SR/ČR jednofázová 25 kV/50 Hz. Úpravy zabezpečovacieho zariadenia počas modernizácie budú riešené na základe plánu organizácie výstavby, technológie a možností dodávateľa.

Technicko-ekonomické riešenie súborov a objektov navrhovaných v rámci dokumentácie bolo prerokované s príslušnými zložkami ŽSR, MD SR a nezelezničnými organizáciami, ktoré boli realizáciou projektu dotknuté na výrobných poriadkoch, ktorých záznamy sú súčasťou dokladovej časti DSPRS. Dokumentácia DSPRS bola konferenčne prerokovaná s odbornými zložkami GR ŽSR dňa 22.3.2023. Pripomienky jednotlivých zainteresovaných orgánov, organizácií a zložiek ŽSR nie sú takého charakteru, aby spochybnili umiestnenie tejto stavby podľa návrhu DSPRS a s ich doriešením v rámci ďalšej prípravy stavby a vypracovania DSPRS je možné súhlasiť. Územné rozhodnutie č. j. SOÚ – 1053/2003/75/2004 – MUC vydané 7.6.2004 nadobudlo právoplatnosť 3.8.2004 a má právoplatnosť do 6.8.2024.

Cieľom modernizácie je zjednotenie so železničným systémom EÚ, harmonizácia kvalitatívnych ukazovateľov a zvýšenie 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.

Členenie stavby

Stavba „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR“ je na základe požiadaviek investora rozčlenená na stavby:

Stavba A: „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR“

úsek A.1 DNV (mimo) – Malacky (sžkm 1,384 – 25,670)

úsek A.2 Kúty (mimo) – št. hr. SR/ČR (sžkm 68,090 – 74,900)

časť A2.1 Kúty (mimo) – štátna hranica SR/ČR, 1. časť (sžkm 71,600 – 74,900)

časť A2.2 Kúty (mimo) – štátna hranica SR/ČR, 2. časť (sžkm 68,090 – 71,600)

Stavba B: „ŽSR, Implementácia ERTMS na úseku Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR“

úsek B.1 DNV (mimo) – Malacky (sžkm 1,384 – 25,670)

úsek B.2 Malacky (mimo) – Kúty (sžkm 25,670 – 68,090)

úsek B.3 Kúty (mimo) – št. hr. SR/ČR (sžkm 68,090 – 74,900)

časť B3.1 Kúty (mimo) – štátna hranica SR/ČR, 1. časť (sžkm 71,600 – 74,900)

časť B3.2 Kúty (mimo) – štátna hranica SR/ČR, 2. časť (sžkm 68,090 – 71,600)

Obsah dokumentácie DSPRS je prispôsobený požiadavkám objednávateľa na spracovanie dokumentácie v stupni DSPRS.

Stavba (Úsek B3, časť 3.2) obsahuje:

UČS 10 Traťový úsek ŽST Kúty (mimo) – štátna hranica SR/ČR, 2. časť

UČS pozostáva z prevádzkových súborov (PS) s nasledujúcim členením:
 PS 10-21-01 - Kúty – Lanžhot, traťové zabezpečovacie zariadenie – časť SR
 PS 10-21-03 - Kúty – Lanžhot, demontáž zabezpečovacieho zariadenia – časť SR

4. Rozpočet a ekonomické hodnotenie

Celkové náklady stavby "ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR" Stavba B: "ŽSR, Implementácia ERTMS na úseku Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR" Úsek B.3: Kúty (mimo) - št. hr. SR/ČR (Kúty št. hr.) sžkm 68,090 - 74,900 Časť B.3.2: Kúty (mimo) - štátna hranica SR/ČR, 2. časť (sžkm 68,090 - 71,600) sú vo výške **1 950 340,79 Eur bez DPH v CÚ 2020**.

UČS 10 Časť B.3.2 Kúty (mimo) – štátna hranica SR/ČR, 2. časť (sžkm 68,090 – 71,600) CÚ 2020

Číslo SO/PS	Názov objektu / súboru	Stavebné objekty (v Eur)	Prevádzkové súbory (v Eur)
PS 10-21-01	Kúty – Lanžhot, traťové zabezpečovacie zariadenie – časť SR	0	1 934 422,04
PS 10-21-03	Kúty – Lanžhot, demontáž zabezpečovacieho zariadenia – časť SR	0	15 918,75
Spolu			1 950 340,79

Dopravný model a stanovenie dopravnej prognózy vychádza z prechádzajúceho stupňa prípravy, zo *Štúdie realizovateľnosti IV. paneurópskeho železničného koridoru štátna hranica ČR/SR – Kúty – Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo/Komárno – štátna hranica SR/MR* (VÚD Žilina, 2015).

Navrhovanú stavbu 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.

Samotný metodický postup finančnej analýzy a ekonomickej analýzy je plne v súlade s hlavnými metodickými príručkami Európskeho spoločenstva a národnou príručkou CBA.

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

- štátny rozpočet;
- fondy EÚ;

Priznanie finančných príspevkov z fondov EÚ je predmetom Zmluvy o dielo medzi Investorom a Zhotoviteľom stavby.

Finančná a ekonomická efektívnosť je posúdená vo finančnej a ekonomickej analýze CBA.

Základné vstupné parametre CBA sú nasledujúce:

- | | |
|------------------------------|----------|
| Diskontná sadzba ekonomická: | 5 % |
| • Referenčné obdobie: | 30 rokov |

Podrobné výstupy ekonomickej analýzy – diskontované hodnoty:

- | | |
|-----------------------------------|---------------|
| • Investičné náklady ekonomické: | 2 771 169 EUR |
| • Prevádzkové náklady ekonomické: | 186 919 EUR |

- Celkové prínosy: 3 419 837 EUR
- Zostatková hodnota: 156 330 EUR

Výsledné ukazovatele ekonomickej výnosnosti projektu sú nasledujúce:

- Ekonomická čistá súčasná hodnota: **ENPV = + 618 079 EUR**
- Ekonomická vnútorná miera výnosnosti: **ERR = 6,46 %**
- Podiel diskontovaných nákladov a výnosov: **B/C = 1,21**

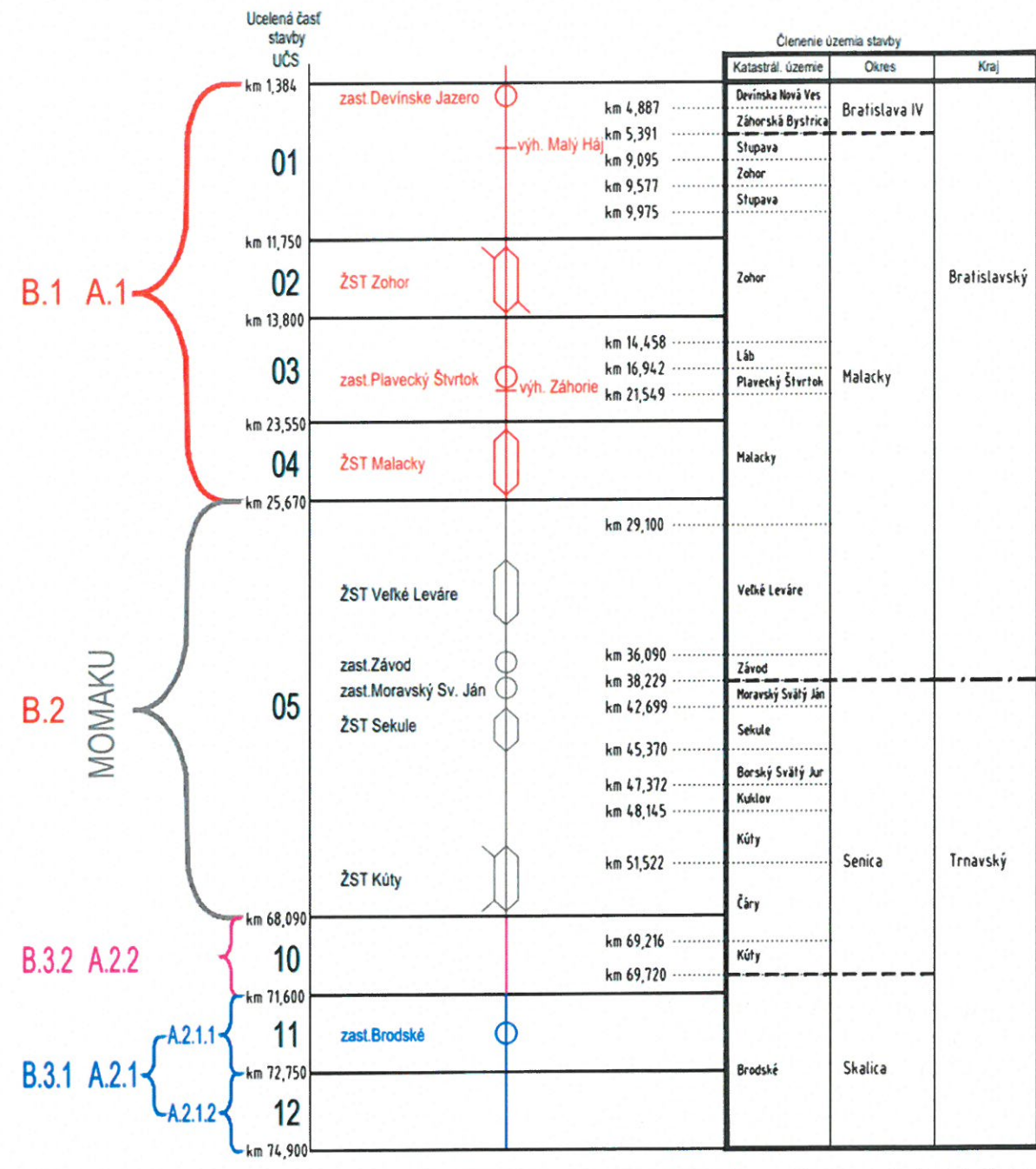
Z uvedených ukazovateľov je zrejmé, že hodnotená investičná akcia ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR **je ekonomicky efektívna**. Týmto **je splnená jedna z podmienok na spolufinancovanie stavby z fondov EU** z príslušného programu.

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.

Schéma

„ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR



LEGENDA: Hranica katastra - - - - - Hranica okresu - . - . - Hranica kraja

Poznámka: MOMAKU - ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves - štátna hranica SR/ČR, úsek Malacky(mimo)-Kúty - samostatná PD od VALBEK&PRODEX, spol. s r. o. nie je predmetom ZoD žltý FIDIC (projekt a realizácia)

5. Záver

Na základe prerokovania predloženej dokumentácie pre stavebné povolenie a realizáciu stavby, jej posúdenia odborom expertízy GR ŽSR a odporúčania generálneho riaditeľa ŽSR

a/ s c h v a ľ u j e m :

1. dokumentáciu pre stavebné povolenie a realizáciu stavby „**ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR**“ Stavba B: "**ŽSR, Implementácia ERTMS na úseku Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR**" Úsek B.3: **Kúty (mimo) – št. hr. SR/ČR (Kúty št. hr.) sžkm 68,090 - 74,900 Časť B.3.2: Kúty (mimo) – štátna hranica SR/ČR, 2. časť (sžkm 68,090 – 71,600)**
2. s rozpočtovými nákladmi stavby 1 950 340,79 EUR bez DPH v CÚ 2020

b/ u k l a d á m :


1. investorovi stavby odboru investorskému GR ŽSR splniť pripomienky uvedené v bode 6 priloženého odborného posudku č. 33457/2023/O230-9

c/ s ú h l a s í m :

1. aby investor stavby v čase dojednanej doby realizácie menil postup realizácie v jednotlivých rokoch podľa výšky pridelených zdrojov na stavbu, a to delením stavebných úsekov (SÚ) na etapy alebo len na jednotlivé objekty zo SÚ, alebo spájaj ich do nových SÚ. Znamená to, aby tomu bol prispôsobený režim stavby a stavebné povolenie.

V Bratislave, dňa 12.6.2023

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


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