

ŽSR; zdvojkolaženie trate Devínska Nová Ves - štátna hranica SK/AT (Marchegg)

Kategória kritérií	Hlavné kritérium	Čiastkové kritériá	Popis kritéria
Technické	Bezpečnosť	Mimoúrovňový, bezbariérový prístup	Mimoúrovňový, bezbariérový prístup – kritérium vyhodnocuje naplnenie cieľ zvýšenia bezpečnosti železničnej dopravy a súčasne aj prevádzkový cieľ, zrušiť existujúce obmedzenia v tvorbe vlakových grafikonov z titulu prítomnosti úrovňového prístupu cestujúcich na nástupištia a potreby zabezpečenia ich bezpečného prechádzania cez koľaje na konkrétne nástupište. Mimoúrovňový prístup cestujúcich na nástupištia zásadne ovplyvňuje slobodu a variabilitu návrhu križovania vlakov v stanici a tým ovplyvňuje aj vlakovú priepustnosť celej stanice. Hodnotí sa: 0 – variant nenapĺňa tento cieľ, 1 – variant napĺňa tento cieľ
		ERTMS	ERTMS – kritérium vyhodnocuje naplnenie cieľa možnosti interoperabilnej prevádzky z pohľadu riadenia jazdy vlakov po realizácii stavby, keďže obe, do stanice zaústené trate, sú súčasťou základnej európskej siete interoperabilných tratí. Konkrétne sa myslí zriadenie železničného zabezpečoavacieho zariadenia 3. generácie (elektronické stavadlo) umožňujúceho diaľkové, dispečerské riadenie z centra doplnené o digitálny rádiový komunikačný systém GSM-R a zariadenia systému ETCS-L2 Hodnotí sa: 0 – variant nenapĺňa tento cieľ, 1 – variant napĺňa tento cieľ
	Variabilita stanice	Priemerná vzdialenosť k nástupišťu	Priemerná vzdialenosť k nástupišťu – kritérium vyhodnocuje vzdialenosť v metroch, ktorú musí cestujúci prejsť od staničnej budovy na najbližšie nástupište. Vo variantoch s podchodom kritérium súvisí s rôznou polohou podchodu pre cestujúcich v závislosti od umiestnenia nástupíšť. Čím kratšia je vzdialenosť, tým je vyššia atraktivita Hodnotí sa: 10 bodov - vzdialenosť 0m, hodnota 0 - najdlhšia vzdialenosť, ostatné hodnoty sú určené
		Variabilita nástupných hrán pre dopravné smery	Variabilita nástupných hrán pre dopravné smery – kritérium vyhodnocuje a zohľadňuje polohu nástupíšť a nástupných hrán (počet) voči zaústenej trati od Viedne. A najmä to, či pre obsluženie nástupíšť musí vlak prechádzať (križovať) na zhlaví hlavný dopravný smer Bratislava – Kúty, alebo neobmedzuje (nemusí obmedziť) svojim vchodom, odchodom a státím pri nástupišti dopravu na hlavnej trati. Hodnotí sa: počet nástupných hrán smer Viedeň s dĺžkou aspoň 180m, umiestnených v nepárnej skupine koľají stanice Hodnotí sa: počet hrán, ktoré je možné obslúžiť (je k dispozícii) zo smeru Viedeň bez potreby krížiť smer Kúty – Bratislava a opačne pri vchode a odchode vlaku k / od nástupíšťa.
	Interoperabilita	Počet obnovených interoperabilných výhybkových jednotiek	Počet nových / obnovených interoperabilných výhybkových jednotiek – kritérium vyhodnocuje, ako sa naplní cieľ zosúladenia najnovších technických požiadaviek na železničnú infraštruktúru v oblasti výhybiek. V otázke najnovších technických požiadaviek sa má na mysli najmä – veľkosť nápravového zaťaženia konštrukcie (nová generácia výhybiek až 25t), mechanická odolnosť a trvanlivosť konštrukcie ovplyvňujúca prevádzkové náklady a bezpečnosť (betónové podvaly namiesto drevených, celoliate srdcovky z odolnej ocele, pružné upevnenie s minimom skrutkových spojov, celková robustnosť konštrukcie), kompatibilita s novými typmi železničného zabezpečovacieho zariadenia (nové uzávery, možnosť inštalácie prestavníkov-kompatibilných s elektronickým stavadlom, možnosť inštalácie snímačov vyhodnocujúcich polohu jazykov = dôležité pre diaľkové riadenie), veľkosť maximálnej traťovej rýchlosti prejazdu cez výhybky v priamom i odbočnom smere. V neposlednom rade zriadenie novej, odolnej konštrukcie železničného spodku s odvodnením. Staré výhybky tieto požiadavky nespĺňajú. Hodnotí sa: počet nových výhybiek
		Dĺžka obnovených interoperabilných koľají	Dĺžka nových / obnovených interoperabilných koľají - kritérium vyhodnocuje, ako sa naplní cieľ zosúladenia najnovších technických požiadaviek na železničnú infraštruktúru v oblasti koľají. Hodnotí sa: dĺžka nových a obnovených koľají

Kategória kritérií	Hlavné kritérium	Čiastkové kritériá	Popis kritéria
Ekonomické a prevádzkové	Celospoločenské prínosy	Cestovný čas - diaľková doprava	Cestovný čas diaľkových vlakov – kritérium hodnotí naplnenie strategického cieľa, ktorý vznikol na základe dohody medzi MDV SR a BMVIT. Na základe tohto cieľa je uvažované znížiť cestovný čas v diaľkovej doprave medzi Bratislavou a Viedňou približne na 40 minút. Údaj je uvádzaný v minútach a vzťahuje sa na vlaky kategórie EC a rjx od momentu odchodu zo stanice Bratislava hl. st. do momentu príchodu do stanice Wien Hbf. U kritéria "cestovný čas diaľkových vlakov" je hodnotená dĺžka cestovného času u vlakov EC a RJx medzi BA hl. st. a Wien Hbf voči cieľovej hodnote 40 min. Hodnotí sa: 0 bodov - 60 minút (približný cestovný čas, ktorý je možné dosiahnuť za súčasného stavu); 10 bodov - 40 minút (úplné naplnenie cieľa projektu).
		Cestovný čas - regionálna doprava	Cestovný čas regionálnych vlakov – kritérium vyhodnocuje cestovný čas vlakov REx po realizácii projektu. Úspora času vzniká na základe zvýšenia traťovej rýchlosti, modernizácie zabezpečovacích zariadení a elektrifikácie trate. Nižší cestovný čas ovplyvňuje najmä priepustnosť trate a atraktivitu dopravy z pohľadu cestujúcej verejnosti. U kritéria "cestovný čas regionálnych vlakov" je hodnotená dĺžka cestovného času u vlakov REX voči cieľovým hodnotám nasledovne: <ul style="list-style-type: none">Wien Hbf – Bratislava hl.st. = 55 minútWien Aspern Nord – Bratislava hl.st. = 40 minútWien Stadlau – Bratislava hl.st. = 45 minútWien Simmering – Bratislava hl.st. = 50 minút Hodnotí sa: 0 bodov - 67 minút (súčasný stav); 10 bodov - 55 minút (naplnenie cieľa).
		Frekvencia diaľkových vlakov	Frekvencia diaľkových vlakov – kritérium vyhodnocuje naplnenie jedného zo strategických cieľov, ktorým je zavedenie diaľkovej osobnej dopravy medzi Bratislavou a Viedňou severným vlakovým spojením cez Devínsku Novú Ves a Marchegg. Zároveň sleduje intenzitu diaľkových spojov na uvedenom traťovom úseku. Počet diaľkových vlakov vychádza z dopravného modelu, z dohody medzi dopravcami ZSSK a ÖBB-Personenverkehr a z výhľadového záujmu súkromných dopravcov prevádzkujúcich osobnú dopravu o vstup na túto trať. U kritéria "frekvencia diaľkových vlakov" je hodnotené samotné spustenie diaľkovej osobnej dopravy medzi BA hl. st. a Wien Hbf cez Devínsku Novú Ves a Marchegg a následné navýšenie frekvencie spojov o vlaky súkromných dopravcov. Hodnotí sa: 0 bodov - 16 vlakov (výhľadový stav podľa PDO); 10 bodov - 55 vlakov (zavedenie 2 vrstiev diaľkových vlakov, čím sa dosiahne 30 min. takt vlakov diaľkovej dopravy).
		Frekvencia regionálnych vlakov	Frekvencia regionálnych vlakov – kritérium vyhodnocuje naplnenie jedného zo strategických cieľov, ktorým je zvýšenie intenzity (frekvencie) vlakov regionálnej osobnej dopravy medzi Bratislavou a Viedňou severným vlakovým spojením cez Devínsku Novú Ves a Marchegg. Počet regionálnych osobných vlakov vychádza z dopravného modelu a z dohody medzi dopravcami ZSSK a ÖBB Personenverkehr. Zároveň je ovplyvnený kapacitnými parametrami trate v dôsledku navrhovaných technických riešení pre jednotlivé projektové scenáre. Hodnotí sa: 0 bodov - 40 vlakov (výhľadový rozsah dopravy podľa PDO); 10 bodov - 75 vlakov (zvýšenie frekvencie spojov na 2 vrstvy regionálnych vlakov, čím sa dosiahne 30 min. takt vlakov regionálnej dopravy).
	Fiškálne dopady	Nárok na štátny rozpočet	Nárok na štátny rozpočet - kritérium hodnotí náročnosť jednotlivých projektových variantov z pohľadu ich dofinancovania prostriedkami štátneho rozpočtu SR. U kritéria "nárok na štátny rozpočet" je hodnotený percentuálny podiel finančných prostriedkov zo ŠR, potrebných na krytie celkových investičných výdavkov projektového variantu. Hodnotí sa: 0 bodov - dofinancovanie na úrovni 100% 10 bodov - dofinancovanie na úrovni 15%
	Kapacita trate	Využitie praktickej priepustnosti	Využitie praktickej priepustnosti - kritérium vypovedá o pomere počtu pravidelných vlakov k celkovej praktickej priepustnosti trate t.j. o percentuálnom využití kapacity trate. U kritéria "využitie praktickej priepustnosti" je hodnotené percentuálne využitie kapacity trate vzhľadom na hodnotu optimálneho využitia traťovej kapacity 60 - 70%. Hodnotí sa: 0 bodov - využitie do 10% alebo využitie 80% a viac, (veľmi nízke využitie alebo stav, keď je infraštruktúra preťažená); 10 bodov - využitie medzi 60 - 70% (optimálne využitie pre dvojkoľajnú prevádzku s požadovanou variabilitou GVD)

Kategória kritérií	Hlavné kritérium	Čiastkové kritériá	Popis kritéria
Ekonomické a prevádzkové	Kapacita trate	Priepustnosť traťových koľají	Priepustnosť traťových koľají – kritérium vyhodnocuje kapacitné možnosti traťového úseku. Priepustná výkonnosť je definovaná ako maximálny počet vlakov, ktoré je možné dopravovať za určité časové obdobie (spravidla 24 hod.) pri danom prevádzkovom a technickom vybavení a pri dodržaní potrebnej kvality dopravy. Priepustnosť trate tak zásadne ovplyvňuje možnosti nastavenia rozsahu dopravy pre konkrétny traťový úsek. U kritéria "priepustnosť traťových koľají" je hodnotená kapacita trate vzhľadom na cieľovú hodnotu 174 vlakov za 24 hod. Hodnotí sa: 0 bodov - 93 vlakov za deň (stav, kedy nie je GVD realizovateľný ani pre prevádzkový koncept PK1); 10 bodov - 272 vlakov za deň (približne 136 pre každý smer, čím sa dosiahne optimálna využiteľnosť kapacity trate pri uplatnení prevádzkového konceptu PK3).
		Priepustnosť zhlavia	Priepustnosť zhlavia – kritérium vyhodnocuje maximálny počet vlakov, ktoré je možné previezť cez zhlavie stanice Devínska Nová Ves, smerom na Marchegg. V tomto prípade sa jedná o počet vlakov za hodinu. Priepustnosť zhlavia sa mení v závislosti od uvažovaného počtu traťových koľají a technického riešenia zaústenia dvojkolajnej trate. U kritéria "priepustnosť zhlavia" je hodnotená priepustnosť zhlavia smer Marchegg vzhľadom na cieľovú hodnotu minimálne 8 vlakov za 1 hod. Hodnotí sa: 0 bodov - 2 vlaky za hodinu (je možné udržiavať iba súčasný rozsah dopravy); 10 bodov - 12 vlakov za hodinu (dosiahne sa stav, kedy cieľová hodnota 8 vlakov nie je nijak ohrozená, GVD má dostatočnú variabilitu a je dodržaný minimálny záložný čas, potrebný na elimináciu meškaní).
Environmentálne	Životné prostredie	Zásah do životného prostredia	Zásah do životného prostredia – kritérium s cieľom komplexne vyhodnotiť na základe technických parametrov jednotlivých variantov predpokladaný vplyv na všetky zložky životného prostredia. V rámci hodnotenia sú vzájomne/ súhrne posúdené práce počas výstavby a počas realizácie s dôrazom najmä na povrchové a podzemné vody, geologické podložie a chránené územia. Hodnotí sa: 0 – variant nepredstavuje významný zásah do životného prostredia, : 1 – variant predstavuje zásah do životného prostredia