

MINISTERSTVO DOPRAVY A VÝSTAVBY
SLOVENSKEJ REPUBLIKY
SEKCIA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY A DRÁH

Číslo: 00006/2019/SŽDD/81184

Výtl. č. 1

SCHVAĽOVACIE ROZHODNUTIE
dokumentácie pre územné rozhodnutie stavby

**"ŽSR, Terminály integrovanej osobnej prepravy v
Bratislave, úsek Devínska Nová Ves - Bratislava hlavná
stanica - Podunajské Biskupice (EIA, DSZ, DÚR)"
TIOP č. 2 Bratislava - Lamačská brána**

Tomáš Abant

1. Základné identifikačné údaje

Predkladateľ:	Železnice Slovenskej republiky Generálne riaditeľstvo Klemensova 8, 813 61 Bratislava 1
Druh dokumentácie:	Dokumentácia pre územné rozhodnutie
Názov stavby:	"ŽSR, Terminály integrovanej osobnej prepravy v Bratislave, úsek Devínska Nová Ves - Bratislava hlavná stanica - Podunajské Biskupice (EIA, DSZ, DÚR)" - TIOP č. 2 Bratislava - Lamačská brána
Miesto stavby:	Bratislava m. č. Dúbravka, Bratislava m. č. Devínska Nová Ves Bratislava m. č. Lamač
Druh stavby:	Stavba dráhy
Investor:	Železnice Slovenskej republiky, Bratislava Klemensova 8, 813 61 Bratislava 1
Ústredný orgán investora:	Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky Námestie Slobody 6, 810 05 Bratislava 15

2. Základné údaje o stavbe

Generálny projektant:	REMING CONSULT a.s. Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava 3
Celkové náklady stavby:	7 954 431 ,- EUR bez DPH
Charakter stavby:	stavba verejnej dopravnej infraštruktúry
Kraj:	Bratislavský
Okres:	Bratislava IV
Obec:	mesto Bratislava, mestské časti Lamač, Devínska Nová Ves a Dúbravka
Katastrálne územia:	Lamač, Devínska Nová Ves a Bratislava - Dúbravka
Druh stavby:	inžinierska stavba, terminál osobnej dopravy
Začiatok stavby:	2020
Dokončenie stavby:	2022

Záber PPF, LPF

PPF – Poľnohospodársky pôdny fond

Kataster:

Devínska Nová Ves

trvalý záber pôdy:	záhrady	0 m ²
	orná pôda	0 m ²
trvalý záber pôdy:	spolu	0 m²
dočasný záber pôdy:	záhrady	0 m ²
	orná pôda	208 m ²
dočasný záber pôdy:	spolu	208 m²

Kataster:

Dúbravka

trvalý záber pôdy:	záhrady	10 856 m ²
	orná pôda	0 m ²
trvalý záber pôdy:	spolu	10 856 m²
dočasný záber pôdy:	záhrady	104 m ²
	orná pôda	235 m ²
dočasný záber pôdy:	spolu	339 m²

Chránené územia

- Chránené časti prírody a krajiny, kultúrne pamiatky

Navrhované stavby nezasahujú do chránených území

- Výrubu a nová výsadba

Na celom riešenom území stavby sa nachádza zeleň rôznej kvality a hodnoty vrátane ruderálneho porastu. V rámci prípravy územia bude potrebné realizovať výrub zelene, prekážajúcej výstavbe.

V závislosti od charakteru zelene, jej spoločenskej a sadovníckej hodnoty bude možné vykonať výrub stromov a krovín. Na riešenom území sa nenachádzajú stromy, ktorých hodnota by neumožňovala ich výrub.

Spolu bolo v rámci stavby TIOP č.2 inventarizovaných **628 ks stromov** a **705 m² krov**, ktoré sa nachádzajú v zábere uvedenej stavby.

Z tohto počtu sa súhlas orgánu ochrany prírody a krajiny vzťahuje na 54 ks stromov. Celková spoločenská hodnota drevín, na výrub ktorých sa vyžaduje súhlas orgánu ochrany prírody predstavuje sumu 59166,52 Eur.

Stromy a kry majú rozličnú sadovnícku a spoločenskú hodnoty. Rozsah jestvujúcej zelene je podrobne zdokumentovaný v dokumentácii Dendrologický prieskum.

Vegetačné úpravy budú na žiadosť objednávateľa v tomto stupni projektovej dokumentácie predstavovať okrem zatrávnenia svahov aj výsadbu kríkov na svahoch telesa železničnej trate za účelom stabilizácie svahov koreňovým systémom.

Podmienky ochrany prírody

Výrub zelene bude realizovaný len v nevyhnutnom rozsahu, minimalizovaný iba na nutný rozsah stavebnej činnosti.

3. Účel stavby

Stručná charakteristika územia

Navrhovaná stavba ŽSR, Terminály integrovanej osobnej prepravy v Bratislave, úsek Devínska Nová Ves – Bratislava hlavná stanica – Podunajské Biskupice TIOP č. 2 Lamačská brána (ďalej len TIOP č. 2) je v rámci Hlavného mesta Bratislavy umiestnená na rozhraní troch mestských častí Devínska Nová Ves, Dúbravka a Lamač. okres Bratislava IV, v katastrálnom území Devínska Nová Ves, Dúbravka a Lamač v priestore severne od obytnej

zastavanej časti Dúbravky. Návrh stavby TIOP č. 2 predpokladá realizáciu súvisiacej stavby „Predĺženia Saratovskej“ pred realizáciou navrhovanej železničnej zastávky alebo realizáciu oboch stavieb súčasne. Všetky objekty stavby „Predĺženie Saratovskej“ DÚR sú v návrhu stavby TIOP č. 2 rešpektované a uvažované je, ako by boli už zrealizované. Ak sú takéto objekty v kolízii so stavbou TIOP č. 2, tak sú riešené, ako by boli jestvujúce. Dominantnými krajinnými štruktúrami v predmetnej lokalite sú zo severnej strany trate plochy pôvodne určené pre rastlinnú výrobu, dnes vo výstavbe a využívané pre dopravu tvorenú cestou II/505 a pripravovanými komunikáciami pre budované nákupné centrum BORY. Svahy násypu, na ktorom je vedená železničná trať sú po oboch stranách s drevinami a kríkmi prevažne náletového charakteru. Na južnej strane jestvujúcej trate je záhradkárka osada s intenzívnym využívaním na pestovateľské a rekreačné účely. Na južnej hranici riešeného územia je cestná komunikácia na Agátovej ulici a na západnej hranici riešeného územia je chodník prechádzajúca popod nízky, klenbový železničný most. Popri komunikácii je hospodársky dvor. Z východnej strany, v mieste navrhovaného predĺženia Saratovskej ulice je územie bývalých záhradiek, dnes nevyužívané. Celá stavba vrátane upravovaného úseku koľají a riešených PS/SO sa nachádza v úseku približne v žkm 46,205 až žkm 46,794 a prevažne na pozemku stavebníka (ŽSR). Železničná zastávka „Lamačská brána“ bude situovaná na dvojkoľajnej koridorovej trati č. IV, medzistaničný úsek Bratislava–Lamač – Devínska Nová Ves, od železničnej stanice Devínska Nová Ves smerom k Bratislave. Smerovo je trať vedená z časti v priamej a neskôr v prechodnici oblúka. Výškovo trať v smere staničenia stúpa. Staničenie zastávky je cca žkm 46,300 až 46,483 a jej poloha je limitovaná budúcou výstavbou železničného mosta na predĺžení Saratovskej ulice a dĺžkou prechodových úsekov železničného spodku za oporou mosta. Trať je vedená v mieste stavby na pomerne strmom násype s prevýšením cca 5,5 m nad okolitým terénom. Nástupištia novej železničnej zastávky budú umiestnené na jestvujúcom násype železničnej trate. Územie na južnej strane trate, mimo násypu, je mierne sa zvažujúce od Agátovej ulice k násypu trate. Výškový rozdiel medzi najnižším miestom pri klenbovom moste a najvyšším miestom pri agátovej ulici je cca 7 m. V súčasnosti sa najbližšia (BUS) zastávka MHD nachádza na ceste II/505 pri okružnej križovatke vo vzdialenosti cca 180 m. Ďalšou je zastávka na križovaní Saratovskej s Agátovou vo vzdialenosti cca 220 m. Východne od plánovanej, predĺženej Saratovskej ulice sa nachádza VN rozvodňa. Južne, na druhej strane Agátovej ulice, sa nachádza areál spoločnosti PENATI Club. Územie, na ktorom je navrhovaná zastávka Lamačská brána, je využívané pre železničnú dopravu. Medzistaničný -úsek Bratislava Lamač - Devínska Nová Ves je tvorený dvojkoľajnou traťou so striedavou elektrickou trakciou 25kV/50Hz. Traťové koľaje sú prevádzkované obojsmerne. Nástupištia novej železničnej zastávky budú umiestnené na jestvujúcom násype železničnej trate, v staničení (nástupisková hrana) km 46,300 – 46,483 pred navrhovaným mostom pre predĺženie Saratovskej ulice. Stavba TIOP č. 2 sa nachádza v Hlavnom meste SR, na území troch Bratislavských mestských častí Devínska Nová Ves, Dúbravka a Lamač. okres Bratislava IV, v katastrálnom území Devínska Nová Ves, Dúbravka a Lamač.

Základné údaje charakterizujúce stavbu a jej budúcu prevádzku

Cieľom predmetnej stavby je vybudovať prestupný terminál osobnej prepravy medzi vlakovou a autobusovou, resp. električkovou dopravou. TIOP sa tak stane súčasťou infraštruktúry už realizovaného projektu integrovaného dopravného systému IDS na území Bratislavského samosprávneho kraja. Výstavba Terminálu osobnej prepravy Bratislava – Lamačská brána je súčasťou komplexného riešenia modernizácie koľajovej dopravy bratislavského kraja. Medzi odporúčané investície boli okrem výstavby, predĺženia a rekonštrukcie vybraných električkových tratí zahrnuté aj výstavba piatich parkovísk P&R, troch terminálov integrovanej osobnej prepravy v regióne - Malacky, Pezinok, Senec a

výstavba siedmich terminálov integrovanej osobnej prepravy na železničných tratiach na území Bratislavy: Devínska Nová Ves - zastávka, Bratislava - Lamačská brána, Bratislava - Patrónka, Bratislava - Mladá Garda, Bratislava - Trnávka, Bratislava - Ružinov a Bratislava - Vrakuňa.

Z hľadiska druhu stavby sa jedná o stavbu dráhy. Integrovaný dopravný systém (IDS) predstavuje komplexný dopravný systém, s koordináciou všetkých druhov dopravy. Správne fungovanie a využitie potenciálu verejnej hromadnej dopravy predpokladá vhodné nastavenie funkcie jednotlivých prvkov – druhov dopravy - s ich primeranými prepojeniami. Konkurencieschopný IDS predstavuje pre cestujúceho prítiahlivý, pohodlný a výhodný spôsob prepravy a to v mestskej aj prímestskej doprave, prípadne s napojením na dopravu širšieho regiónu (až do vzdialenosti bežného denného dochádzania do práce). Na dosiahnutie tohto stavu je potrebné komplexné plánovanie systému a realizácia jeho prvkov, pričom existuje vysoký počet potrebných prvkov infraštruktúry. V súčasnej dobe nie je v Bratislavskom kraji funkčný Integrovaný dopravný systém (IDS). Prebieha však príprava na jeho vybudovanie a spustenie v podobe projekčných prác a výberových konaní. Vybudovaním integrovaného dopravného systému (IDS) sa zabezpečí zatriaktivnenie verejnej hromadnej dopravy v konkurenčnom prostredí s individuálnou automobilovou dopravou (IAD). Individuálna automobilová doprava a jej rast má v porovnaní s verejnou dopravou mnoho negatívnych dopadov na kvalitu životného prostredia, a to nielen v mestách. Na vytvorenie alternatívy k IAD je nutné zvýšiť (v tomto konkrétnom prípade) atraktivitu a dostupnosť železničnej, osobnej dopravy.

Železničná doprava bude plniť tieto základné funkcie a úlohy:

- zabezpečovať ťažiskové a doplnkové funkcie v prímestskej verejnej hromadnej doprave,
- kvôli svojej veľkej kapacite sa bude zásadnejšie podieľať na výkonoch v MHD na území Bratislavy,
- zavedením atraktívnejšieho intervalu spojov a lepšej dostupnosti postupne na seba prevziať objemy cestujúcich z IAD

4. Rozpočet a ekonomické hodnotenie

Investičné náklady

Celkové náklady stavby:	7 954 431 ,- EUR bez DPH
Financovanie verejnej práce:	z OPD resp. OPII
Ekonomické hodnotenie:	bolo predmetom projektu

Z uvedených skutočností vyplýva nasledujúci odhad Plánu čerpania kapitálových prostriedkov:

Tab.: Plán čerpania kapitálových prostriedkov (bez čerpania rezervy a DPH)

ČERPANIE FINANČNÝCH PROSTRIEDKOV	SPOLU	V ROKU		
		2020	2021	2022
	7 954 431	2 545 418	3 181 772	2 227 241

Skutočné čerpanie finančných prostriedkov počas realizácie bude predmetom rokovania investora stavby so zhotoviteľom stavby – po schválení projektu, priznaní finančných príspevkov z fondu EÚ a štátneho rozpočtu a súťaži na výber zhotoviteľa, hlavne po definovaní stavebných postupov.

Záver ekonomického hodnotenia

Predmetom predkladanej projektovej dokumentácie je zriadenie Terminálu integrovanej osobnej dopravy č.2 Bratislava Lamačská brána.

Predkladaná časť Projektovej dokumentácie pre územné rozhodnutie verejnej práce „F.2 Ekonomické hodnotenie“ obsahuje ekonomické hodnotenie stavby v rozsahu požiadaviek EÚ a národnej príručky k analýze nákladov a výnosov investičných projektov v dopravnom sektore a Zmluvy o Dielo.

Predkladaná časť Projektovej dokumentácie pre územné rozhodnutie „F.2 Ekonomické hodnotenie“ obsahuje ekonomické hodnotenie stavby v rozsahu požiadaviek EÚ a národnej príručky CBA.

Navrhovaná stavba je v súlade s právnymi predpismi EÚ a súvisiacimi vybranými európskymi normami, so štátnou stratégiou rozvoja dopravy, s koncepciou územného rozvoja Slovenska, so základnými programovými dokumentmi podpory regionálneho rozvoja a s Rámcom podpory Spoločenstva. Zároveň pokrýva zámery Hlavného mesta SR Bratislava a ŽSR ako správcu infraštruktúry.

Stavba je súčasťou odporúčaných investičných akcií podľa podrobnej analýzy nákladov a prínosov, uvedenej v predmetnej Štúdii uskutočniteľnosti „Kofajová infraštruktúra Bratislavskej integrovanej dopravy“.

Na základe spracovaných analýz je možné urobiť tieto závery:

- realizácia Terminálu je základný predpoklad vybudovania funkčného Integrovaného dopravného systému Bratislavského kraja (IDS);
- realizácia Terminálu samostatne, bez zriadenia iných základných prvkov IDS bude mať nulový až minimálny vplyv na dopravný systém a efektívnosť realizácie Terminálu je podmienená realizáciou ostatných investícií podľa scenárov predstavených v Štúdii uskutočniteľnosti. Implementáciou aspoň základného balíka opatrení – scenára 2Axo – v dopravnej infraštruktúre sa s výraznými synergickými efektmi zvýši konkurencieschopnosť verejnej hromadnej osobnej dopravy;
- stavba Terminálu Devínska Nová Ves je odporúčanou investičnou akciou podľa Štúdie realizovateľnosti Integrovaného dopravného systému Bratislavského kraja;
- projekt je oprávnený pre spolufinancovanie zo zdrojov EÚ, keďže úspory nákladov investora (ŽSR) nepokrývajú kapitálové výdavky stavby;
- projekt nie je samostatne trvalo udržateľný, keďže zvýšenie príjmov na strane manažéra infraštruktúry ŽSR ako investora nepokryjú zvýšenie prevádzkových nákladov. To je spôsobené prevedením dopravy z iných – v mestskom prostredí menej vhodných – druhov dopravy na železnicu, čím sa zvýšia prevádzkové náklady železničnej dopravy. Prevádzkové náklady celého systému mestskej a prímestskej dopravy sa však znížia;
- posudzovaná investícia je z hľadiska celospoločenského efektívna, s veľmi výraznými socio – ekonomickými efektmi;
- ekonomická efektívnosť investície z pohľadu ukazovateľov efektívnosti má dostatočnú rezervu aj pre prípadné výkyvy nákladov a prínosov investície. Pre celkové socio – ekonomické hodnotenie systému IDS bude dôležité určenie presných investičných nákladov rozhodujúcich stavieb sledovaného scenára – stavieb, ktorých IN predstavujú veľký podiel IN celého systému;
- rozhodujúcim sociálno - ekonomickým - celospoločenským účinkom z pohľadu hodnotenia investície sú externé účinky – zníženie hluku z dopravy a znečistenie ovzdušia a úspora času

cestujúcich, pričom stavba IDS spôsobí aj iné výrazné efekty, ktoré nie sú kvantifikovateľné – hlavne zníženie alternatívnych investícií do cestnej infraštruktúry;

- v prípade problematických dopravných lokalít, za ktorú môžeme Hlavné mesto SR Bratislava považovať, je navyše možný scenár, kedy nie je technicky a ekonomicky reálne, kvôli vysokému podielu IAD, dosiahnuť požadovanú kapacitu cestnej siete – hlavne v intraviláne mesta – a dochádza k pravidelným a systémovým kongesciám a kolapsu dopravnej siete. Je reálne, že zavedenie IDS predstavuje jediné možné technické a ekonomické riešenie dopravného systému mesta Bratislava.

5. Záver

Vzhľadom na zmenu pôvodnej dokumentácie pre TIOP č. 2 Bratislava – Lamačská brána v stupni „dokumentácia pre územné rozhodnutie“, predmetom ktorej je vypustenie záchytného parkoviska ako aj všetkých objektov s ním súvisiacich a na základe prerokovania predloženej dokumentácie pre územné rozhodnutie, jej posúdenia odborom expertízy GR ŽSR a odporúčania generálneho riaditeľa ŽSR

a) s c h v a ľ u j e m

1. upravenú projektovú dokumentáciu pre územné rozhodnutie „**ŽSR, Terminály integrovanej osobnej prepravy v Bratislave, úsek Devínska Nová Ves - Bratislava hlavná stanica - Podunajské Biskupice (EIA, DSZ, DÚR)**“ - TIOP č. 2 Bratislava – Lamačská brána bez záchytného parkoviska
2. s rozpočtovými nákladmi stavby

7 954 431 ,- EUR bez DPH

V Bratislave, dňa 7.10.2019



Ing. Ján Farkaš
generálny riaditeľ sekcie
železničnej dopravy a dráh