



**MINISTERSTVO DOPRAVY, VÝSTAVBY A REGIONÁLNEHO ROZVOJA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY**

Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava 15

**Protokol o vykonaní štátnej expertízy č. 2/2015
na stavebný zámer verejnej práce**

**„ŽSR, Modernizácia koridoru, štátna hranica ČR/SR – Čadca –
Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať, 3. etapa“**



marec 2015

Protokol o vykonaní štátnej expertízy

č. 2/2015

a) Identifikačná časť

Na posúdenie bola predložená dokumentácia stavebného zámeru verejnej práce „ŽSR, Modernizácia koridoru, štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať, 3. etapa“ v zmysle zákona č. 254/1998 Z. z. o verejných prácach v znení zákona č. 260/2007 Z. z., zákona č. 540/2008 Z. z., zákona č. 432/2013 Z. z. a vykonávacej vyhlášky č. 83/2008 Z. z.

Názov predkladateľa:	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR	
Názov alebo obchodné meno stavebníka:	Železnice Slovenskej republiky, Bratislava	
Názov verejnej práce:	ŽSR, Modernizácia koridoru, štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať, 3. etapa	
Miesto uskutočnenia verejnej práce:	Kraj:	Žilinský
	Okres:	Čadca
	Katastrálne územie:	Čadca, Svrčinovec
Predpokladaná lehota výstavby:	Začatie výstavby:	2016
	Dokončenie výstavby:	2019
Cena verejnej práce podľa stavebného zámeru:	a/ bez DPH v CÚ 4. štvrťroku 2013:	86 080,183 tis. EUR
	b/ s DPH v CÚ 4. štvrťroku 2013:	103 120,799 tis. EUR

Predloženú dokumentáciu stavebného zámeru „ŽSR, Modernizácia koridoru, štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať, 3. etapa“ vypracovala v januári 2015 spoločnosť REMING CONSULT a. s., Bratislava.

1. Zdôvodnenie stavebného zámeru

Predmetná verejná práca rieši 3. etapu stavby „ŽSR, Modernizácia koridoru, štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať“, ktorá je súčasťou železničnej trate Žilina - Čadca, zaradená medzi tranzitné medzinárodné koridory na území SR, ako súčasť PAN – európskeho koridoru č. VI. Žilina – Zwardoň – Gdynia. Úsek Čadca – štátna hranica ČR/SR je prepojením tohto koridoru s koridorom č. 3 v sieti Českých dráh.

Hlavným účelom stavby je modernizovať technickú infraštruktúru trate pre dosiahnutie parametrov uvedených v medzinárodných dohodách AGC (Európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach z roku 1985) a AGTC (Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a príslušných objektoch z roku 1993). Uvedené dohody zaradili úsek trate štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou medzi európske magistrály E 40 respektíve C-E 40.

V súčasnosti predmetný úsek nespĺňa kritériá požadované pre modernizované trate (traťová rýchlosť je max. 90 km/h s obmedzeniami na 60 km/h). Modernizáciou železničnej trate sa zabezpečí zvýšenie bezpečnosti a traťovej rýchlosti v traťovom úseku Čadca - štátna hranica ČR/SR na traťovú rýchlosť do 160 km/h vrátane tak, aby rýchlosť bola dosahovaná v čo najdlhších úsekoch bez obmedzujúcich rýchlostných skokov.

2. Základné údaje o stavbe

Predmetom verejnej práce je modernizácia 3. etapy železničného koridoru štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo) v úseku medzi Čadcou a štátnou hranicou ČR/SR v nžkm 279,434 – 284,335 (UČS 08), čo predstavuje úsek dĺžky **4,901 km**. V riešenom úseku sa nachádza jedna železničná zastávka - Svrčinovec. Úsek Čadca – štátna hranica ČR/SR je tvorená dvojkoľajnou traťou s jednosmernou elektrickou trakciou 3 kV. V úseku sa nachádza sedem priecestí zabezpečených automatickým svetelným priecestným zabezpečovacím zariadením.

Riešený úsek Čadca - štátna hranica ČR/SR modernizovanej železničnej trate Krásno nad Kysucou – Čadca – štátna hranica ČR/SR, sa podľa územnosprávneho členenia Slovenskej republiky, nachádza v Žilinskom kraji a prechádza okresom Čadca a katastrálnym územím Čadca, Svrčinovec.

3. Varianty riešenia

Variantné riešenia boli spracované v dokumentácii podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov pre projekt „ŽSR, Modernizácia koridoru, štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať“, ktorého súčasťou je posudzovaná dokumentácia stavebného zámeru. Zo štyroch navrhovaných variantných riešení sa pre realizáciu odporučil variant č. 3. – modernizovaná trať v úseku Krásno nad Kysucou - Čadca vedená novým železničným tunelom „Kýčera“ pri zachovaní aj existujúcej trate v pôvodnom železničnom telese (pre zachovanie regionálnej osobnej dopravy).

4. Charakteristika územia

Predmetný úsek modernizovanej železničnej trate úseku Čadca – štátna hranica ČR/SR sa podľa územnosprávneho členenia Slovenskej republiky nachádza v Žilinskom kraji, prechádza okresom Čadca a katastrálnym územím Čadca, Svrčinovec.

Železničná trať je v úseku medzi Čadcou a Svrčinovcom vedená v údolí rieky Čierňanka, ktorá je zároveň pravostranným prítokom rieky Kysuce.

Hladina podzemnej vody je voľná až mierne napätá s výtlačnou výškou zväčša 0,1 – 0,7 m a jej úroveň je v hĺbke 0,3 – 4,3 m p. t.

5. Vplyv stavby na životné prostredie

Predložený stavebný zámer je súčasťou stavby „ŽSR, Modernizácia koridoru, štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať“, na ktorú vydalo Ministerstvo životného prostredia SR dňa 08. 04. 2011 listom č. 1796/2011 – 3.4/ml záverečné stanovisko, podľa ktorého sa odporúča realizovanie navrhovanej činnosti, za predpokladu splnenia podmienok v bode VI. 3. uvedeného stanoviska.

Opis technického riešenia

6. Stavebno-technické riešenie stavby

Hlavnými kritériami modernizácie traťového úseku Krásno nad Kysucou – Čadca – štátna hranica ČR/SR pre dosiahnutie požadovaného účelu stavby sú:

- zvýšenie traťovej rýchlosti do 160 km/h vrátane, v čo najdlhších úsekoch bez rýchlostných skokov,
- priechodnosť vozidiel pre kinematický obrys vozidla UIC C a priechodný prierez UIC GC,
- únosnosť železničného spodku a zodpovedajúca únosnosť podvalového podlažia pre triedu zaťažiteľnosti D4 UIC (hmotnosť na nápravu 22 t),
- priechodnosť železničných mostných objektov pre zaťažovací vlak UIC – 71 a priestorovú úpravu podľa STN 73 6201. Nové mosty navrhovať na zaťažovací vlak T,
- nástupištia s hranami vo výške 550 mm nad spojnicou temien koľajových pásov (STKP) dĺžky 250 m v zastávkach,
- peronizácia s bezkolíznym prístupom – mimoúrovňovým prístupom cestujúcich a s úpravou všetkých komunikácií pre chodcov v priestoroch staníc a zastávok pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie,
- prispôsobenie verejných priestorov zvýšenému štandardu služieb, informačných systémov a kultúry cestovania v závislosti na existujúcich a predpokladaných výhľadových frekvenciách cestujúcich,
- vylúčenie všetkých úrovňových priecestí – krížení s cestnými komunikáciami, t. j. výstavba nových konštrukcií nadjazdov, podjazdov a podchodov so súvisiacimi komunikáciami,

- komplexná prestavba trakčného vedenia pre prevádzkovú rýchlosť 160 km/h + 30 %. Trakčné vedenie bude priečne a pozdĺžne delené do samostatných celkov s možnosťou miestneho i diaľkového ovládania odpojovačov,
- pokiaľ to prestavba železničných staníc a zastávok vyžaduje, zrekonštruujú sa aj dotknuté silové rozvody a elektrické osvetlenie, vybuduje sa ohrev výhybiek,
- riadenie technologických procesov napájania pevných trakčných zariadení a vybraných elektrických odberov sa uskutoční miestnymi riadiacimi systémami ako aj diaľkovo riadenými systémami z dispečerských centier,
- staničné zabezpečovacie zariadenia 3. kategórie podľa TNŽ 34 2620 typu elektronické stavadlo (ES) s väzbami na vlakový zabezpečovač, resp. systémy automatického riadenia rýchlosti vlakov,
- traťové zabezpečovacie zariadenie 3. kategórie podľa TNŽ 34 2630 typu elektronické obojsmerné automatické hradlo (EAH), v konečnom stave sa vybuduje nový interoperabilný systém riadenia a kontroly jazdy vlakov v celom úseku – systém ETCS, úroveň L2,
- nová telekomunikačná technika – nové telekomunikačné vedenia na prenos dát a digitalizácia celej telekomunikačnej siete.

Okrem modernizácie železničnej infraštruktúry – železničného koridoru v zmysle požiadaviek medzinárodných zmlúv AGC a AGTC, STN a TNŽ, predpisov ŽSR sa rieši aj zmena trakčnej sústavy a to z jednosmernej trakčnej sústavy 3 kV na jednofázovú 25 kV 50Hz. Uvedená zmena trakčnej sústavy má vplyv nielen na zmenu napájania trakčného vedenia, ale aj na zmenu resp. úpravy súvisiacich zariadení a kabelizácie zabezpečovacích a oznamovacích zariadení. Preto je potrebné na všetkých prípojných tratiach, ktoré sú napojené do riešeného úseku na koridorovú trať navrhnuť a realizovať úpravy v nevyhnutnom rozsahu na zabezpečovacích a oznamovacích zariadeniach a súvisiacu zmenu kabelizácie v zmysle platných predpisov a noriem.

UČS 08 začína v nžkm 279,435 (sžkm 281,598) napojením na jestvujúce koľaje ŽST Čadca a končí v nžkm 284,339 026 (sžkm 286,532). Návrhová rýchlosť v celom úseku UČS 08 v traťových koľajach je 120 km.h⁻¹. Minimálny polomer smerového oblúka je $r = 700$ m s prevýšením $p = 113$ mm a maximálnym nedostatkom prevýšenia $l=130$ mm.

Predložená dokumentácia rieši hlavne nový železničný zvršok a spodok, nástupištia na zastávke Svrčinovec, rekonštrukciu priepustov, rekonštrukciu železničných mostov, ale aj nový železničný most a taktiež výstavbu zárubných múrov a protihlukových stien.

Členenie stavby

Stavba „ŽSR, Modernizácia koridoru, štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať, 3. etapa“ sa skladá zo 76 stavebných objektov (vrátane prevádzkových súborov) a v rámci predkladanej dokumentácie sa delí nasledovne:

PS 08-21-01 Čadca - štátna hranica ČR/SR, traťové zabezpečovacie zariadenie

PS 08-21-02	Čadca - štátna hranica ČR/SR, zabezpečenie stavebných postupov
PS 08-21-03	Čadca - štátna hranica ČR/SR, demontáž zabezpečovacích zariadení
PS 08-22-01	Čadca - štátna hranica ČR/SR, výstavba optorúr
PS 08-22-02	Čadca - štátna hranica ČR/SR, optický kábel
PS 08-22-03	Čadca - štátna hranica ČR/SR, miestna kabelizácia
PS 08-22-04	Čadca - štátna hranica ČR/SR, preložka káblov DK + TK ŽSR
PS 08-22-05	Čadca - štátna hranica ČR/SR, preložka káblov MK ŽSR
PS 08-22-06	Čadca - štátna hranica ČR/SR, zastávka Svrčinovec, rozhlasové zariadenie
PS 08-22-07	Čadca - štátna hranica ČR/SR, zastávka Svrčinovec, informačné zariadenie
PS 08-22-08	Čadca - štátna hranica ČR/SR, zastávka Svrčinovec, oznamovacie zariadenie
PS 08-22-09	Čadca - štátna hranica ČR/SR, zastávka Svrčinovec, prenosové zariadenie
PS 08-22-10	Čadca - štátna hranica ČR/SR, zastávka Svrčinovec, úpravy na oznamovacom zariadení
PS 08-25-01	Čadca - štátna hranica ČR/SR, rádiovikácia
PS 08-27-01	Čadca - štátna hranica ČR/SR, zastávka Svrčinovec, poplachový systém narušenia (PSN)
PS 08-29-01	Čadca - štátna hranica ČR/SR, diaľkové riadenie DLR
SO 08-31-51	Čadca - štátna hranica ČR/SR, výrub stromov
SO 08-32-01	Čadca - štátna hranica ČR/SR, železničný zvršok
SO 08-32-02	Čadca - štátna hranica ČR/SR, železničný spodok
SO 08-32-03	Čadca - štátna hranica ČR/SR, železničný zvršok - demontáž
SO 08-32-05	Čadca - štátna hranica ČR/SR, nástupištia na zastávke Svrčinovec
SO 08-32-06	Čadca - štátna hranica ČR/SR, káblová chráničková trasa
SO 08-32-51	Čadca - štátna hranica ČR/SR, rekonštrukcia priepustu v nžkm 280,113 87 (ev. km 282,271)
SO 08-32-52	Čadca - štátna hranica ČR/SR, rekonštrukcia priepustu v nžkm 280,625 10 (ev. km 282,785)
SO 08-32-53	Čadca - štátna hranica ČR/SR, rekonštrukcia priepustu v nžkm 280,877 45 (ev. km 283,032)
SO 08-32-54	Čadca - štátna hranica ČR/SR, nový priepust pod cestou a železnicou v nžkm 281,002 61
SO 08-32-60	Čadca - štátna hranica ČR/SR, rekonštrukcia priepustu v nžkm 282,097 89 (ev. km 284,293)
SO 08-32-61	Čadca - štátna hranica ČR/SR, rekonštrukcia priepustu v nžkm 282,546 74 (ev. km 284,740)
SO 08-32-62	Čadca - štátna hranica ČR/SR, rekonštrukcia priepustu v nžkm 282,894 73 (ev. km 285,078)
SO 08-32-63	Čadca - štátna hranica ČR/SR, rekonštrukcia priepustu v nžkm 283,461 15 (ev. km 285,661)
SO 08-32-65	Čadca - štátna hranica ČR/SR, rekonštrukcia priepustu v nžkm 283,649 48 (ev. km 285,852)
SO 08-32-66	Čadca - štátna hranica ČR/SR, rekonštrukcia priepustu v nžkm 283,782 83 (ev. km 285,985)

- SO 08-33-01 Čadca - štátna hranica ČR/SR, rekonštrukcia železničných mostov v nžkm 279,461 58 (ev. km 281,628)
- SO 08-33-02 Čadca - štátna hranica ČR/SR, cestný most na prístupovej komunikácii cez rieku Čierňanka z I/11
- SO 08-33-03 Čadca - štátna hranica ČR/SR, rekonštrukcia železničného mosta v nžkm 280,406 74 (ev. km 282,562)
- SO 08-33-04 Čadca - štátna hranica ČR/SR, nový železničný most v nžkm 281,007 11
- SO 08-33-05 Čadca - štátna hranica ČR/SR, odstránenie železničného mosta v ev. km 283,157
- SO 08-33-06 Čadca - štátna hranica ČR/SR, nový železničný most v nžkm 281,484 08
- SO 08-33-08 Čadca - štátna hranica ČR/SR, odstránenie železničného mosta v ev. km 283,592

7. Ekonomická časť

Cena verejnej práce

Rekapitulácia výdavkov v stavebnom zámere v CÚ roku 2013 v tis. EUR:

Názov	Cena bez DPH	DPH	Cena s DPH
a) Príprava verejnej práce	2 823,469	20%	3 388,163
b) Stavebná časť	52 268,273	20%	62 721,928
c) Technologická časť	6 248,331	20%	7 497,997
d) Zariadenie staveniska	3 982,439	20%	4 778,927
e) Predpokladané vyvolané investície	12 436,965	20%	14 924,358
f) Výkup pozemkov, odvody	877,100	0%	877,100
g) Rozpočtová rezerva	7 443,605	20%	8 932,326
h) Iné investície	0	20%	0
Kapitálové výdavky spolu	86 080,183	20%	103 120,799

Ekonomická efektívnosť

Z ekonomickej správy predloženej dokumentácie stavebného zámeru vyplynulo, že modernizácia železničnej trate v úseku Čadca – štátna hranica ČR/SR ako samostatná investícia v navrhovanom technickom riešení nedosahuje požadované ekonomické parametre. Pre objektívnejšie posúdenie ekonomickej efektívnosti predloženej verejnej práce sa uviedli výsledky dlhšieho úseku modernizácie trate, ktorej je posudzovaný úsek súčasťou a to zo štúdie realizovateľnosti riešiacej úsek Nové Mesto nad Váhom - Čadca („Štúdia realizovateľnosti – V. a VI. Paneurópsky koridor, 1. časť Nové Mesto nad Váhom – Žilina – Čadca, SUDOP BRNO s r. o. a SUDOP PRAHA a. s., r. 2007). Údaje z uvedenej štúdie vyjadrené v Slovenských korunách boli prepočítané na Eurá v kurze 1 € = 30,126 Sk.

Dosiahnuté ukazovatele za úsek Nové Mesto nad Váhom – Žilina – Čadca:

Investičné náklady (CÚ 2007)	IN = 1 606,9 mil. EUR
Ekonomická čistá súčasná hodnota	ENPV = 184,9 mil. EUR
Ekonomické vnútorné výnosové percento	EIRR = 6,70 %
Pomer výnosov a nákladov	B/C = 1,17
Ekonomická návratnosť investície	PB = 18 rokov

Prínosy realizácie verejnej práce sú hlavne sociálno-ekonomické (úspora času v procese prepravy, zvýšenie bezpečnosti dopravy, prínosy z prevedenej dopravy), environmentálne, ale aj zabezpečenie interoperability trate.

b) Údaje o postupe pri posúdení stavebného zámeru

Dátum predloženia žiadosti s prílohami:	Žiadosť poslaná listom Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR č. 08364/2015/C350-SŽDD/13138 zo dňa 05. 03. 2015
Hodnotenie stavebného zámeru podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov:	Záverečné stanovisko vydané Ministerstvom životného prostredia SR listom č. 1796/2011-3.4/ml zo dňa 08. 04. 2011.

Hodnotenie verejnej práce v zmysle § 10 zákona č. 254/1998 Z. z. o verejných prácach v znení zákona č. 260/2007 Z. z., zákona č. 540/2008 Z. z. a zákona č. 432/2013 Z. z.

Z hľadiska **ekonomickej efektívnosti** je verejná práca „ŽSR, Modernizácia koridoru, štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať, 3. etapa“ posudzovaná ako súčasť modernizácie úseku Nové Mesto nad Váhom – Žilina – Čadca efektívna.

Z hľadiska **opodstatnenosti nákladov verejnej práce** bol vypracovaný „Ekonomický expertízny posudok verejnej práce“ a jeho nosná časť tvorí Prílohu k protokolu o vykonaní štátnej expertízy č. 2/2015. Posudok tvoril podklad pre posúdenie kapitálových výdavkov verejnej práce štátnou expertízou, ktorá upravila náklady na realizáciu stavebných objektov, náklady na dokumentáciu skutočného zhotovenia stavby, náklady na technologickú časť, náklady na zariadenie staveniska, náklady na predpokladané vyvolané investície a rozpočtovú rezervu.

Z hľadiska **súlady so základnými programovými dokumentmi podpory regionálneho rozvoja** je verejná práca v súlade s Národným strategickým referenčným rámcom Slovenskej republiky na roky 2007 – 2013 (NSRR) schválený vládou Slovenskej republiky svojím uznesením č. 457 zo dňa 17. 5. 2006. Jednou z priorit NSRR je „Infraštruktúra a regionálna dostupnosť“ t. j. rozvoj dopravnej infraštruktúry a verejnej osobnej dopravy (bod 1.3). Cieľom tejto priority je zvýšenie hustoty vybavenia regiónov infraštruktúrou a zvýšenie efektívnosti s ňou súvisiacich

verejných služieb. Projekty modernizácie železničnej infraštruktúry sú zároveň orientované na horizontálne priority „trvalo udržateľný rozvoj“ t. j. zabezpečenie environmentálnej, ekonomickej a sociálnej udržateľnosti ekonomického rastu a „rovnosť príležitostí“.

Projekt je súčasťou podrobnej stratégie definovanej v Operačnom programe Doprava 2007 – 2013 (OPD) a aj Operačného programu integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020 (OPII). Samotná projektová príprava je financovaná z OPD a realizácia stavebných prác sa plánuje financovať z OPII.

Z hľadiska **súladu s Koncepciou územného rozvoja Slovenska** je verejná práca v súlade s Nariadením vlády Slovenskej republiky č. 528/2002 zo dňa 14. 8. 2002, ktorým bola vyhlásená záväzná časť Koncepcie územného rozvoja Slovenska 2001. Na základe uvedeného nariadenia je potrebné pri riadení využitia a usporiadania územia Slovenskej republiky dodržať záväzné zásady a regulatívy aj v oblasti rozvoja nadradeného dopravného vybavenia. Podľa bodu 11.3.3 je potrebné rešpektovať dopravné siete a zariadenia alokované v trasách multimodálnych koridorov – multimodálny koridor č. VI. Žilina – Čadca – Skalité – Poľská republika lokalizovaný pre cestné komunikácie a pre trate železničnej a kombinovanej dopravy.

Z hľadiska **koncepcie rozvoja odvetvia** je verejná práca v súlade s Uznesením vlády Slovenskej republiky č. 1086 zo dňa 19. 12. 2007, ktorým bol schválený „Program modernizácie a rozvoja železničnej infraštruktúry na roky 2007 až 2010 (s výhľadom do roku 2015) na zaistenie postupu modernizácie železničnej infraštruktúry“. Nová koncepcia rozvoja odvetvia je v príprave a bude platná do roku 2020 s výhľadom do roku 2030. Predmetná verejná práca bude jej súčasťou. Cieľom modernizácie železničnej infraštruktúry je plnenie záväzkov Slovenskej republiky voči Európskej únii vyplývajúcich zo zmluvy o Európskych spoločenstvách a z prístupovej zmluvy Slovenskej republiky k Európskej únii v rámci vybudovania schválenej medzinárodnej siete TEN-T. V záujme Slovenskej republiky je, aby sa čo najrýchlejšie a s najvyššou investičnou prioritou modernizovali trate zaradené do paneurópskych koridorov č. IV, V a VI, ktoré sú súčasťou transeurópskej dopravnej siete TEN-T a koridorov CEF. Strategické ciele rozvoja železničnej infraštruktúry sú zamerané v prvom rade na modernizáciu koridorov (Interoperabilita) zvýšením traťovej rýchlosti, úpravou staníc a zastávok, vybudovaním mimoúrovňových križení železnice s pozemnými komunikáciami, sanáciou železničného spodku.

Z hľadiska **súladu s medzinárodnými zmluvami, ktorými je Slovenská republika viazaná**, je predmetná verejná práca v súlade s dohodami AGC (Európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach) a AGTC (Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a príslušných objektoch).

Z hľadiska **súladu s podmienkami územnoplánovacej dokumentácie** je navrhovaný stavebný zámer v súlade s územnoplánovacou dokumentáciou dotknutých obcí.

Z hľadiska **súladu so záverečným stanoviskom podľa osobitného predpisu** – zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, Ministerstvo životného prostredia SR vydalo listom č. 1796/2011-3.4/ml zo dňa 08. 04. 2011 záverečné stanovisko na celú stavbu „ŽSR,

Modernizácia koridoru, štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať“, ktorej je navrhovaná činnosť súčasťou.

Z hľadiska **optimálneho technického, konštrukčného riešenia**, štátna expertíza akceptuje návrh predkladateľa vyjadrený v stavebnom zámere verejnej práce.

Predkladateľ po preštudovaní návrhu predmetného protokolu súhlasil so znením návrhu Protokolu o vykonaní štátnej expertízy č. 2/2015 a s navrhnutou predpokladanou hodnotou zákazky.

c) Záver protokolu

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky v zmysle ustanovenia § 11, ods. 6, písm. c) zákona č. 254/1998 Z. z. o verejných prácach v znení zákona č. 260/2007 Z. z., zákona č. 540/2008 Z. z., zákona 432/2013 Z. z. a vykonávacej vyhlášky č. 83/2008 Z. z.

súhlasí

s predloženým stavebným zámerom verejnej práce „ŽSR, Modernizácia koridoru, štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať, 3. etapa“ na základe nižšie uvedeného:

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky vykonalo posúdenie navrhovanej verejnej práce, pričom nevyplynuli skutočnosti, ktoré nie sú v súlade s týmto zámerom:

A. Navrhované technické a konštrukčné riešenie zodpovedá hlavnému účelu, zmodernizovať technickú infraštruktúru trate pre dosiahnutie parametrov v zmysle medzinárodných dohôd AGC a AGTC.

B. Z ekonomického expertízneho posúdenia verejnej práce vyplynuli tieto skutočnosti:

- a) Náklady na prípravu verejnej práce boli plne akceptované.
- b) Expertíznym posúdením bola cena za stavebnú časť znížená o 2 590 tis. EUR, z pôvodne rozpočtovaných nákladov 51 768 tis. EUR na 49 179 tis. EUR, t. j. o 5 %. V rámci úpravy ceny za stavebnú časť bol doplnený náklad na dokumentáciu skutočného zhotovenia stavby vo výške 36 tis. EUR.
- c) Cena za technologickú časť bola znížená o 303 tis. EUR z pôvodne rozpočtovaných 6 248 tis. EUR na 5 945 tis. EUR, čo predstavuje zníženie o 4,85 %.
- d) Cena za zariadenie staveniska je v stavebnom zámere navrhovaná vo výške 3 982 tis. EUR. Expertíznym posúdením je navrhnutá vo výške 2 382 tis. EUR, ktorá sa stanovila hodnotou 3,3 % zo základne, ktorú tvoria náklady na stavebné objekty a predpokladané vyvolané investície a 6,4 % zo základne, ktorú tvoria náklady na technológie. Po tejto úprave došlo k zníženiu ceny o 1 601 tis. EUR t. j. o 7,86 %.
- e) Náklady na realizáciu stavebných objektov verejnej práce, v časti predpokladané vyvolané investície boli znížené o 977 tis. EUR, z pôvodne rozpočtovaných nákladov 12 437 EUR na 11 460 tis. EUR, t. j. o 7,86 %.
- f) Cena za výkup pozemkov, odvody za vyňatie pôdy, patenty, licencie a pod. bola plne akceptovaná.
- g) Navrhovaná cena za rozpočtovú rezervu v stavebnom zámere je vo výške 7 444 tis. EUR, čo predstavuje 10 % z nákladov na stavebné objekty, predpokladané vyvolané investície a zariadenie staveniska. Expertíznym posúdením je navrhnutá vo výške 6 897 tis. EUR, čo predstavuje 10 % z upravených nákladov na realizáciu stavebných objektov, predpokladaných

vyvolaných investícií a zariadenie staveniska. Po uvedenej úprave došlo k zníženiu ceny o 547 tis. EUR, t. j. o 7,35 %.

- h) Iné bližšie neurčené investície neboli v predmetnom rozpočte kalkulované.
- i) Expertíznym posúdením sú celkové výdavky verejnej práce navrhnuté vo výške 80 098 tis. EUR bez DPH v cenovej úrovni roku 2013, oproti 86 080 tis. EUR bez DPH, podľa ceny verejnej práce stavebného zámeru, čo predstavuje rozdiel 5 982 tis. EUR a zníženie o 6,95 %. Po úprave indexom IV.2013/IV.2014 (1,013) je cena verejnej práce vo výške 81 140 tis. EUR bez DPH v cenovej úrovni IV.2014.

Na základe vyššie uvedeného Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR považuje cenu

81 140 tis. EUR bez DPH v cenovej úrovni 4. štvrťroku 2014

za predpokladanú hodnotu zákazky verejnej práce „ŽSR, Modernizácia koridoru, štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať, 3. etapa“ v zmysle ustanovenia § 11 ods. 9 zákona č. 254/1998 Z. z. o verejných prácach v znení zákona č. 260/2007 Z. z., zákona č. 540/2008 Z. z. a zákona č. 432/2013 Z. z.

d)

Dátum vypracovania a odoslania Protokolu o vykonaní štátnej expertízy:	Vypracované: 20. 03. 2015 Odoslané: 02. 04. 2015
Meno, priezvisko a podpis spracovateľa Protokolu o vykonaní štátnej expertízy:	Ing. Nikola Melegová
Podpis oprávneného zástupcu ministerstva a odtlačok úradnej pečiatky ministerstva:	Ing. Ján Počiatek minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR