

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

Číslo: 10602/2021/SŽDD/135608

Výtl. č. 1 - 3

SCHVAĽOVACIE ROZHODNUTIE

k zlúčenej projektovej dokumentácii stavebného zámeru a územného rozhodnutia (DSZ/DÚR)

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

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

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

časť A.2.1 Kúty (mimo) – štátna hranica SR/ČR, 1. časť sžkm 71,600 – 74,900

1. Základné identifikačné údaje stavby

Predkladateľ:	Železnice SR Generálne riaditeľstvo Odbor investorský Klemensova 8, 813 61 Bratislava 1
Druh dokumentácie:	Zlúčená dokumentácia stavebného zámeru a územného rozhodnutia (DSZ/DÚR)
Názov stavby:	„ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR“ stavba A: „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR“ úsek A.2 Kúty (mimo) – štátna hranica SR/ČR, sžkm 68,090 – 74,900 časť A.2.1 Kúty (mimo) – štátna hranica SR/ČR, 1. časť sžkm 71,600 – 74,900
Charakter stavby:	Líniová stavba dopravnej infraštruktúry vo verejnom záujme
Druh stavby:	Stavba dráhy trieda: 2121 Celoštátne železnice
Kategória trate:	trať 1. kategórie
Investor/Stavebník:	Železnice Slovenskej republiky, Klemensova č. 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 č. 27, 831 04 Bratislava 3
Miesto stavby:	železničná trať v úseku Kúty (mimo) – štátna hranica SR/ČR, sžkm 71,600 – 74,900
Kraj:	Trnavský
Okres:	Skalica
Katastrálne územie:	Brodské

Zhotoviteľ:**Názov združenia:**

JV ICM – VÁHOSTAV-SK

Zložené z členov:ICM S.p.A.
Viale dell'Industria 42,
361 00 Vicenza, Talianska republikaVÁHOSTAV – SK a. s.
Priemyselná 6,
821 09 Bratislava, Slovenská republika**Celkové investičné náklady:**

30 695 000 € (bez DPH, CÚ 2020)

Predpokladaný začiatok výstavby:

10/2021

Predpokladané ukončenie výstavby:

11/2023

Predpokladaná lehota realizácie:

25 mesiacov

Financovanie realizácie stavby:

zabezpečené z CEF

Základné údaje o stavbe

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 – Lanžhot CZ.

Hlavným cieľom stavby je zaistenie dlhodobej bezpečnosti železničnej prevádzky v danom úseku, zvýšenie traťovej rýchlosti na hodnotu 160 km/h, zvýšenie výkonnosti uvedenej trate a kvalitatívny posun komfortu cestujúcich využívajúcich železničnú dopravu.

Charakteristické údaje

Jedná sa o modernizáciu existujúcej železničnej trate v dĺžke cca 2,9 km. Úsek železničnej trate, ktorá je predmetom tejto stavby prechádza katastrálnym územím obce Brodské, okres Skalica. Železničná trať prechádza centrálnym územím katastra na severnom okraji zastavaného územia obce (žkm 69,8 – 74,4). Nachádza sa tu zastávka Brodské (žkm 71,711).

Z technicko - prevádzkového hľadiska je predmetná železničná trať dvojkoľajná s rozchodom koľají 1435 mm. Stavba má charakter modernizácie existujúcej železničnej trate, ktorá 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 životné prostredie a priestorovými možnosťami.

Členenie stavby

Stavba „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR“ je na základe požiadaviek investora rozčlenená na stavby (viď str. 3):

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)

Predmetom stavby A 2.1 je ucelená časť stavby (UČS):

UČS 11 Traťový úsek ŽST Kúty (mimo) – štátna hranica SR/ČR, 1. časť

Členenie UČS na prevádzkové súbory a stavebné objekty

UČS sa skladajú z prevádzkových súborov (PS) a stavebných objektov (SO), ktoré sú členené na profesijné odbory:

odbor 22 - Oznamovacie zariadenia

11-22-01 Kúty - št.hranica SR/ČR, výstavba optorúr

11-22-02 Kúty - št.hranica SR/ČR, optický kábel

11-22-03 Kúty - št.hranica SR/ČR, miestna kabelizácia

11-22-04 Kúty - št.hranica SR/ČR, ZAST Brodské, rozhlasové zariadenie

11-22-05 Kúty - št.hranica SR/ČR, ZAST Brodské, informačné zariadenie

11-22-06 Kúty - št.hranica SR/ČR, ZAST Brodské, prenosový systém - MPLS

11-22-07 Kúty - št.hranica SR/ČR, úpravy na oznamovacích zariadeniach a uvedenie do prevádz.

odbor 23 - Dielenská technológia

11-23-02 Kúty - št.hranica SR/ČR, ZAST Brodské, osobné výt'ahy pre cestujúcich

11-23-03 Kúty - št.hranica SR/ČR, ZAST Brodské, NZE (dieselagregát)

odbor 26 - Elektrická požiarňa signalizácia (EPS)

11-26-01 Kúty - št.hranica SR/ČR, technologický kontajner pre meranie a DOO, EPS

odbor 27 - Elektrický zabezpečovací systém (EVS) a kamerový systém (KMS)

11-27-01 Kúty - št.hranica SR/ČR, ZAST Brodské, EVS

11-27-02 Kúty - št.hranica SR/ČR, ZAST Brodské, kamerový systém

11-27-03 Kúty - št.hranica SR/ČR, technologický kontajner pre meranie a DOO, EVS

odbor 29 - Kontrola a riadenie TPNET

11-29-01 Kúty - št.hranica SR/ČR, meranie spotreby trakcie

11-29-02 Kúty - št.hranica SR/ČR, technologický kontajner pre meranie a DOO, DLR

odbor 31 - Príprava územia, búracie práce, terénne úpravy

11-31-01 Kúty - št.hranica SR/ČR, výrub drevín

11-31-02 Kúty - št.hranica SR/ČR, demolácie

11-31-03 Kúty - št.hranica SR/ČR, terénne úpravy

odbor 32 - Železničný zvršok, spodok, nástupištia a priepusty

11-32-01 Kúty - št.hranica SR/ČR, železničný zvršok

11-32-02 Kúty - št.hranica SR/ČR, železničný spodok

11-32-03 Kúty - št.hranica SR/ČR, železničný zvršok - demontáž

11-32-04 Kúty - št.hranica SR/ČR, ZAST Brodské, nástupiská

11-32-05 Kúty - št.hranica SR/ČR, ZAST Brodské, mobiliár

11-32-06 Kúty - št.hranica SR/ČR, káblková chráničková trasa

11-32-07 Kúty - št.hranica SR/ČR, priepust v nžkm 72,940 (ev.km 72,917)

odbor 33 - Mosty a umelé stavby

11-33-01 Kúty - št.hranica SR/ČR, podchod pre cestujúcich na ZAST Brodské v nžkm 71,722

11-33-04 Kúty - št.hranica SR/ČR, nový železničný most v nžkm 72,138 (podjazd Brodské)

11-33-05 Kúty - št.hranica SR/ČR, op.múry pri MK v nžkm 72,138

11-33-06 Kúty - št.hranica SR/ČR, tesniaca vaňa pod MK v nžkm 72,138

11-33-07 Kúty - št.hranica SR/ČR, prestavba železničného mosta v nžkm 73,232 (ev. km 73,210)

11-33-08 Kúty - št.hranica SR/ČR, prestavba železničného mosta v nžkm 73,489 (ev. km 73,466)

11-33-09 Kúty - št.hranica SR/ČR, prestavba železničného mosta v nžkm 74,410 (ev. km 74,386)

11-33-10 Kúty - št.hranica SR/ČR, priepust na komunikácii podjazdu v nžkm 72,138

odbor 34 - Pozemné stavby

11-34-01 Kúty - št.hranica SR/ČR, ZAST Brodské, prístrešky pre cestujúcich

11-34-02 Kúty - št.hranica SR/ČR, ZAST Brodské, priestory pre technológiu zab.zar.

11-34-03 Kúty - št.hranica SR/ČR, ZAST Brodské, zastrešenie výstupov z podchodu pre cestujúcich

11-34-04 Kúty - št.hranica SR/ČR, protihlukové steny

11-34-05 Kúty - št.hranica SR/ČR, individuálne protihlukové opatrenia

11-34-06 Kúty - št.hranica SR/ČR, ZAST Brodské, nadzemné časti osobných výťahov

11-34-07 Kúty - št.hranica SR/ČR, technologický kontajner pre kabelizáciu

11-34-08 Kúty - št.hranica SR/ČR, technologický kontajner pre meranie a DOO

11-34-09 Kúty - št.hranica SR/ČR, úpravy oplotenia súkromných pozemkov

11-34-10 Kúty - št.hranica SR/ČR, prístrešok pre bicykle

11-34-11 Kúty - št.hranica SR/ČR, orientačné zariadenia a piktogramy

odbor 35 - Trakčné vedenie a energetika

- 11-35-01 Kúty - št.hranica SR/ČR, trakčné vedenie, 1.časť
- 11-35-02 Kúty - št.hranica SR/ČR, ukoľajnenie oceľových konštrukcií, 1. časť
- 11-35-03 Kúty - št.hranica SR/ČR, technologický kontajner pre meranie a DOO, pripojenie na TV
- 11-35-04 Kúty - št.hranica SR/ČR, ZAST Brodské, rozvody NN
- 11-35-05 Kúty - št.hranica SR/ČR, ZAST Brodské, osvetlenie podchodu pre cestujúcich na ZAST Brodské v žkm 72,060
- 11-35-06 Kúty - št.hranica SR/ČR, osvetlenie podjazdu v nžkm 72,138
- 11-35-07 Kúty - št.hranica SR/ČR, ZAST Brodské, prípojka NN
- 11-35-08 Kúty - št.hranica SR/ČR, prípojka NN k podjazdu v nžkm 72,138
- 11-35-09 Kúty - št.hranica SR/ČR, prípojka nn pre čerpaciu stanicu tesniacej vane v nžkm 72,138
- 11-35-10 Kúty - št.hranica SR/ČR, ZAST Brodské, vonkajšie osvetlenie
- 11-35-11 Kúty - št.hranica SR/ČR, vonkajšie osvetlenie pri podjazde v nžkm 72,138
- 11-35-12 Kúty - št.hranica SR/ČR, úprava rozvodov VN 6kV
- 11-35-14 Kúty - št.hranica SR/ČR, preložky vedení VN
- 11-35-16 Kúty - št.hranica SR/ČR, technologický kontajner pre meranie a DOO, uzemňovacia sieť
- 11-35-17 Kúty - št.hranica SR/ČR, technologický kontajner pre meranie a DOO, DOO
- 11-35-18 Kúty - št.hranica SR/ČR, technologický kontajner pre meranie a DOO, elektroinštalácia
- 11-35-19 Kúty - št.hranica SR/ČR, technologický kontajner pre meranie a DOO, prípojka NN
- 11-35-20 Kúty - št.hranica SR/ČR, preložky vedení NN

odbor 36 - Slaboprúdne rozvody

- 11-36-01 Kúty - št.hranica SR/ČR, preložky káblov v správe ŽSR
- 11-36-02 Kúty - št.hranica SR/ČR, preložky káblov mimo správy ŽSR

odbor 37 - Inžinierske siete

- 11-37-01 Kúty - št.hranica SR/ČR, odkanalizovanie podchodu pre cestujúcich na ZAST Brodské v nžkm 71,722
- 11-37-02 Kúty - št.hranica SR/ČR, odkanalizovanie podjazdu v nžkm 72,138
- 11-37-03 t.u. Kúty - št. hranica SR/ČR, odvedenie dažďových vôd
- 11-37-04 t.u. Kúty - št.hranica SR/ČR, preložky, úpravy a ochrany plynovodov (STL, VTL)
- 11-37-05 t.u. Kúty - št.hranica SR/ČR, preložky, úpravy a ochrany vodovodov
- 11-37-06 t.u. Kúty - št.hranica SR/ČR, preložky, úpravy a ochrany kanalizácií

odbor 38 - Cesty a prístupové komunikácie

- 11-38-01 Kúty - št.hranica SR/ČR, úprava miestnych komunikácií pri podjazde v žkm 72,138
- 11-38-02 Kúty - št.hranica SR/ČR, komunikácia podjazdu v žkm 72,138
- 11-38-04 Kúty - št.hranica SR/ČR, úprava spevnenej komunikácie pod mostom cez Moravu v nžkm 74,305
- 11-38-05 Kúty - št.hranica SR/ČR, ZAST Brodské, úprava predstaničného priestoru
- 11-38-06 Kúty - št.hranica SR/ČR, ZAST Brodské, prístupová komunikácia k objektu pre technológiu zab.zar.

11-38-07 Kúty - št.hranica SR/ČR, ZAST Brodské, prístupová komunikácia k objektu pre kabelizáciu

11-38-08 Kúty - št.hranica SR/ČR, ZAST Brodské, prístupová komunikácia k objektu pre meranie a DOO

odbor 39 - Ostatné (úpravy korýt potokov, vegetačné úpravy, rekultivácie...)

11-39-01 Kúty - št.hranica SR/ČR, úprava dotknutých pozemkov

11-39-02 Kúty - št.hranica SR/ČR, vegetačné úpravy

Doba výstavby

Predpokladané začatie realizácie výstavby 10/2021

Predpokladané dokončenie realizácie výstavby 11/2023

Stavebné postupy podliehajú pokračujúcej projektovej príprave v podmienkach Zmluvy o dielo typu „naprojektuj a postav“. Definitívne stavebné postupy budú mať vplyv na detaily výluk, obmedzení a tvorbu ROV.

Vzhľadom na termín dokončenia diela v 11/2023 je potrebné akcelarovat' stavebné postupy rozhodujúcich objektov na kritickej ceste – dvojice železničných mostov cez rieku Morava. Keďže postup projektovej prípravy – vrátane inžinierskej činnosti (IČ) a majetkoprávného vysporiadania (MPV) je závislý na tretích stranách – nie je možné jednoznačne určiť časový harmonogram prípravy a výstavby.

V stupni DÚR sa predpokladajú dva scenáre vývoja prípravy projektu a z toho vyplývajúce dve alternatívy spoločných stavebných postupov:

Časový harmonogram postupuje podľa scenára „Ideálny scenár“ a v prípade omeškania v príprave nastane scenár „Oneskorený“.

A) Ideálny scenár

- v 09/ 2021 začínajú prípravné práce bez potreby výluky Stavebným postupom (SP) 0
- v 10/2021 práce s výlukou začínajú v SP1 výlukou oboch traťových koľají (TK) TK1 a súčasne TK2, v čase piatok 22:00 – pondelok 05:00
- v 10/2021 dlhodobé výluky začínajú, s výlukou TK1/TK2 s prepojením TK1 a TK2 v strede medzistaničného úseku (MÚ)
- dodatočne začína stavba českej Správy železníc, podľa priebehu projektovej prípravy a verejnej súťaže – s prvým krokom obojkoľajnou výlukou ako v SP1.

B) Oneskorený scenár

- v 10-11/2021 začínajú prípravné práce bez nárokov na výluky
- v 11/2021 je zaradená výluka TK2 podľa projektu Správy železníc
- v 02/ 2022 prebieha obojkoľajná víkendová výluka ako v SP1
- v 02/2022 začína dlhodobá výluka TK1/TK2
- v 11/2023 dokončenie.

Zábery PPF, LPF, chránené časti územia, kultúrne pamiatky, výrubu

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 žiadne veľkoplošné ani maloplošné chránené územie, takéto sa nenachádzajú ani v blízkosti dotknutého traťového úseku.

Stavba nezasahuje ani žiadnu mokraď medzinárodného významu (ramsarskú lokalitu). Juhozápadne od vo vzdialenosti vyše 3,3 km leží ramsarská lokalita Moravské luhy. Moravské luhy prezentujú dobre zachovalý komplex tokov, riečnych ramien, kanálov, periodických mlák druhovo bohatých aluviálnych lúk, ostricových porastov, lužných lesov, pasienkov a pieskových dún.

Územie dotknuté navrhovanou činnosťou nezasahuje do žiadnej vodohospodársky chránenej oblasti vyhlásenej podľa vodného zákona č. 364/2004 Z. z.

Prítomnosť druhov chránených v zmysle § 32 zákona o ochrane prírody a krajiny nebola na plochách realizácie stavby preverovaná. Predpoklad výskytu vzácnejších druhov je naviazaný na plochy blízkych chránených území, okolité lesné a lúčne porasty, mokradňé plochy, resp. na neďaleké vodné toky a ich sprievodné brehové porasty.

V prípade zásahu do koryta rieky Moravy pri rekonštrukcii mostného telesa v žkm 74,386 prevádzajúceho železničnú trať cez štátnu hranicu bude spoločným nepriaznivým vplyvom na všetky druhy rýb zakalenie vody v rieke dôsledkom vstupu mechanizmov do rieky, čo môže mať za následok ich úhyn. Pre minimalizáciu negatívneho vplyvu rekonštrukcie mosta na vodné druhy sa odporúča pred stavbou v úseku rekonštrukcie realizovať výlov rýb.

Stavba nezasahuje žiaden strom chránený podľa § 49 zákona o ochrane prírody a krajiny.

Stavba v záverečnom úseku pred štátnou hranicou SR/ČR prechádza chráneným vtáčím územím SKCHVU016 Záhorské Pomoravie, ktoré bolo vyhlásené na účel zabezpečenia priaznivého stavu biotopov druhov vybraných vtákov európskeho významu a sťahovavých druhov vtákov a zabezpečenia podmienok ich prežitia a rozmnožovania.

Súčasťou stavby je rekonštrukcia mostného objektu ponad rieku Morava. Uvedený mostný objekt prechádza CHVÚ Soutok – Tvrdonicko (CZ0621027) a ÚEV Soutok – Podluží (CZ0624119). Všetky hodnotenejšie biotopy sa v uvedených územiach nachádzajú v takej vzdialenosti od stavby, že nie je predpoklad ich ovplyvnenia rekonštrukciou mostného objektu. Biotopy okolia mosta môžu byť ovplyvnené dočasným záberom pôdy pre realizáciu obslužných komunikácií a plôch potrebných pre technickú realizáciu zámeru a zvýšenou prašnosťou a hlukom. Výkon stavebných prác na mostnom objekte v tejto oblasti môže predstavovať potenciálne riziko ohrozenia hniezdnych lokalít haje tmavej, haje červenej, sokola rároha a bociana čierneho v CHVÚ Soutok – Tvrdonicko. Vylúčenie významného vplyvu na dotknuté ÚEV a CHVÚ na českej strane potvrdil aj Odbor životného prostredia Krajského úradu Jihomoravského kraje vo svojom stanovisku k navrhovanej činnosti č. JMK 29292/2005 OŽP/Pa zo dňa 25.07.2005 (v uvedenom období prebiehalo posúdenie navrhovanej činnosti v zmysle zákona č. 127/1994 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie).

Výrub drevín

V priebehu výstavby dôjde k zásahom do existujúcej zelene - potrebné bude predovšetkým odstránenie náletových drevín zo svahov násypov a zárezov železničného telesa a odstránenie nelesnej drevinovej vegetácie najmä v ochrannom pásme dráhy z dôvodu samotnej modernizácie železničného telesa, výstavby a rekonštrukcie mostných objektov, realizácie mimoúrovňových križení atď. K výrubu drevín dôjde len v nevyhnutnom rozsahu.

V tomto stupni nie je dostatočne zrejmé, ktoré dreviny sú stavbou dotknuté, orgán ochrany prírody vydávajúci vyjadrenie podľa § 9 ods. 1 písm. b) zákona vo svojom vyjadrení na túto skutočnosť upozorní a uvedie, že rozhodnutie vo veci vydania súhlasu na výrub dreviny bude vydané v stavebnom konaní. Orgán ochrany prírody v rozhodnutí, ktorým vydáva súhlas na výrub dreviny pre účely územného alebo stavebného konania podľa zákona č. 50/1976 Zb., podmieni uskutočnenie výrubu nadobudnutím právoplatnosti stavebného povolenia vydaného podľa zákona č. 50/1976 Zb.

Pre potreby špecifikácie rozsahu výrubu drevín bude v ďalšom stupni projektovej prípravy spracovaný dendrologický prieskum, ktorý preverí aktuálny stav zelene na dotknutých plochách a inventarizuje dreviny určené na výrub vrátane určenia ich spoločenskej hodnoty v zmysle ustanovení § 36 a § 37 vyhlášky MŽP SR č. 24/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších aktualizácií a bude požiadané o povolenie na výrob drevín.

V prípade, že bude pre potreby stavby nevyhnutné odstrániť aj brehové porasty tokov, treba postupovať podľa § 23 ods. 1 písm. a) zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách v znení neskorších predpisov - na odstránenie porastov v korytách tokov, na pobrežných pozemkoch a v inundačnom území potrebný súhlas príslušného orgánu štátnej vodnej správy.

Súčasťou stavby je návrh zatravnenia a výsadby kríkovej a stromovej zelene na svahoch zemných telies železničnej trate a cestných komunikácií, vo vhodných priestoroch železničných staníc a zastávok, príp. na niektorých ďalších plochách dotknutých stavbou. Súčasťou vegetačných úprav je tiež obnova brehových porastov v miestach zásahov pri výstavbe a rekonštrukciách mostných objektov ponad vodné toky.

Vplyv na poľnohospodársku pôdu a lesné pozemky

Modernizácia železničnej trate si vyžiada záber pôdy najmä z dôvodu realizácie krátkych preložiek železničnej trate a výstavby nových stavebných objektov vrátane mimoúrovňových križení. Uvažované je s dočasnými zábermi pôdy na dobu do jedného roka, dočasnými zábermi pôdy na dobu dlhšiu ako jeden roky 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 o lesoch tzv. ochranné pásmo lesa. V prípade zásahov do ochranného pásma lesa je na vydanie rozhodnutia o umiestnení stavby v zmysle § 10 ods. 2) zákona o lesoch potrebné záväzné stanovisko orgánu štátnej správy lesného hospodárstva.

Vplyv na vodné toky a vodné plochy

Stavba mostnými objektmi križuje vodné toky kanál Gbely – Brodské v žkm 73,210 (SO 11-33-07), Brodský kanál v žkm 73,466 (SO 11-33-08) a rieku Morava hraničným mostom v žkm 74,386 (SO 11-33-09), ktoré budú v rámci modernizácie zrekonštruované v rozličnom rozsahu podľa ich aktuálneho stavu.

Trvalé zásahy do dotknutých vodných tokov budú spočívať najmä v nevyhnutnej úprave korýt tokov, resp. ich dna a brehov pod mostnými objektmi a v ich nadväzujúcich úsekoch. Hydromorfologické zmeny korýt tokov môžu byť vyvolané aj odstránením alebo poškodením brehových porastov. Vyvolané nežiaduce zmeny vodných tokov bude po skončení prác nevyhnutné odstrániť a korytá uviesť do pôvodného stavu.

Stavba vrátane všetkých súčastí musí plne rešpektovať ustanovenia týkajúce sa ochrany vôd, predovšetkým v zmysle zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách v znení v znení neskorších predpisov a nariadenia vlády SR č. 269/2010 Z. z., ktorým sa ustanovujú požiadavky na dosiahnutie dobrého stavu vôd v zmysle požiadaviek smernice č. 2000/60/ES, ktorá ustanovuje rámec pre politiku spoločenstva v oblasti vôd (Rámcová smernica o vode).

Vplyv na ovzdušie

Súčasťou stavby bude nový stacionárny zdroj znečistenia ovzdušia (SZZO), ktorý je bližšie riešený v SO 11-23-03 Kúty - št. hranica SR/ČR, ZAST Brodské, NZE (dieselagregát). Pre nový SZZO bude potrebné ďalej postupovať v zmysle zákona NR SR č. 137/2010 Z. z. o ochrane ovzdušia v znení neskorších predpisov a vyhlášky MŽP SR č. 410/2012 Z. z. ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší v znení neskorších aktualizácií.

Podľa § 17 ods. 1 písm. a) uvedeného zákona podliehajú stacionárne zdroje znečistenia ovzdušia vydaniu súhlasu príslušného orgánu ochrany ovzdušia na ich umiestnenie (v prípade stredných zdrojov) a na rozhodnutie o ich povolení vrátane ich zmien a rozhodnutí na ich užívanie (v prípade stredných aj malých zdrojov). Podľa platných právnych predpisov bude uvedený zdroj spadať do kategórie 1.1. Technologické celky obsahujúce spaľovacie zariadenia vrátane plynových turbín a stacionárnych piestových motorov. Bude zaradený ako malý zdroj znečistenia ovzdušia (s nainštalovaným súhrnným menovitým tepelným príkonom menším ako 0,3 MW). Príslušným orgánom ochrany ovzdušia pre tento zdroj je dotknutá obec.

Súčasťou stavby nie je žiadne zariadenie obsahujúce SF₆ plyn, pri ktorom by bolo potrebné postupovať v zmysle nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 517/2014 o fluórovaných skleníkových plynoch (F plynov) a podľa zákona č. 286/2009 Z. z. o fluórovaných skleníkových plynov a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších aktualizácií a jeho vykonávacej vyhlášky MŽP SR č. 314/2009 Z. z..

Priamo na stavenisku a v bezprostrednom okolí stavby bude počas výkonu stavebných prác dočasne znížená kvalita ovzdušia nárastom prašnosti v dôsledku realizácie najmä búracích a zemných prác a nakladania a prevozu zemín. Súčasne dôjde k nárastu emisií výfukových plynov zvýšeným pohybom motorizovaných mechanizmov a nákladných automobilov.

Hlavným plošným zdrojom znečistenia ovzdušia budú zariadenia staveniska (priestor pre umiestnenie základných skládok stavebného materiálu), ktoré budú lokalizované do miest, kde sa na trase sústreďuje najväčšia časť stavebných a montážnych prác. Ich konečné umiestnenie je v kompetencii zhotoviteľa stavby.

Tieto vplyvy sú však len dočasné a budú prijaté opatrenia na ich zníženie. Samotná prevádzka modernizovanej železničnej trate nebude priamym zdrojom emisií znečisťujúcich látok do ovzdušia.

Hluk a vibrácie

Zákon č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov stanovuje potrebu zabezpečenia ochrany zdravia pred hlukom, t. j. potrebu zabezpečenia, aby expozícia obyvateľov a ich prostredia bola čo najnižšia a neprekročila prípustné hodnoty hluku vo vonkajšom prostredí určené vyhláškou MZ SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí v znení neskorších aktualizácií.

Pre dodržanie max. prípustných hladín hluku vo vonkajšom priestore budú vybrané úseky trate opatrené protihlukovými stenami podľa návrhu hlukovej štúdie.

Zemné a búracie práce, stavebné práce hlbinného typu (zakladanie mostných pilót a pod.), pohyby stavebných mechanizmov a prejazdy staveniskovej dopravy vyvolajú dočasný nárast vibrácií v území. Pôjde o dočasný vplyv obmedzený na čas vykonávania stavebných prác.

Kultúrne pamiatky a archeologické lokality

Stavba nezasahuje do žiadnej pamiatkovej zóny, pamiatkovej rezervácie alebo nehnuteľnej kultúrnej pamiatky podľa zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov.

Počas stavebných prác sa na stavbe odporúča zabezpečiť prítomnosť archeologického dozoru, predovšetkým počas realizácie výkopových prác v prípade zásahov do lokalít s predpokladanými archeologickými situáciami. Stavebné práce vyžadujúce narušenie terénu vykonávané v blízkosti známych archeologických lokalít je potrebné realizovať pomocou strojnej techniky s plochou lyžicou, príp. využiť možnosť sondáže do podlažia a v prípade negatívneho výsledku nasadiť výkonnejšiu strojovú techniku. Prípadné archeologické nálezy bude následne potrebné doskúmať štandardnými archeologickými metódami. 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 vykoná nevyhnutné kroky na jeho ochranu až do rozhodnutia stavebného úradu po dohode s orgánom štátnej správy na ochranu pamiatkového fondu alebo Archeologickým ústavom SAV.

Nakladanie s odpadmi

Odpady budú zaradené podľa vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 Z. z. ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov v znení neskorších predpisov a v zmysle príloh č. 7 a č. 8 vyhlášky MŽP SR č. 373/2015 Z. z. o rozšírenej zodpovednosti výrobcov vyhradených výrobkov a o nakladaní s vyhradenými prúdmi odpadov.

Predpokladané množstvá jednotlivých druhov odpadov nie je v tomto stupni projektovej dokumentácie možné bližšie určiť a budú špecifikované v ďalšom stupni projektovej dokumentácie pre stavebné povolenie.

Životné prostredie

V rámci prípravy stavby prebehol pre stavbu „Modernizácia železničnej trate Bratislava hl. st. – Kúty – Lanžhot CZ, úsek trate Devínska Nová Ves (mimo) – Kúty – Lanžhot CZ, časť EIA“ proces posudzovania vplyvov na životné prostredie (tzv. proces EIA). Ukončený bol vydaním Záverečného stanoviska MŽP SR č. 2264/20171.7 zo dňa 19.februára 2018, ktoré nadobudlo právoplatnosť dňa 28. februára 2019.

Kapacitné údaje

Charakteristické údaje

Jedná sa o modernizáciu líniovej stavby vo verejnom záujme. Predmetný úsek železničnej trate prechádza okrajom Západného Slovenska oblasťou Záhoria. Väčšinu územia Záhoria zaberá Záhorská nížina, ktorá na severnej strane hraničí s Dolnomoravským úvalom a s Bielymi Karpatmi a na východe s Malými Karpatmi. Úsek železničnej trate, ktorá je predmetom tejto stavby prechádza katastrálnym územím obce Brodské, okres Skalica. Železničná trať prechádza centrálnym územím katastra na severnom okraji zastavaného územia obce (žkm 69,8 – 74,4). Nachádza sa tu zastávka Brodské (žkm 71,711).

Z technicko - prevádzkového hľadiska je predmetná železničná trať dvojkolajná s rozchodom koľají 1435 mm. Stavba má charakter modernizácie existujúcej železničnej trate, ktorá 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 životné prostredie a priestorovými možnosťami.

Nároky na pracovné sily

Navrhovaná verejná práca má vplyv na počet pracovníkov, zabezpečujúcich prevádzku stavby po jej dokončení – predpokladá sa nižší počet pracovníkov v oblasti riadenia dopravy. V oblastiach prevádzky a údržby železničnej infraštruktúry sa však nepredpokladá zníženie počtu pracovníkov, ale predpokladá sa zníženie objemu neplánovaných opráv a mimoriadnej údržby železničnej infraštruktúry.

Celkový počet pracovníkov zabezpečujúcich budúcu prevádzku stavby je v pôsobnosti manažéra infraštruktúry ŽSR.

Investícia nevytvára významné nové pracovné príležitosti v čase obdobia prevádzky investície.

Energetické nároky

Základným vstupným podkladom pre výpočet je dopravná technológia s určením počtov, rýchlostí a hmotností vlakov, topografia simulovanej časti železničných tratí, podklady zo súvisiacich častí ako koľajové riešenie, trakčné vedenie a energetika.

Energetické výpočty boli spracované formou simulácie použitím programov OpenTrack a OpenPowerNet.

Z výsledkov energetických výpočtov vyplýva, že navrhovaná zostava trakčného vedenia 100 Cu + 50 Bz je dimenzovaná dostatočne a vrátane zaistenia prenosu požadovaného výkonu a tým aj splnenia požiadaviek TSI ENE. Minimálne napätie na žiadnom zo simulovaných úsekov nekleslo pod 22,5 kV (hodnota stredného užitočného napätia na zberači za bežných prevádzkových podmienok). Subsystem energia je navrhnutý tak, aby zaručil schopnosť napájania dosiahnuť stanovenú výkonnosť a umožnil prevádzku vlakov s výkonom nižším ako 2 MW bez obmedzenia príkonu alebo prúdu. Prúdové zaťaženie trakčného vedenia bolo preverené pre každý prevádzkový stav s časovou otepľovacou konštantou 300 s a skratové pomery. Prúdové zaťaženie nesmie pre uvažovanú zostavu 100 Cu + 50 Bz prekročiť hodnotu 780 A (podľa TNŽ 34 1540). Nové trakčné transformátory je potrebné dimenzovať podľa zistených výsledkov.

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 európskeho koridoru č. IV., ktorého súčasťou je aj úsek Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR.

Z medzinárodného hľadiska je modernizovaný úsek trate súčasťou:

- Paneurópskeho 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/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 – Lanžhot CZ.

Hlavným cieľom stavby je zaistenie dlhodobej bezpečnosti železničnej prevádzky v danom úseku, zvýšenie traťovej rýchlosti na hodnotu 160 km/h, zvýšenie výkonnosti uvedenej trate a kvalitatívny posun komfortu cestujúcich využívajúcich železničnú dopravu.

Realizáciou stavby sa vytvorí predpoklad pre ďalšie zvýšenie pozitívnych efektov prevádzkovania železničnej dopravy na trati:

- pozitívna zmena v del'be prepravnej práce, t. j. zvýšenie podielu železničnej dopravy na výkonoch v preprave osôb a v preprave tovaru
- pri súčasnom trende výhľadovo očakávané zvyšovanie podielu verejnej dopravy v preprave osôb
- zvýšenie celkovej kvality dopravného systému
- zníženie rizika vzniku nákladov na spomalenú dopravu a kongescie – dopravné zápchy v cestnej doprave
- zníženie jestvujúcej výšky negatívnych dopadov dopravy na lokálne a globálne životné prostredie a vytvorenie predpokladu na ich ďalšie znižovanie
- zníženie jestvujúcich nákladov na nehodovosť v doprave a vytvorenie predpokladu pre ich ďalšie znižovanie
- zníženie rizika vzniku dodatočných investícií do cestnej infraštruktúry
- rôzne iné (nekvantifikované) efekty.

Projekt sa týka úseku na trati č. 126A “Bratislava hl. st. – Kúty – Lanžhot CZ“, ktorá je zo širšieho hľadiska súčasťou strategických medzinárodných trás pre vlaky osobnej a nákladnej dopravy:

- paneurópsky železničný koridor č. IV (definovaný na druhej Paneurópskej dopravnej konferencii v r. 1994, projekt Hospodárskej komisie OSN pre Európu – UNECE)
- koridor nákladnej dopravy RFC 7 „Orient/východné Stredomorie“ - prepojenie krajín strednej Európy s pobrežím Čierneho mora a pobrežím Egejského mora (projekt RNE)

- koridor nákladnej dopravy RFC 11 „Jantárový“ – južno-severné prepojenie Jadranského mora a Bieloruska (projekt RNE)
- trasy osobnej dopravy spájajúce hlavné mestá a dôležité centrá rôznych krajín: Bukurešť, Budapešť, Bratislava, Brno, Praha, Drážďany, Berlín, Hamburg
- trasy nákladnej dopravy spájajúce zdroje / ciele v rôznych krajinách, medzi najdôležitejšie patria trasy z/do prístavov Konstanca (RO), Piraeus (GR), Thessaloniki (GR) na juhovýchode Európy a Rostock, Hamburg, Bremerhaven, Wilhelmshaven v Nemecku na severozápade Európy
- z pohľadu Slovenskej republiky má trať význam predovšetkým v priamom spojení s Českou republikou, predovšetkým pri spojení Bratislava – Brno a Bratislava – Praha.

Trať č. 126A je zároveň významná aj z regionálneho hľadiska v rámci dopravného trhu SR z dôvodu, že sa jedná o železničné spojenie hl. mesta Bratislava – s okrajovými obcami Bratislavského samosprávneho kraja a tiež s obcami v susednom kraji.

Trať bude využívaná osobnou aj nákladnou dopravou. Z hľadiska jej strategického významu nie je možné uvažovať pri sociálno-ekonomickom hodnotení s takým variantom, kedy by trať, z dôvodu zastaraných alebo opotrebovaných prvkov infraštruktúry, prestala plniť svoju funkciu, alebo by sa výrazne obmedzila jej využiteľnosť.

V sociálno-ekonomickom hodnotení je preto uvažované, že v prípade nerealizovania investície, bude trať udržiavaná a opravovaná s rovnakým objemom prostriedkov ako doposiaľ. V takom prípade je predpokladané, že pozitívne efekty – predovšetkým výraznejšia zmena v del'be prepravnej práce, v referenčnom období nenastanú a vývoj dopravných a prepravných ukazovateľov bude pokračovať v doterajšom trende, s konzervatívnou predikciou del'by prepravnej práce v referenčnom období.

Oproti tomu, v prípade realizovania investície, je v rámci referenčného obdobia (30 rokov) modelovaný nárast prepravných výkonov v osobnej aj nákladnej doprave a výrazná zmena v del'be prepravnej práce, z čoho plynú nasledovné socio-ekonomické efekty, ktorými možno realizáciu navrhovanej investície charakterizovať:

- zvýšenie podielu verejnej dopravy v osobnej preprave
- zvýšenie podielu koľajovej dopravy v uspokojovaní prepravných požiadaviek v rámci osobnej aj nákladnej prepravy
- zvýšenie celkovej kvality dopravného systému
- zníženie objemu nehodovosti v dopravnom systéme
- zníženie negatívnych vplyvov z dopravy na lokálne a globálne životné prostredie
- zníženie úrovne hluku a vibrácií spôsobených dopravou a ich negatívnych dopadov.

V ekonomickom hodnotení stavby v Štúdií uskutočniteľnosti boli uvažované a kvantifikované nasledujúce prínosy:

- pozitívna zmena (úspora) cestovného času v osobnej i nákladnej doprave
- pozitívna zmena (úspora) prevádzkových nákladov vozidiel
- úspora zo zníženia relatívnej nehodovosti
- zníženie úrovne znečistenia ovzdušia (lokálne emisie), zníženie emisií skleníkových plynov (globálne emisie) a zníženie úrovne hluku a vibrácií spôsobených dopravcov, t. j. externé náklady dopravy.

Stručná charakteristika súčasného stavu

Jedná sa o modernizáciu jestvujúcej železničnej trate v dĺžke cca 2,9 km od obce Brodské po štátnu hranicu SR/ČR. Železničná trať prechádza východným okrajom obce a v žkm 72,139 ju križuje cesta III/1129, ktorá bude v rámci stavby vedená mimoúrovňovo v jestvujúcom koridore ako podjazd.

V záujmovom území sa nachádzajú siete v správe verejných správcov, obcí a firiem a siete v správe investora (ŽSR). Jedná sa najmä o elektrické vedenia, rozvody plynu, slaboprúdové vedenia rôznych správcov, rozvody vody a kanalizácie a siete a rozvody v správe ŽSR. Inžinierske siete boli v rámci predprojektovej prípravy vytýčené a všetky potrebné úpravy resp. spôsoby ochrany IS boli prerokované s príslušnými správcami.

Stručná charakteristika navrhovaného stavu riešenia

Z technicko - prevádzkového hľadiska je predmetná železničná trať dvojkolajná s rozchodom koľají 1 435mm. Modernizovaný traťový úsek má dĺžku cca 2,9 km. Začína pred zastávkou Brodské a končí sústavou mostov nad riekou Morava. V úseku sa nachádza zastávka Brodské. V celom úseku trate sa zrealizuje komplexná rekonštrukcia železničného zvršku a sanácia železničného spodku vrátane priepustov a mostov.

Na zastávke Brodské budú osadené prístrešky pre cestujúcich. Plochy zastrešenia prístreškov sú navrhnuté v zmysle špičkových frekvencií cestujúcich v dostatočnej ploche. Architektonické riešenie bude predmetom ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie. Prístrešky budú vybavené lavičkami, odpadkovými košmi, státiami pre bicykle, osvetlením, grafikonom, označením dopravného bodu. V zastávke bude zabezpečený mimoúrovňový prístup na nástupištia.

V dôsledku nového koľajového usporiadania a s tým súvisiacou výstavbou nástupíšť a podchodu ako aj objektov pre riadenie dopravy je potrebné riešiť aj nové oznamovacie zariadenia. V procese riadenia dopravy sa jedná o komunikačné zariadenia a zariadenia prenosu dát. Pre cestujúcu verejnosť sa jedná o hlasovo-vizuálny systém informovania osobnej prepravy. Pre budované zariadenia sú riešené nové digitálne prenosové a spojovacie systémy, ktoré zabezpečia kvalitatívne vyššie prenosové parametre, ako je objem, rýchlosť, spoľahlivosť a zabezpečenie prenášaných dát.

Z dôvodu ochrany osôb, technologických zariadení a objektov je navrhnuté na základe výstupov z projektu požiarnej ochrany v obsadených aj v neobsadených, diaľkovo ovládaných objektoch vybudovať systém elektrickej požiarnej signalizácie – EPS, ktorý slúži pre včasné zaregistrovanie vznikajúceho požiaru.

Technologické zariadenia umiestnené v stavebných objektoch budú chránené poplachovým elektrickým zabezpečovacím systémom (EVS) a kamerovým systémom (KMS).

Modernizáciou železničnej trate dôjde k stavebným prácam, ktorými budú zasiahnuté existujúce káblové vedenie ŽSR a iných správcov. Pred realizáciou stavebných prác na výstavbe koľajového spodku, nástupíšť, podchodov, nadjazdov a pod. je potrebné vykonať preložky prípadne mechanické ochránenie týchto káblových vedení nachádzajúcich sa v dotknutom území.

Súčasťou modernizácie je aj vybudovanie nového zabezpečovacieho zariadenia. Riešenie definitívnych zabezpečovacích zariadení ako aj riešenie úprav zabezpečovacích zariadení počas výstavby však nie je predmetom tejto stavby, ale je komplexne riešené v súvisiacej stavbe „ŽSR, Implementácia ERTMS na úseku Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR“ úsek B.2.

V rámci stavby musia byť v zmysle zákona o dráhach zrušené všetky úrovňové priecestia. Budú nahradené mimoúrovňovými križeniami a vybudovaním náhradných poľných ciest a prístupových komunikácií v zmysle záverov z posudzovania vplyvov na životné prostredie. V obci Brodské bude v mieste jestvujúceho úrovňového križenia vybudovaný podjazd s združeným cyklochodníkom pod železničnou traťou. Šírkové usporiadanie pod mostom je prispôsobené kategórii cesty MO 8/40 so združeným cyklochodníkom.

Zároveň budú vybudované rampy, po ktorých bude možné previesť cestnú komunikáciu a vyvýšený združený cyklochodník. Zabezpečenie rozdielnej výškovej úrovne komunikácie a cyklochodníka je riešené pomocou oporného múru.

Vybudovaním cestného podjazdu pod železničnou traťou a z dôvodu zahĺbenia komunikácie dôjde k úprave a vybudovaniu nového napojenia k rodinným domom v blízkosti podjazdu. Z preloženej komunikácie je navrhnuté napojenie prístupových vjazdov k rodinným domom. Komunikácia je zaslepená a na konci je navrhnuté obratisko.

Z dôvodu zmiernenia nepriaznivých hlukových pomerov v zastavanom území budú zrealizované protihlukové opatrenia. Ich rozsah je navrhnutý v zmysle požiadaviek záverečného stanoviska EIA na miestach, kde miera intenzity hluku zo železničnej dopravy prekračuje povolené maximálne hodnoty v zmysle platných právnych predpisov. Konštrukčne sú protihlukové steny navrhnuté zo zvukovo pohltivých panelov. V prípade potreby budú realizované aj individuálne protihlukové opatrenia. Tieto budú realizované iba v miestach, kde sa nachádzajú obytné priestory a kde nie je možné obmedziť hluk primárnymi opatreniami a sekundárnymi opatreniami (protihlukové steny). Individuálne protihlukové opatrenia budú spočívať v zvýšení zvukovej nepriezvučnosti obvodových plášťov. Podrobný návrh protihlukových opatrení bude predmetom ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie.

Významným prvkom stavby sú železničné mosty ponad kanál Brodské-Gbely a rieku Morava postavené v r. 1926. Mosty budú v rámci stavby prestavané. Návrh mostov bol vypracovaný v zmysle podmienok MDV SR, SVP, MD ČR a povodím Moravy tak, aby bola zachovaná požadovaná svetlosť a boli vytvorené podmienky pre možné splavnenie rieky Morava.

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

Súvisiace stavby a koordinácia so zámermi iných investorov

V dotknutom území investor stavby ŽSR pripravuje aj ďalšie stavby, ktoré sú t. č. v štádiu projektovej prípravy:

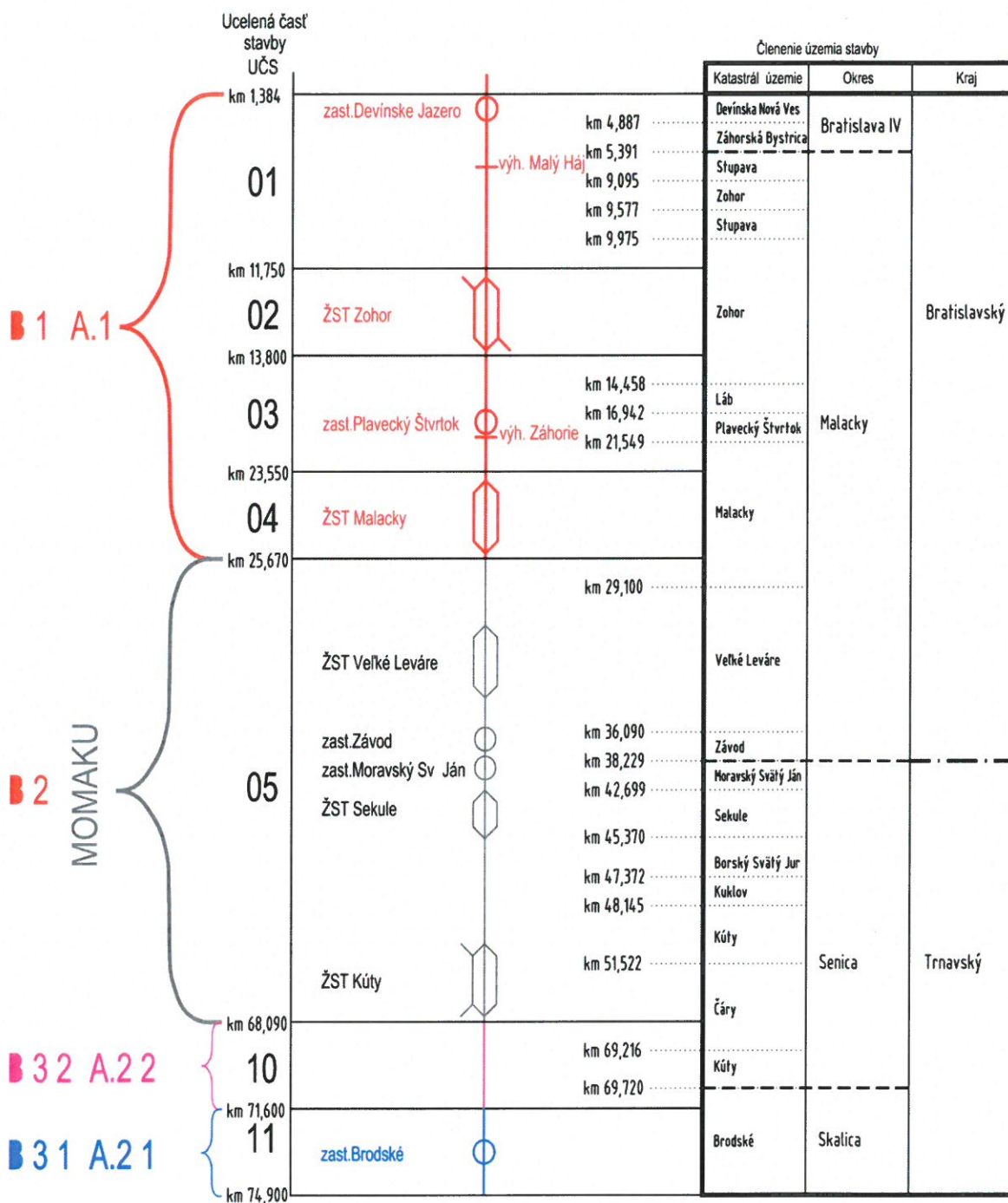
- ŽSR, Modernizácia železničnej trate Malacky (mimo) – Kúty
- ŽSR, Implementácia ERTMS na úseku Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR, ktorých projektové prípravy sú vzájomne koordinované investorom.

Organizácia výstavby a organizácia dopravy počas výstavby rešpektuje základné požiadavky na návrh stavebných postupov a výluk železničnej infraštruktúry, hlavne : Spoločné stavebné postupy stavby českej Správy železníc „Dokončení I. Koridoru v úseku Lanžhot – Kúty“, podľa usmernenia na koordinačnej porade dňa 10.2.2021 medzi Správou železníc a ŽSR,

ako aj všetky body v rozsahu Požiadaviek objednávateľa v podmienkach zmluvy „Naprotjektuj a postav“ - Zmluvné podmienky pre stavebné diela projektované zhotoviteľom.

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)

4. Rozpočet a ekonomické hodnotenie stavby

Pre hodnotenie ekonomickej efektivity stavby podľa požiadaviek na dokumentáciu Stavebného zámeru podľa Vyhlášky č. 83/2008 Z. z. a Zmluvy o Dielo sú použité údaje Štúdie uskutočniteľnosti, a ďalej metodika v súlade s európskou a národnou príručkou CBA. Zdroje sú uvedené v zozname použitých podkladov a priamo v elektronickej prílohe Ekonomickej správy – v modeli CBA. Bližšie informácie o použitej metodike stanovenia efektivity verejnej práce a vstupoch sú uvedené v jednotlivých kapitolách Ekonomickej správy.

Financovanie verejnej práce

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.

Cena verejnej práce podľa dokumentácie stavebného zámeru (CÚ 2020)

Pol.	Názov	Cena verejnej práce v tis. EUR		
		Cena bez DPH	DPH 20%	Cena s DPH
a)	Príprava verejnej práce	2 496	499	2 995
b)	Stavebná časť	18 863	3 773	22 636
c)	Technologická časť (prevádzkové súbory, stroje a zariadenia)	509	102	611
d)	Zariadenie staveniska	776	155	931
e)	Predpokladané vyvolané investície	4 321	864	5 185
f)	Výkup pozemkov, odvody za vyňatie pôdy a pod.	1 394		1 394
g)	Rozpočtová rezerva	2 336	467	2 803
h)	Iné investície	0	0	0
KAPITÁLOVÉ VÝDAVKY SPOLU		30 695	5 860	36 555

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: 24 827 031 EUR
- Prevádzkové náklady infraštruktúry: - 285 006 EUR
- Celkové príjmy: 193 171 EUR
- Zostatková hodnota: 3 415 413 EUR

Výsledné ukazovatele finančnej výnosnosti investície sú nasledujúce:

- Finančná čistá súčasná hodnota investície: FNPV_C = - 20 933 441 EUR
- Finančná vnútorná miera výnosnosti: FRR_C = - 2,99 %

Výsledné ukazovatele finančnej výnosnosti kapitálu sú nasledujúce:

- Finančná čistá súčasná hodnota kapitálu: $FNPV_K = -3\,123\,965 \text{ EUR}$
- Finančná vnútorná miera výnosnosti: $FRR_K = 1,60 \%$

Z uvedených ukazovateľov je zrejmé, že hodnotená investičná akcia „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR“, 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: $3\,245\,271 \text{ EUR}$
- Prevádzkové náklady ekonomické: $-238\,587 \text{ EUR}$
- Celkové prínosy: $25\,558\,748 \text{ EUR}$
- Zostatková hodnota: $2\,342\,409 \text{ EUR}$

Výsledné ukazovatele ekonomickej výnosnosti projektu sú nasledujúce:

- Ekonomická čistá súčasná hodnota: $ENPV = +4\,894\,472 \text{ EUR}$
- Ekonomická vnútorná miera výnosnosti: $ERR = 6,45 \%$
- Podiel diskontovaných nákladov a výnosov: $B/C = 1,11$

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 investície z fondov EU z príslušného programu.

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).

Finančná udržateľnosť projektu

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.

5. Záver

Na základe prerokovania predloženej zlúčenej projektovej dokumentácie stavebného zámeru a územného rozhodnutia, 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 stavebného zámeru a územného rozhodnutia

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

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

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

časť A.2.1 Kúty (mimo) – štátna hranica SR/ČR, 1. časť sžkm 71,600 – 74,900

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 č. 31077/2021/O230-3 zo dňa 8.11. 2021.

V Bratislave, dňa 6. decembra 2021

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