

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

---

Číslo: 10667//2021/SŽDD/130526

Výtl. č.

## **Schvaľovacie rozhodnutie**

projektu pre stavebné povolenie  
stavby

**„Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo) -  
Krompachy“, 4. etapa**

## 1. Základné identifikačné údaje stavby

Názov stavby:	„Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo) – Krompachy“, 4. etapa
Charakter stavby:	Líniová stavba európskeho železničného koridoru
Ucelená časť stavby:	UČS 07 traťový úsek Spišské Tomášovce – Vydrník UČS 08 ŽST VYDRNÍK UČS 09 traťový úsek Vydrník – ZAST HÔRKA
Miesto objektu:	TÚ 2601 Košice - Žilina DÚ 18 Spišská Nová Ves - Vydrník DÚ 19 Vydrník DÚ 20 Vydrník – Poprad
Kraj:	Košický, Prešovský
Okres:	Spišská Nová Ves, Poprad
Katastrálne územia:	Spišské Tomášovce, Letanovce, Hrabušice, Vydrník, Spišský Štiavnik, Hôrka
Odvetvie:	Železničná doprava
Stavebník - investor:	<b>Železnice Slovenskej republiky</b> Klemensova 8, 813 61 Bratislava
Správca železničnej infraštruktúry:	<b>Železnice Slovenskej republiky</b> , Oblastné riaditeľstvo Košice Kasárenské nám.11, 041 50 Košice
Nadriadený orgán:	<b>Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky</b> Námestie slobody č. 6 810 05 Bratislava
Generálny projektant:	<b>PRODEX spol. s r. o.</b> , Rusovská cesta 16, 851 01 Bratislava
Organizácia splnomocnená konať a zastupovať stavebníka - investora vo veciach prípravy stavby:	<b>PRODEX, spol. s r. o.</b> Rusovská cesta 16 851 01 Bratislava 5

## 2. Základné údaje stavby

Celkové náklady stavby bez DPH	157 676 021,83 Eur v CÚ 2020
Predpokladaná doba výstavby	1295 dní
Predpokladané termíny výstavby:	
- začiatok výstavby	13. 8. 2025
- koniec výstavby	28. 2. 2029

Uvedená doba výstavby a termíny začiatku a konca výstavby sú navrhnuté projektantom pre stavbu 4. etapy v DSP na základe podrobného rozpisu v POV. Lehota a termíny sú naviazané na lehoty a termíny súvisiacich stavieb 3., 5. a 6. etapy modernizácie úseku trate Poprad Tatry (mimo) – Krompachy. Reálna lehota a termíny budú spresnené v zmluve s vybraným zhotoviteľom stavby.

Chránené územia:

stavba je v blízkosti nasledovných chránených území: Národný park Slovenský raj, prírodná rezervácia Švábovská stráň a Primovské skaly; a území európskeho významu: ÚEV Horný tok Hornádu, ÚEV Dolina Gánovského potoka, ÚEV Vydrická Slatina.

**Kapacitné údaje :**

***Celková dĺžka existujúceho úseku trate:***

**10,160 km**

Začiatok úseku :

sžkm 179,570

Koniec úseku:

sžkm 189,730

***Celková dĺžka modernizovaného úseku trate:***

**9,900 km**

Začiatok stavby:

nžkm 178,500

Koniec stavby:

nžkm 188,400

***Železničný zvršok, nový stav:***

Sústava UIC 60 s pružným, bezpodkladnicovým upevnením koľajníc

- hlavné koľaje č. 1 a 2

19 800 m

- koľaje na obchádzanie a ostatné koľaje v ŽST

1860 m

Počet nových výhybiiek (tvar UIC 60)

15 ks

Dĺžka nových koľají

21 660 m

***Nástupištia, nový stav:***

Výška hrany nástupišt'a nad TK 550 mm, vzdialenosť od osi koľaje 1725 mm

Počet a dĺžka nástupíšť:

Zast. Spišské Tomášovce

2 krajné

2 x 200 m

Zast. Letanovce

2 krajné

2 x 200 m

ŽST Vydrník

1 krajné

200 m

1 ostrovné obojstranné

2 x 200 m

Zast. Hôrka

2 krajné

2 x 200 m

***Mostné objekty a tunely:***

Nové priepusty

7

Rekonštruované priepusty

4

Priepusty – asanácia

12

Nové tunely:

Tunel Španí Háj

711 m

Odstránenie tunelov (zasypanie) – Štiavnický tunel

157 m

Rekonštruované železničné mosty

4

Železničné mosty - asanácia

6

Nové železničné mosty

3

Nové podchody pre cestujúcich

2

Nové podchody pre verejnosť

1

Nové cestné mosty

1

***Protihlukové steny:***

3976 m

***Úprava TV:***

v celej dĺžke modernizovaného úseku

### 3. Účel stavby

Modernizácia železničnej infraštruktúry (vybraných tratí ŽSR) spočíva v prestavbe existujúcej železničnej dopravnej cesty, za účelom zlepšenia jej technickej vybavenosti a použiteľnosti, zabudovaním moderných a progresívnych prvkov a tým zlepšenia jej parametrov. Modernizácia sa pripravuje pre zmiešanú dopravu, to znamená pre železničnú osobnú aj nákladnú dopravu.

Modernizácia vybraných úsekov železničných tratí vychádzala z koncepcie európskych dopravných koridorov, ktoré boli definované na Paneurópskych konferenciách ministrov dopravy, hlavne na II. Paneurópskej konferencii, ktorá sa konala v roku 1994 na Kréte. V rámci Pan-Európskej dopravnej siete bola vyčlenená sieť multimodálnych koridorov pre členské krajiny EÚ (TEN – T), v rámci ktorej sú naplánované a naprojektované cestné, železničné, vzdušné a vodné dopravné siete tak, aby boli použiteľné pre celý kontinent Európy.

Z hľadiska železničnej dopravy je cieľom zjednotenie celého železničného systému v EÚ, harmonizácia kvalitatívnych ukazovateľov a zákonodarných opatrení, zvyšovanie výkonnostných parametrov železníc.

Zo strany Slovenskej republiky nadviazala na závery Krétskej konferencie Dlhodobý program rozvoja železničných ciest (schválený Uznesením vlády SR č. 197/1996) a následne Operačný program Doprava na roky 2007 – 2013.

Uznesením vlády SR č. 1007 zo 6. decembra 2006 bol schválený Operačný program Doprava na roky 2007 – 2013, ktorý predstavuje programový dokument Slovenskej republiky pre čerpanie pomoci z fondov Európskej únie v sektore dopravy na roky 2007 - 2013.

Operačný program obsahoval súbor cieľov a prioritných osí zahrnujúcich viacročné opatrenia na ich dosiahnutie, ktoré boli realizované využitím finančnej pomoci z Kohézneho fondu a Európskeho fondu regionálneho rozvoja (ERDF).

Globálnym cieľom operačného programu bola podpora trvalo udržateľnej mobility prostredníctvom rozvoja dopravnej infraštruktúry a rozvoja aj železničnej verejnej osobnej dopravy.

V rámci DSP riešený úsek železničnej trate Poprad – Krompachy je súčasťou dvojkolajnej železničnej trate Bratislava – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou – štátna hranica s Ukrajinou, ktorá je súčasťou vetvy Va. koridoru č. V., súčasťou trasy E 40 podľa dohody AGC (Európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach) z r. 1985 a súčasťou trasy C-E 40 podľa dohody AGTC (Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy) z r. 1993.

V období po vypracovaní DÚR bola problematika modernizácie v úseku prehodnotená. Traťový úsek Žilina – Čierna nad Tisou je v rámci slovenskej i medzinárodnej dopravnej infraštruktúry významnou traťou, pretože zabezpečuje spojenie s Ukrajinou a je súčasťou Core Network TEN-T Rýn - Dunaj (Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady č. 1315/2013 z 11.12.2013).

Smernica Európskeho parlamentu a Rady zaväzujú všetky členské štáty EÚ, aby na vybranej sieti svojich tratí vykonali také technické opatrenia, aby ich trate bolo možné zapojiť do jednotného európskeho železničného systému, boli predovšetkým elektrizované, bolo zavedené ERTMS a bola zvýšená bezpečnosť úrovňových križení.

Koncepcia rozvoja železničnej infraštruktúry v Slovenskej republike vychádza z potrieb dosiahnutia kompatibility tratí európskeho významu. SR sa prihlásila a naďalej hlási k uvedeným dohodám a projektom. Na území SR sa trate uvedené v dohodách a projektoch v podstate zhodujú, čo vo svojom dôsledku umožňuje bezproblémové rešpektovanie podmienok, umožňujúcich interoperabilitu železničného systému.

Dopravná transeurópska sieť multimodálnych koridorov (TEN-T) bola v decembri 2013 (Nariadenie EÚ č. 1315/2013) predefinovaná na dvojúrovňovú sieť, kedy tzv. Comprehensive Network je globálnou sieťou všetkých koridorov TEN-T, a v rámci tejto siete bola vytvorená ešte tzv. Core Network, ako sieť vyššieho významu (hlavné, chrbticové).

V období po roku 2008 boli štúdiami realizovateľnosti preverené projektové riešenie v predmetnom úseku, jeho obhájitelnosť a akceptovateľnosť.

Zmeny v rozsahu projektovej prípravy DSP zásadným spôsobom ovplyvnila požiadavka EÚ novej štúdie realizovateľnosti s názvom „Štúdia realizovateľnosti – aktualizácia, úsek Žilina – Košice – Čierna nad Tisou št. hr.“. Na základe výsledkov tejto štúdie schválenej MDVRR SR v roku 2016 bol pôvodný rozsah stavby objednávateľom rozdelený na 2 samostatné stavby. Aktuálne pripravovaná DSP rieši 1. stavbu v rozsahu Poprad – Spišská Nová Ves - Markušovce (mimo) t. j. etapy 3, 4, 5, 6. Každá etapa je spracovaná samostatne.

Úsek modernizácie 2. stavby v rozsahu 1, 2 a 7. etapy bude riešený samostatne a zatiaľ nie je určený časový rámec.

Hlavnými kritériami modernizácie železničnej infraštruktúry predmetného úseku trate je:

- dosiahnutie parametrov vyplývajúcich z dohôd AGC a AGTC a predpisu Z10:
  - zvýšenie traťovej rýchlosti,
  - zvýšenie priestorovej priechodnosti,
  - zvýšenie únosnosti železničného spodku,
  - zvýšenie bezpečnosti prevádzky,
  - zvýšenie bezpečnosti cestujúcich,čím sa dosiahne:
- skvalitnenie dopravnej infraštruktúry SR homogenizáciou ťahu Bratislava – Košice,
- zvýšenie kultúry, komfortu a plynulosti a rýchlosti cestovania,
- zníženie negatívnych dopadov železničnej prevádzky na obyvateľstvo, jednak skvalitnením životného prostredia (predovšetkým znížením hluku) ako aj zvýšenie bezpečnosti aj cestnej odstránením úrovňových krížení,
- dosiahnutie usmernených chodov vlakov k nástupištiam a odstránenie kolíznych situácií nástupu cestujúcich s prechádzajúcimi nákladnými vlakmi a rýchlíkmi.
- zapojenie sa SR do medzinárodných koridorov železničnej trás,

Traťový úsek Poprad – Markušovce (mimo) sa nachádza na území dvoch krajov - Košického a Prešovského, a dvoch okresov - Spišská Nová Ves a Poprad. Daným územím prechádza jedna z hlavných rozvojových osí Slovenskej republiky (Bratislava – Žilina – Košice) a sú tu vedené koridory dopravnej a technickej infraštruktúry nadregionálneho významu.

Riešený úsek železničnej trate je v súčasnosti dvojkolajný, elektrifikovaný jednosmernou prúdovou sústavou s napätím 3 kV. Traťové zabezpečovacie zariadenie predstavuje jednosmerný trojznakový automatický blok vybudovaný v sedemdesiatych rokoch 20. storočia. Ako zabezpečovacie zariadenia v staniciach sú používané staničné zabezpečovacie zariadenia 3. kategórie (reléové) a zabezpečovacie zariadenia 2. kategórie (elektromechanické). Najvyššia traťová rýchlosť dosahuje na veľmi krátkych úsekoch 120 km.h<sup>-1</sup>, väčšinou 90 – 110 km.h<sup>-1</sup> a na niektorých úsekoch nie je vyššia ako 70 km.h<sup>-1</sup>.

Modernizáciou je nevyhnutné zvýšiť najvyššiu traťovú rýchlosť na 160 km.h<sup>-1</sup> v dlhých, súvislých úsekoch, vybudovať nové trakčné vedenie, nové zabezpečovacie a oznamovacie zariadenia a s tým súvisiace prevádzkové zariadenia, ktoré budú spĺňať vysoké technické

nároky. Na základe týchto požiadaviek je potrebné opustiť železničné teleso existujúcej železničnej trate najviac na 60 % jeho dĺžky.

Pre niektoré stavebné objekty, prevádzkové súbory, nové alebo zmodernizované úseky trate sa predpokladá sprevádzkovať a povoliť ich predčasné užívanie počas výstavby vtedy, keď to bude nevyhnutné pre zachovanie železničnej prevádzky, ako aj na splnenie určenej doby výstavby.

Pri modernizácii úseku trate Poprad – Markušovce (mimo) sa uvažuje aj s objektmi, ktoré sa vybudujú mimo existujúcej železničnej trate v trase preložiek (tzn. nových osí koľají) a nebudú mať vplyv na súčasnú prevádzku. Vzhľadom na obmedzený čas realizácie celej stavby je nevyhnutné niektoré tzv. veľké stavby realizovať v predstihu pred samotnou modernizáciou koľají (napr. výstavba tunelov, železničných estakád a mostov).

#### **4. Rozpočet a ekonomické hodnotenie**

Celkové náklady stavby „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo) – Krompachy“, 4. etapa sú vyčíslené v stupni DSP na 157 676 021,83 EUR bez DPH v CÚ 2020.

Predmetom ekonomického hodnotenia je modernizácia železničnej infraštruktúry v celom úseku Poprad-Tatry – Markušovce (mimo) doplnená o realizáciu centra riadenia dopravy Poprad. Realizácia uvedenej investície je ďalej nazývaná projektový variant. Ako porovnávací variant slúži tzv. variant „bez projektu“ to znamená prirodzený vývoj technického stavu železničnej infraštruktúry v riešenej oblasti v prípade že nebude realizovaný projektový variant.

##### **Výsledky finančnej analýzy**

Kumulované diskontované náklady	$C = 156\,136\,417 \text{ €}$
Kumulované diskontované výnosy	$B = 261\,908 \text{ €}$
Finančná čistá súčasná hodnota	$FNPV = -155\,874\,509 \text{ €}$
Finančné vnútorné výnosové percento	$FRR = 0,24 \%$
Pomer výnosov a nákladov	$B/C = 0,0017$
Finančná návratnosť investície	<b>počas hodnotiaceho obdobia nenávratné</b>

Z uvedených hodnôt základných parametrov finančnej analýzy je zrejmé že projektový variant nie je finančne návratný (schopný z čistých finančných výnosov uhradiť investičné náklady) a vyžaduje si dotáciu (nenávratný finančný príspevok).

##### **Výsledky ekonomickej analýzy**

Kumulované diskontované náklady	$C = 158\,335\,731 \text{ €}$
Kumulované diskontované prínosy	$B = 160\,820\,130 \text{ €}$
Ekonomická čistá súčasná hodnota	$ENPV = 2\,484\,399 \text{ €}$
Ekonomické vnútorné výnosové percento	$ERR = 5,06 \%$
Pomer výnosov a nákladov	$B/C = 1,02$
Ekonomická návratnosť investície	30 rokov

Na základe výsledkov ekonomickej analýzy je možné konštatovať, že navrhnuté technické riešenie (projektový variant) dosahuje požadované ekonomické parametre efektívnosti investície.

Investíciu je potrebné posudzovať v širšom kontexte to znamená ako jednu časť z projektu modernizácie medzinárodného koridoru v úseku Žilina – Košice. Pre objektívne posúdenie je potrebné uviesť aj výsledky zo štúdie realizovateľnosti riešiacej úsek Žilina – Košice – Čierna nad Tisou.

Dosiahnuté ukazovatele za úsek Žilina – Košice (variant 3.1 „Štúdia realizovateľnosti – aktualizácia, úsek Žilina – Košice – Čierna nad Tisou št. hr.“, Star EU – CDV združenie, r. 2015):

Investičné náklady (CÚ 2015)	IN = 3 389,7 mil. €
Ekonomická čistá súčasná hodnota	ENPV = 234,3 mil. €
Ekonomické vnútorné výnosové percento	EIRR = 5,79 %
Pomer výnosov a nákladov	B/C = 1,173
Ekonomická návratnosť investície	PB = 27,5 rokov.

### **Záver**

Na základe spracovaných analýz a výpočtov je možné urobiť tieto závery:

- posudzovaná stavba aj samostatne zabezpečuje ekonomickú návratnosť investície počas hodnotiaceho obdobia,
- hodnotená stavba je súčasťou ekonomicky efektívneho projektu modernizácie časti medzinárodného koridoru vedúceho cez územie Slovenskej republiky (úsek Žilina – Košice – Čierna nad Tisou),
- prínosy stavby sú vyjadrené :
  - finančnými prínosmi to znamená úspora nákladov na prevádzku a údržbu železničnej infraštruktúry v posudzovanom úseku a úspora nákladov na prevádzku vozidiel zabezpečujúcich požadovanú hybnosť obyvateľov a prepravu tovaru,
  - sociálno-ekonomickými prínosmi to znamená úsporou času cestujúcich, znížením nehodovosti a zlepšením kvality životného prostredia.

## **5. Záver**

Na základe prerokovania a kladného posúdenia predloženého projektu stavby pre územné rozhodnutie

### **a/ s c h v a ľ u j e m :**

1. dokumentáciu pre územné rozhodnutie stavby „**Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo) - Krompachy**“ 4. etapa s investičnými nákladmi stavby podľa DSP 157 676 021,83 EUR bez DPH v CÚ 2020,

### **b/ u k l a d á m :**

1. Investorovi stavby odbor investorskému GR ŽSR Bratislava splniť pripomienky uvedené v bode 6. pripojeného odborného posudku.

### **c/ s ú h l a s í m :**

1. aby investor stavby zosúladiť harmonogram výstavby – časovú postupnosť stavby „**Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo) - Krompachy**“ vzhľadom na zmenu trakcie.

V Bratislave, dňa 26. 11. 2021



Ing. Ján Farkaš  
generálny riaditeľ  
sekcie železničnej dopravy a dráh