

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

Číslo: 06608/2023/SZDD/40554

Výtlačok:

**Schvaľovacie rozhodnutie**

k projektovej dokumentácie DSPRS

**„ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR  
Stavba A: ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – št. hr. SR/ČR  
Úsek A.1: DNV (mimo) – Malacky (sžkm 1,384 – 25,670)  
Časť A.1.1: Devínska Nová Ves (mimo) – Zohor (mimo) (žkm 1,384 – 11,750)“**

## 1. Základné identifikačné údaje stavby

Stavba : „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR  
Stavba A: ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – št. hr.  
SR/ČR  
Úsek A.1: DNV (mimo) – Malacky (sžkm 1,384 – 25,670)  
Časť A.1.1: Devínska Nová Ves (mimo) – Zohor (mimo) (žkm 1,384 – 11,750)“

Charakter stavby	Líniová stavba vo verejnom záujme
Kraj	Bratislavský
Okres	Bratislava IV, Malacky
Katastrálne územie	Devínska Nová Ves, Záhorská Bystrica, Stupava, Zohor
Predkladateľ:	ŽSR, GR, Odbor investorský, Klemensova 8, 813 61 Bratislava
Projektant:	REMING CONSULT a.s., Trnavská cesta 27, 832 72 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, SR

## 2. Základné identifikačné údaje

Úsek železničnej trate prechádza okrajom Západného Slovenska oblasťou Záhoria, katastrálnymi územiami viacerých obcí:

Okres	Obec	Úsek železničnej trate
Bratislava IV	Bratislava – Devínska Nová Ves	Železničná trať prechádza celým katastrálnym územím, hodnotený úsek začína za ŽST. Devínska Nová Ves, mimo zastavaného územia (žkm 1,384 – 5,1). V oblasti Devínske jazero sa nachádza železničná zastávka.
	Bratislava – Záhorská Bystrica	Železničná trať prechádza severozápadným okrajom katastrálneho územia (žkm 5,1 – 5,3).
Malacky	Stupava	Trať prechádza západným okrajom katastrálneho územia Stupava (žkm 5,3 – 9,0; 9,5 – 9,9).
	Zohor	Železničná trať prechádza východným okrajom zastavaného územia (žkm 9,1–9,5; 9,9– 11,750).

Z technicko-prevádzkového hľadiska je predmetná železničná trať dvojkolajná s rozchodom koľají 1 435mm. Modernizovaný traťový úsek má dĺžku cca 10,366 km. Nachádza sa tu zastávka Devínske Jazero. Z kapacitných dôvodov plánovaného zahustenia dopravy v modernizovanom úseku železničnej trate bude zriadená výhybňa Malý Háj (žkm 6,352). Stavba má charakter modernizácie existujúcej železničnej trate a 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.

Železničná trať prechádza intravilánom miest a obcí, v extraviláne je zväčša v tesnom dotyku s pozemkami, ktoré sú vedené ako poľnohospodárska alebo lesná pôda.



## **Zábery poľnohospodárskeho pôdneho fondu a lesného pôdneho fondu (PPF a LPF)**

Modernizácia železničnej trate si vyžiada záber pôdy najmä z dôvodu realizácie krátkych preložiek železničnej trate a výstavby nových stavebných objektov, najmä mimoúrovňových krížení a súvisiacich komunikácií. 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 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 č. 326/2005 Z. z. o lesoch v znení neskorších predpisov tzv. ochranné pásmo lesa. V prípade zásahov do ochranného pásma lesa je na vydanie rozhodnutia o umiestnení stavby v zmysle § 10 ods. 2) zákona č. 326/2005 Z. z. o lesoch v znení neskorších predpisov potrebné záväzné stanovisko orgánu štátnej správy lesného hospodárstva.

Na základe spracovanej dokumentácie DSPRS budú vyhotovené geometrické plány, ktoré budú podkladom pre konania podľa zákona č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a zákona č. 326/2005 Z. z. o lesoch v znení neskorších predpisov.

### **Chránené územia**

Dotknutý úsek železničnej trate prechádza prevažne územím, na ktorom platí 1. stupeň ochrany prírody a krajiny v zmysle § 11 zák. č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

Z veľkoplošných chránených území je západne od trate vyhlásená chránená krajinná oblasť (CHKO) Záhorie a východne od trate sa rozprestiera CHKO Malé Karpaty.

CHKO Záhorie bola vyhlásená na ochranu vzácnej prírody borov, viatych pieskov a zachovaných lužných lesov okolo rieky Moravy. Západná časť oblasti je bohatá na cenné lužné lesy na Nive Moravy a prilahlú krajinu na riečnych terasách. Východná časť na biotopy viatych pieskov. V žkm 5,2 – 5,4 m prebieha východná hranica CHKO vo vzdialenosti cca 70 m západne od trate.

Modernizovaný úsek železničnej trate prechádza v blízkosti chráneného areálu (CHA) Devínske alúvium Moravy, ktoré leží v blízkosti trate v žkm 4,65 – 5,32 vo vzdialenosti od cca 70 m. Nachádza sa na území obcí Devínska Nová Ves a Devín. Ide o lokalitu so zachovanou nivnou krajinou s mozaikou zaplavovaných lúk a vodných plôch, močiarov a zvyškov lužných lesov.

V dotknutom území sa nenachádza žiadny strom chránený v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny.

Existujúca železničná trať prechádza v blízkosti viacerých území európskeho významu. EÚV boli vyhlásené na ochranu prírodných biotopov, voľne žujúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín.

Názov ÚEV	Vzdialenosť od činnosti
SKUEV0312 Devínske alúvium Moravy	Západne od trate v Devínskej Novej Vsi v žkm 3,85 vo vzdialenosti od cca 85 m a v žkm 5,20 vo vzdialenosti od cca 40 m.
SKUEV0313 Devínske jazero	Západne od trate v žkm 5,5 vo vzdialenosti od cca 80 m.
SKUEV0314 Morava	Západne od trate v žkm 5,2 vo vzdialenosti od 130 m.

Do zoznamu ramsarských lokalít (mokradí medzinárodného významu, ktorých ochrana si vyžaduje zvýšenú pozornosť predovšetkým z hľadiska vodného vtáctva z mysle Ramsarského dohovoru z r. 1971) boli zapísané aj lokality Niva Moravy.

Niva Moravy zahŕňa slovenský úsek rieky od Brodského po sútok s Dunajom v Devíne vrátane záplavového územia pri hraniciach s Rakúskom a Českom. Prezentuje dobre zachovaný komplex tokov, riečnych ramien, kanálov, ostricových porastov, lužných lesov, pasienkov a pieskových dún. Železničná trať prechádza v žkm 4,9 – 5,34 v oblasti Devínskeho alúvia v bezprostrednej blízkosti východnej hranice mokrade v dĺžke cca 440 m.

Územie dotknuté navrhovanou činnosťou nezasahuje do žiadnej vodohospodárskej chránenej oblasti v zmysle vodného zákona. Najbližšou takouto lokalitou prirodzenej akumulácie vôd vyhlásenou na zabezpečenie ochrany vôd a jej trvalo udržateľného využívania je CHVO Žitný ostrov.

### Kapacitné údaje

Hlavnou zásadou, s ktorou sa z hľadiska postupu výstavby v dokumentácii uvažuje je, že realizácia stavby sa uskutoční pri zachovaní prevádzky železničnej dopravy a to postupným vylučovaním koľají v železničných staniách a zachovaním aspoň jednej priebežnej koľaje v medzistaničných úsekoch. Táto skutočnosť výrazne ovplyvní dobu výstavby modernizovaných traťových úsekov ako aj železničných staníc.

V rámci UČS 01 budú riešené:

- Koľaj tv. UIC60 (60E2, pružné bezpodklad. upevnenie, rozdel. „u“)	21 283 m
- Výhybky J60 1:18.5 - 1200 – II	4
- Podkladová vrstva žel. spodku	65 200 m <sup>3</sup>
- Káblková chráničková trasa zo železobetónových žľabov	9 627 m
- Nástupisko (hrana nástupišťa)	2 x 250 m
- Ocelová lávka nadchodu pre cestujúcich	1
- Železničné mosty (rekonštrukcia/prestavba)	5
- Nové cestné mosty	6
- Prieputy pod žel. traťou (rekonštrukcia)	14
- Prieputy pod žel. traťou (asanácia)	4
- Nové prieputy pod cestnou komunikáciou	9
- Trakčné vedenie (trolejový drôt)	24 345 m
- Trakčné vedenie (podpery)	402
- Protihlukové steny	4 530 m

### 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. 166/93 a aktualizovaný uznesením vlády SR č. 686/97). Dokument ako jednu z priorit označuje modernizáciu Pan-európskeho koridoru č. IV., ktorého súčasťou je aj úsek Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR.

Z medzinárodného hľadiska je modernizovaný úsek trate súčasťou:

- Pan-európskeho 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/Č 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 – Lanžhot CZ. Podľa TSI INF 1299/2014 ide o kategóriu trate P4 (pre osobnú dopravu) a F1 (pre nákladnú dopravu).

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

##### Rekapitulácia nákladov UČS 01

Stupeň: DSPRS - Dokumentácia pre stavebné povolenie v podrobnostiach pre realizáciu stavby

CÚ 2020

Úsek stavby	Číslo UČS	Názov UČS (ucelenej časti stavby)	Náklady na realizáciu bez DPH		DPH 20%		Náklady spolu s DPH (Eur)
			Stavebné objekty (Eur)	Prevádzkové súbory (Eur)	Stavebné objekty (Eur)	Prevádzkové súbory (Eur)	
A.1	UČS 01	Trafový úsek Devínska Nová Ves (mimo) - Zohor (žkm 1,384 - 11,750)	52 553 107,41	1 095 315,23	10 510 621,48	219 063,05	64 378 107,17
	Náklady UČS 01 celkom:		52 553 107,41	1 095 315,23	10 510 621,48	219 063,05	64 378 107,17
				<b>53 648 422,64</b>		<b>10 729 684,53</b>	

Projektová príprava v aktuálnom stupni predstavuje invariantné riešenie. 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 stupni DSZ/DÚR.



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 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.

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 kapitole technickej správy. Súčasťou časti PD je elektronická príloha s podrobným postupom stanovenia CBA.

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.

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.

Počas prevádzky stavby sa predpokladá krytie prevádzkových nákladov manažéra infraštruktúry ŽSR (prevádzka, údržba a opravy) podľa súčasného modelu kombinovane: z úhrad za používanie železničnej infraštruktúry od užívateľov a z úhrad na základe Zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry od vlastníka infraštruktúry – Slovenskej republiky, v zastúpení MD SR. Samotné úhrady za používanie železničnej infraštruktúry od používateľov – dopravcov, totiž nepokrývajú výšku bežných nákladov na prevádzku, údržbu a opravy železničnej infraštruktúry.

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 ekonomicke: 56 711 312 EUR
- Prevádzkové náklady ekonomicke: - 608 475 EUR
- Celkové prínosy: 66 458 052 EUR
- Zostatková hodnota: 10 724 338 EUR

Výsledné ukazovatele ekonomickej výnosnosti projektu sú nasledujúce:

- Ekonomická čistá súčasná hodnota: **ENPV = + 21 079 553 EUR**
- Ekonomická vnútorná miera výnosnosti: **ERR = 7,14 %**
- Podiel diskontovaných nákladov a výnosov: **B/C = 1,38**



## Investičné náklady

<b>Celkové náklady stavby:</b>	<b>53 648 422,64 €</b> (bez DPH, CÚ 2020)
<b>Financovanie realizácie stavby:</b>	zabezpečené z CEF

### Ekonomická analýza

Sociálno-ekonomická výnosnosť projektu je tvorená významnými úsporami prevádzkových nákladov vozidiel (38% z celkových benefitov) a významnými úsporami v cestovnom čase (34% z celkových benefitov), v značnej miere tiež úsporami externých nákladov z dopravy (20%) a v menšej miere úsporami z nehodovosti v doprave (9% z celkových benefitov).

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.

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.

Predmetom predkladanej projektovej dokumentácie je realizácia stavby ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR.

Stavba leží na trati č. 126A, ktorú je z pohľadu Slovenskej republiky možné považovať za strategicky významnú, vzhľadom na jej charakter v medzinárodnej a národnej železničnej preprave osôb a tovarov. Trať je súčasťou dôležitých medzinárodných koridorov, trať je intenzívne využívaná (z pohľadu dopravných a prepravných výkonov). Realizáciou investície sa dosiahnu doposiaľ najvyššie kvalitatívne parametre železničnej trate v SR (rýchlosť 200 km/h, riadenie dopravy v prostredí ETCS L2), ktoré umožnia konkurencieschopnú osobnú a nákladnú prepravu v národnom a medzinárodnom kontexte, čo prispeje k napĺňaniu dopravnej politiky SR a EÚ, predovšetkým v oblasti trvalo udržateľnej a ekologickej dopravy.

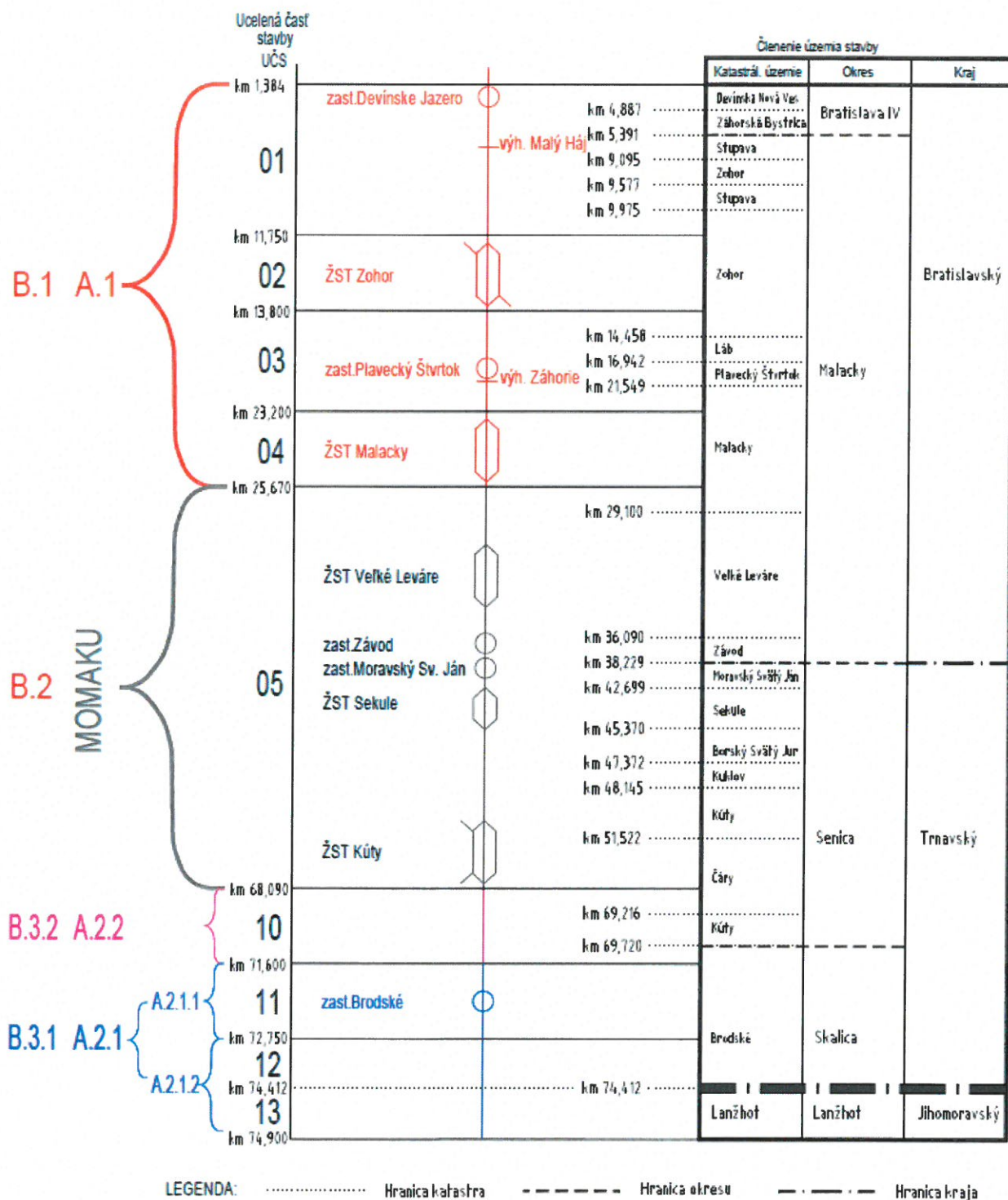
Navrhovaná stavba je v súlade s právnymi predpismi EÚ a súvisiacimi vybranými európskymi normami, so štátnou stratégiou rozvoja dopravy, s koncepciou územného rozvoja Slovenska a so základnými programovými dokumentmi podpory regionálneho rozvoja. Zároveň pokrýva zámery manažéra infraštruktúry ŽSR.

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 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 ÚSEKU ŽELEZNIČNEJ TRATE  
Bratislava Devínska Nová Ves - Kúty - št. hranica ČR**



**6. Záver**



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

**a) s c h v a ľ u j e m**

dokumentáciu pre stavebné povolenie v podrobnostiach pre realizáciu stavby  
**„ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR, Stavba  
A: ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – št. hr. SR/ČR,  
Úsek A.1: DNV (mimo) – Malacky (sžkm 1,384 – 25,670),  
Časť A.1.1: Devínska Nová Ves (mimo) – Zohor (mimo) (žkm 1,384 – 11,750)“**

**b) u k l a d á m**

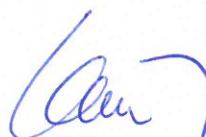
investorovi stavby v zastúpení odborom investorským GR ŽSR splniť pripomienky uvedené v bode 4. Odborného posudku č. 30565/2023/O230-4

V Bratislave, dňa 25.4.2023

**MINISTERSTVO DOPRAVY  
SLOVENSKEJ REPUBLIKY**

P.O. BOX č. 100  
Nám. slobody 6, 810 05 Bratislava  
P.O. BOX č. 100

-6-



Ing. Peter Šulko, PhD., MBA  
generálny riaditeľ

sekcie železničnej dopravy a dráh MD SR

