

## Analýza vplyvov na podnikateľské prostredie

**Názov materiálu:** Vyhláška Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky, ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 350/2010 Z. z. o stavebnom a technickom poriadku dráh v znení neskorších predpisov

**Predkladateľ:** Ministerstvo dopravy SR

### 3.1 Náklady regulácie

#### 3.1.1 Súhrnná tabuľka nákladov regulácie

Tabuľka č. 1: Zmeny nákladov (ročne) v prepočte na podnikateľské prostredie (PP), vyhodnotenie mechanizmu znižovania byrokracie a nákladov.

Nahradte rovnakou tabuľkou po vyplnení Kalkulačky nákladov podnikateľského prostredia, ktorá je povinnou prílohou tejto analýzy a nájdete ju na [webovom sídle MH SR](#), (ďalej len „Kalkulačka nákladov“):

<i>TYP NÁKLADOV</i>	<b>Zvýšenie nákladov v € na PP</b>	<b>Zníženie nákladov v € na PP</b>
<i>A. Dane, odvody, clá a poplatky, ktorých cieľom je znižovať negatívne externality</i>	<b>0</b>	<b>0</b>
<i>B. Iné poplatky</i>	<b>0</b>	<b>0</b>
<i>C. Nepriame finančné náklady</i>	<b>25 000</b>	<b>28 765 043</b>
<i>D. Administratívne náklady</i>	<b>81</b>	<b>31 221</b>
<i>Spolu = A+B+C+D</i>	<b>25 081</b>	<b>28 796 264</b>
<i>Z toho</i>		
<i>E. Vplyv na mikro, malé a stredné podn.</i>	<b>0</b>	<b>10 745 450</b>
<i>F. Úplná harmonizácia práva EÚ (okrem daní, odvodov, ciel a poplatkov, ktorých cieľom je znižovať negatívne externality)</i>	<b>0</b>	<b>0</b>
<i>VÝPOČET PRAVIDLA 1in2out:</i>	<b>IN</b>	<b>OUT</b>
<i>G. Náklady okrem výnimiek = B+C+D-F</i>	<b>25 081</b>	<b>28 796 264</b>

### 3.1.2 Výpočty vplyvov jednotlivých regulácií na zmeny v nákladoch podnikateľov

Tabuľka č. 2: Výpočet vplyvov jednotlivých regulácií (nahradte rovnakou tabuľkou po vyplnení Kalkulačky nákladov):

P.č.	Zrozumiteľný a stručný opis regulácie vyjadrujúci dôvod zvýšenia/zníženia nákladov na PP	Číslo normy (zákona, vyhlášky a pod.)	Lokalizácia (§, ods.)	Pôvod regulácie: SK/EÚ úplná harm./EÚ harm. s možnosťou voľby	Účinnosť regulácie	Kategória dotk. subjektov	Počet subjektov v dotk. kategórii	Počet subjektov MSP v dotk. kategórii	Vplyv na 1 podnik. v €	Vplyv na kategóriu dotk. subjektov v €	Druh vplyvu In (zvyšuje náklady) / Out (znižuje náklady)
1	Únosnosť pláne železničného spodku vyhovuje bezpečnej prevádzke	návrh vyhlášky	§3 ods. 3 písm. c)	SK	15.05.23	prevádzkovateľ dráhy	1	N	64 697	64 697	Out (znižuje náklady)
2	Prípustný sklon koľají v dopravných s koľajovým rozvetvením a manipulačných koľají na vlečkách je najviac 1 promile ‰, v opodstatnených prípadoch max. 2,5 ‰.	350/2010 Z. z.	§7 ods. 7	SK	15.05.23	prevádzkovateľ dráhy	1	N	232 803	232 803	Out (znižuje náklady)
3	Prístup k modernizovaným a obnoveným nástupištiam na tratiach s traťovou rýchlosťou do 160 km/h sa navrhuje úrovňový v súlade s podmienkami podľa osobitného predpisu 11a) a na základe posúdenia podľa osobitného predpisu, 11b) inak mimoúrovňový.	350/2010 Z. z.	§9 ods. 7	SK	15.05.23	prevádzkovateľ dráhy	1	N	3 680 568	3 680 568	Out (znižuje náklady)
4	Konštrukcia vozovky na železničnom priecestí svojou úpravou vyhovuje užívateľom pozemnej komunikácie a železničnej prevádzke.	350/2010 Z. z.	§11 ods. 1	SK	15.05.23	prevádzkovateľ dráhy	45	21	511 688	23 025 964	Out (znižuje náklady)
5	Každé oznamovacie a zabezpečovacie zariadenie napojené na elektronickú komunikačnú sieť, ktoré je	350/2010 Z. z.	§22 ods. 7	SK	15.05.23	prevádzkovateľ dráhy	1	N	12 541	12 541	In (zvyšuje náklady)

	ovládané informačným systémom a je súčasťou kybernetického priestoru je navrhované a používané v súlade s osobitným predpisom										
6	Zariadenia diaľkového riadenia napájania pevných elektrických trakčných a silnoprúdových zariadení sú navrhované a používané v súlade s osobitným predpisom.32a)	350/2010 Z. z.	§25 ods. 8 písm. g)	SK	15.05.23	prevádzkovateľ dráhy	1	N	12 541	12 541	In (zvyšuje náklady)
7	Na tratiach s rozchodom koľaje 1 435 mm je dodržaná najmenšia osová vzdialenosť koľají a) na širej trati 4 000 mm v priamej koľaji a v oblúku s polomerom 250 m a väčším, b) v dopravni s koľajovým rozvetvením 1. 5 000 mm v priamej koľaji a v oblúku s polomerom 250 m a väčším, 2. 4 750 mm v priamej koľaji a v oblúku s polomerom 300 m a väčším, pri obnove, modernizácii dopravne s koľajovým rozvetvením s prihliadnutím na miestne podmienky	350/2010 Z. z.	príloha č. 3 ods. 2	SK	15.05.23	prevádzkovateľ dráhy	1	N	64 697	64 697	Out (znižuje náklady)
8	Polomer oblúka na novozriadovanej alebo modernizovanej hlavnej trati a prislúchajúcich hlavných staničných koľají je navrhnutý tak, aby bola dodržaná stanovená traťová rýchlosť.	350/2010 Z. z.	príloha č. 5 ods. 1	SK	15.05.23	prevádzkovateľ dráhy	1	N	38 834	38 834	Out (znižuje náklady)
9	Základná šírka vodorovnej pláne železničného spodku na nových jednokoľajných tratiach v priamych	350/2010 Z. z.	príloha č. 6 ods. 1	SK	15.05.23	prevádzkovateľ dráhy	1	N	310 674	310 674	Out (znižuje náklady)

	úsekoch je najmenej 5 200 mm na širej trati s normálnym rozchodom, ktorá nie je súčasťou transeurópskej dopravnej siete, so stanovenou traťovou rýchlosťou maximálne 100 km.h-1 pri použití podvalov tvaru „Y“										
10	Pri navrhovaní rozhrania s vlakmi, ktoré majú zastavovať na nástupišti sa prihliada na požiadavky existujúcej prevádzky, ako aj na požiadavky prevádzky dôvodne predpokladanej v období najmenej desiatich rokov po uvedení nástupišťa do prevádzky.	350/2010 Z. z.	príloha č. 7 ods. 2	SK	15.05.23	prevádzkovateľ dráhy	1	N	131 553	131 553	Out (znižuje náklady)
11	Prehliadky a merania na prevádzkovanvej železničnej trati do 200 km.h-1 – konvenčné, zmiešaná doprava	350/2010 Z. z.	príloha č. 17 časť A	SK	15.05.23	prevádzkovateľ dráhy	1	N	551 357	551 357	Out (znižuje náklady)
12	Prehliadky a merania na neprevádzkovanvej železničnej trati alebo vlečke a na železničnej trati, na ktorej sa prevádzkujú dreziny	návrh vyhlášky	príloha č. 17 časť B	SK	15.05.23	prevádzkovateľ dráhy	1	N	695 054	695 054	Out (znižuje náklady)
13	Trolejbusová dráha sa môže križovať v jednej úrovni s elektrifikovanou železničnou dráhou	návrh vyhlášky	§ 55 ods. 5	SK	15.05.23	prevádzkovateľ dráhy	5	N	0	64	Out (znižuje náklady)

**Doplňujúce informácie k spôsobu výpočtu vplyvov jednotlivých regulácií na zmenu nákladov**

- Výpočet pre zriadenie jedného metra koľaje:  
Pre potreby kvantifikácie boli údaje čerpané z interných podkladov spracovaných majoritným prevádzkovateľom železničnej infraštruktúry pozostávajúcich z už zrealizovaných investičných nákladov v rámci modernizácie a obnovy železničnej infraštruktúry (údaje čerpané od roku 2001 – 2017, viď príloha TEN-T\_revizia\_odhadovane\_IN).

Údaje pre výpočet pre zriadenie 1. metra koľaje

Železničný úsek	km	Investičné náklady (v mil. € bez DPH)	Priemerné náklady na 1 km trate (v €)	Rok realizácie
ŽSR, Modernizácia trate Bratislava Rača- Trnava pre traťovú rýchlosť 160 km/h, úsek Bratislava Rača- Šenkvice	18,4	45 000 000	2 445 652,17	2006
Modernizácia železničnej trate Šenkvice - Cífer (pozn.: vysoké IN kvôli budovaniu estakády v Šenkviciach)	11,52	164 800 000	14 305 555,56	2008
Modernizácia železničnej trate Cífer- Trnava	6	12 000 000	2 000 000,00	2001
Modernizácia železničnej trate Trnava – Nové Mesto nad Váhom, úsek Trnava – Piešťany	33	143 500 000	4 348 484,85	2008
Modernizácia železničnej trate Trnava – Nové Mesto nad Váhom, úsek Piešťany- Nové Mesto nad Váhom	20	127 400 000	6 370 000,00	2009
Modernizácia železničnej trate Trnava – Nové Mesto nad Váhom, úsek Nové Mesto nad Váhom- Zlatovce	17,5	232 300 000	13 274 285,71	2013
Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov, žel. km 100,500 – 159,100, pre traťovú rýchlosť do 160 km/h, úsek Zlatovce- Trenčianska Teplá.	12	245 000 000	20 416 666,67	2017
ŽSR, Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov, žkm 100,500 – 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/ hod.	20,4	250 800 000	12 294 117,65	2014

– IV. etapa a V. etapa (úsek Trenčianska Teplá – Ilava –Beluša)				
Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Púchov - VI. etapa - úsek Beluša - Púchov	8,8	87 200 000	9 909 090,91	2015
ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod., I. etapa (úsek Púchov - Považská Teplá)	16	364 900 000	22 806 250,00	2022
ŽSR, Modernizácia trate Púchov - Žilina, pre rýchlosť do 160 km/hod., II. etapa (úsek Považská Teplá- Žilina)	22,8	127 800 000	5 605 263,16	2017
Priemerná cena za 1 km trate			10 343 215,15	
Priemerná cena za 1 m trate (zaokrúhlene)			<b>10 345,00</b>	

- Výpočet pre zriadenie jedného metra podchodu:

Pre potreby kvantifikácie boli údaje čerpané z uzatvorených zmlúv s majoritným prevádzkovateľom železničnej infraštruktúry pozostávajúci z už zrealizovaných investičných nákladov v rámci modernizácie a obnovy železničnej infraštruktúry (SO 00-33-01 ŽST Trebišov, podchod pre cestujúcich a chodcov v žkm 20,349).

Náklady celkom za podchod pre cestujúcich	–	915 634,94 €
Náklad za 1 meter podchodu dĺžky 27,284 m	–	<b>33 559,00 €</b>

- Výpočet pre zriadenie jedného metra priechodu:

Pre potreby kvantifikácie boli údaje čerpané z uzatvorených zmlúv s majoritným prevádzkovateľom železničnej infraštruktúry pozostávajúci z už zrealizovaných investičných nákladov v rámci obnovy železničnej infraštruktúry („Oprava, údržba priecestí a súvisiace činnosti“).

Dodávka celogumovej priecestnej konštrukcie pedeSTRAIL – komplet (vrátane dopravy)	–	1 897,25 €
Osadenie (montáž) celogumovej priecestnej konštrukcie pedeSTRAIL - komplet	–	749,70 €
Osadenie prefabrikátu základový betónový blok	–	213,17 €
Osadenie (montáž) poistky proti posunu	–	25,32 €
Osadenie (montáž) upevnenia Skl 24 s antikoroúznou	–	7,56 €

úpravou

Náklady celkom za priechod pre cestujúcich 1 meter	–	<b>2 893,00 €</b>
Dodávka ochranných koľajníc tvrd. R 260	–	80,08 €
Úprava hrotov ochranných koľajníc	–	343,52 €
Priecestná podkladnica S 49 1990/106	–	63,12 €
Priecestná konštrukcia pevná (asfalt betón)	–	410,28 €
Náklady celkom za pevné kríženie 1 meter	–	<b>897,00 €</b>

- Výpočet pre zriadenie jedného metra/šírky nástupištia:

Pre potreby kvantifikácie boli údaje čerpané z uzatvorených zmlúv s majoritným prevádzkovateľom železničnej infraštruktúry pozostávajúci z už zrealizovaných investičných nákladov v rámci modernizácie a obnovy železničnej infraštruktúry (SO 00-32-03 ŽST Trebišov, rekonštrukcia ostrovného nástupišt'a, SO 00-34-01 ŽST Trebišov, rekonštrukcia zastrešenia ostrovného nástupišt'a).

Nástupištná hrana PRE 200.2 podpera tvaru ležateho U, rozmer dxšxv 995x900x700 mm	–	198,77 €
Rampový prefabrikát R200.1 - R200.4	–	163,48 €
Betón základových pásov, prostý tr. C 25/30	–	89,14 €
Výstuž základových pätiok z ocele 10505	–	163,67 €
Dlažba zámková hr. 6 cm ŽLTÁ	–	58,58 €
Dlažba zámková hr. 6 cm ČERVENÁ	–	49,31 €
Dlažba zámková hr. 6 cm DRÁŽKOVÁ SIVÁ	–	82,50 €
Osadenie drobných prefabrik. konštrukcií, hmotnosti jednotlivo od 0,5 do 1 t - nástupištné prefabrikáty	–	60,64 €
Oceľová rozpierka proti posunu koľaje pri nástupištiach 2x	–	340,10 €
Nátery ostatné bezpečnostnými farbami šrafovaním - žltocierny - šírky 150 mm	–	16,65 €
Kladenie zámkovej dlažby hr.6 cm pre peších	–	23,23 €
Opláštenie čela striech zastrešenie	–	256,93 €
Náklady celkom za nástupište 1 meter/šírka 2,5 m	–	<b>1503,00 €</b>

- Pre potreby kvantifikácie boli údaje čerpané z dvoch v poslednom období realizovaných projektov výstavby cestných nadjazdov ponad železničnú trať – „Veľkoplošné opravy ciest I. triedy v správe SSC-časť I.- cesta I/64 Prievidza, nadjazd ponad železniciu - koniec obce“ a „Pomodernizačné úpravy SO 48.33.16.1 Považská Teplá – Bytča, nový cestný nadjazd v sžkm 182,384, ponad potok Hradnianska“ (<https://crz.gov.sk/data/att/3033059.pdf>, [https://crz.gov.sk/data/att/3972705\\_dokument1.pdf](https://crz.gov.sk/data/att/3972705_dokument1.pdf))

Veľkoplošné opravy ciest I. triedy v správe SSC-časť I.- cesta I/64 Prievidza, nadjazd ponad železniciu - koniec obce:

Realizácia	–	238 799,89 €
------------	---	--------------

Pomodernizačné úpravy SO 48.33.16.1 Považská Teplá – Bytča, nový cestný nadjazd v sžkm 182,384, ponad potok Hradnianska:  
Realizácia – 140 608,71 €

Priemerná cena za realizáciu diela bez trolejbusovej dráhy predstavuje 189 704,00 €. Po prirátaní nákladov na výstavbu trolejovej infraštruktúry trolejbusovej dráhy (stĺpy, trakčné vedenie) priemerná cena predstavuje 213 266,00 €. V súčasnosti sú na Slovensku 5 prevádzkovatelia siete trolejbusových dráh – Dopravný podnik Bratislava, Dopravný podnik mesta Košice, Dopravný podnik mesta Prešov, Dopravný podnik mesta Žiliny a Dopravný podnik mesta Banská Bystrica.

Na základe uvedených spôsobov výpočtu k významnejším vplyvom uvedeným v tabuľke uvádzame:

○ **položka 1 - Únosnosť pláne železničného spodku vyhovuje bezpečnej prevádzke**

Doplnením výkonu technicko-bezpečnostnej skúšky stavieb sa spresňuje definícia technicko-bezpečnostnej skúšky, ktorá zahŕňa aj preverenie únosnosti pláne železničného spodku či je vyhovujúca pre bezpečnú prevádzku dopravy na dráhe. Železničný spodok je jednou zo základných častí trate. Musí byť v takom stave, aby trvalo poskytoval spoľahlivý podklad pre železničný zvršok a následne bezpečnú a komfortnú železničnú prevádzku. Zníženie nepriamych nákladov prevádzkovateľa dráhy predstavuje zníženie požiadaviek na častejšiu opravu, údržbu pláne železničného spodku a to hlavne vypracovanie projektu, inžiniersku činnosť ako takú ako aj náklady spojené s realizáciou stavby, keďže oprava, údržba pláne je podľa praktických skúseností prevádzkovateľa dráhy z finančného pohľadu náročná pre vypracovanie projektu a aj samotné odstránenie poruchy je finančne nákladné. Zriadenie 1 m koľaje predstavuje v podmienkach Slovenskej republiky cca 10 345,00 € bez DPH (Podklady pre stanovenie ceny za 1 m koľaje boli čerpané z analýzy manažéra infraštruktúry). Splnením podmienok technicko-bezpečnostnej skúšky sa preukazuje kvalita spodnej stavby dráhy čo v nákladovosti pri následných opravách predstavuje zníženie nepriamych finančných nákladov v rámci 1 km modernizovanej koľaje v rozsahu cca 2,5 % vo finančnom objeme 258 625,00 € bez DPH.

○ **položka 2 - Prípustný sklon koľají v dopravniciach s koľajovým rozvetvením a manipulačných koľají na vlečkách je najviac 1 promile ‰, v opodstatnených prípadoch max. 2,5 ‰**

Umožnením vyššieho prípustného pozdĺžneho sklonu v dopravni s koľajovým rozvetvením a manipulačných koľají vlečiek až do 2,5 ‰ predstavuje zníženie nákladov na stavbu u priamych finančných nákladov. Tým, že sa umožňuje sklon až do 2,5 ‰ dochádza k umiestneniu lomov sklonov mimo prechodníc, zaoblenia vzostupníc, spoločných dlhých podvalov výhybiek. Zriadenie 1 m koľaje predstavuje v podmienkach Slovenskej republiky cca 10 345,00 € bez DPH. Ak je potrebné zriadiť sklony v dopravni resp. vlečky do 1 ‰, vyrovnanie terénu v rámci stavby dopravne pri dispozičnom riešení na jednu priebežnú koľaj a dve objazdené resp. vlečky jednu priebežnú koľaj a dve manipulačné v rozsahu



1 km pre všetky koľaje predstavuje to cca 3 % zníženia nepriamych finančných nákladov pri úprave sklonu do 2,5 ‰ vo finančnom objeme 931 050,00 € bez DPH.

- **položka 3 - Prístup k modernizovaným a obnoveným nástupištiam na tratiach s traťovou rýchlosťou do 160 km/h sa navrhuje úrovňový v súlade s podmienkami podľa osobitného predpisu 11a) a na základe posúdenia podľa osobitného predpisu, 11b) inak mimoúrovňový**

Na základe technického riešenia, používaného v členských štátoch Únie, sa umožňuje zriadiť úrovňový prístup k modernizovaným a obnoveným nástupištiam. Podmienkou je také technické riešenie, ktoré zaisťuje plynulú bezpečnosť pre užívateľov úrovňového prístupu k nástupištiam. Tým nedôjde k zníženiu požadovanej technickoprevádzkovej úrovni stavieb dráh, ale dôjde k zníženiu investičných nákladov na modernizáciu a obnovu železničných dráh. Cena podchodu je závislá nielen od veľkosti zaťaženia tunelovej rúry, hladiny spodnej vody, ale aj od vybavenosti, ako napríklad osvetlením, pohyblivými schodmi, vyhrievanými rampami, atď. Zriadenie 1 m podchodu predstavuje v podmienkach Slovenskej republiky cca 33 559,00 € bez DPH a zriadenie 1 m priechodu pre prístup k nástupištiu cca 2 893,00 € bez DPH. Zmenou prístupu k nástupištiam nedôjde k zníženiu požadovanej technickoprevádzkovej úrovni stavieb dráh, ale dôjde k zníženiu investičných nákladov na modernizáciu a obnovu železničných dráh čo pri dĺžke podchodu 30 m vo finančnom objeme 931 050,00 € bez DPH, čo predstavuje zníženie nepriamych finančných nákladov na podnikateľské prostredie.

- **položka 4 - Konštrukcia vozovky na železničnom priecestí svojou úpravou vyhovuje užívateľom pozemnej komunikácie a železničnej prevádzke**

V súčasnosti je viac ako 20 % priecestných konštrukcií na úrovňových kríženíach pozemnej komunikácie a železničnej dráhy tvorených asfaltovým resp. betónovým krytom. Vzhľadom na praktické skúsenosti je zaužívaná a osvedčená náhrada zastaraných priecestných konštrukcií (napr.: typu gumokov, betónové panely a pod.) za liaty asfaltový resp. betónový kryt. Priecestná konštrukcia asfaltová resp. betónová s ochrannou koľajnicou, resp. uholníkom sa v súčasnosti nepovažuje za rozoberateľnú, čo zvyšuje investičné náklady na modernizáciu, obnovu úrovňových krížení. Zachovaním aj zriadením priecestnej konštrukcie z asfaltovým resp. betónovým krytom je optimálne a racionálne riešenie najmä z hľadiska kvality, životnosti a bezpečnosti užívateľov pozemnej komunikácie a železničnej prevádzky. Zriadenie 1 m úrovňového kríženia rozoberateľného predstavuje v podmienkach Slovenskej republiky cca 2 893,00 € bez DPH, 1 m úrovňového kríženia pevného cca 897,00 € bez DPH. Využitím stavebno-technického riešenia použitím priecestnej konštrukcie z liateho asfaltu resp. betónu dôjde k zníženiu investičných nákladov na modernizáciu a obnovu úrovňových krížení pri pozdĺžnej dĺžke 15 m na jednokoľajnej trati vo finančnom objeme 127 760,00 € bez DPH, čo predstavuje zníženie nepriamych finančných nákladov na podnikateľské prostredie.

- **položka 5 - Každé oznamovacie a zabezpečovacie zariadenie napojené na elektronickú komunikačnú sieť, ktoré je ovládané informačným systémom a je súčasťou kybernetického priestoru je navrhované a používané v súlade s osobitným predpisom**

Tak ako sú rôznorodé hrozby a spôsoby, ktorým sa môžu naplniť, budú rôznorodé aj opatrenia, ktoré tomu majú zabrániť. Opatrenia nie sú nezávislé a bolo by neekonomické (a zrejme aj neefektívne) nezohľadňovať súvislosti medzi hrozbami a samozrejme aj medzi opatreniami. To isté riešenie na ochranu jedného aktíva môže poslúžiť na ochranu ďalších aktív organizácie. Navyše, jednotlivé opatrenia sa dopĺňajú a (pri dobrom návrhu, implementácii a správe) vytvárajú účinný viacvrstvový ochranný systém. Narušiť normálne fungovanie prevádzkyschopnosti dráhy totiž môžu prírodné vplyvy, technické poruchy, neúmyselné chyby používateľov, zlá organizácia práce, nedostatok zdrojov, škodlivý softvér, cielené útoky hackerov. Preto aj ochrana oznamovacích a zabezpečovacích zariadení využíva množstvo rozličných riešení od obvyčajnej kontroly zamestnancov, organizačné opatrenia až po drahé a sofistikované systémy na detekciu pokusov o narušenie bezpečnosti dráhy. Zvýšenie predstavuje náklady spojené s poskytnutím služby monitoringom kybernetického priestoru. Zvýšenie je predpokladané vo výške 50 000,00 € bez DPH.

- **položka 6 - Trakčné zariadenia, najmä napájacie stanice a spínacie stanice napojené na elektronickú komunikačnú sieť, ktoré sú ovládané informačným systémom a sú súčasťou kybernetického priestoru, sú navrhované a používané v súlade s osobitným predpisom**

Tak ako sú rôznorodé hrozby a spôsoby, ktorým sa môžu naplniť, budú rôznorodé aj opatrenia, ktoré tomu majú zabrániť. Opatrenia nie sú nezávislé a bolo by neekonomické (a zrejme aj neefektívne) nezohľadňovať súvislosti medzi hrozbami a samozrejme aj medzi opatreniami. To isté riešenie na ochranu jedného aktíva môže poslúžiť na ochranu ďalších aktív organizácie. Navyše, jednotlivé opatrenia sa dopĺňajú a (pri dobrom návrhu, implementácii a správe) vytvárajú účinný viacvrstvový ochranný systém. Narušiť normálne fungovanie prevádzkyschopnosti dráhy totiž môžu prírodné vplyvy, technické poruchy, neúmyselné chyby používateľov, zlá organizácia práce, nedostatok zdrojov, škodlivý softvér, cielené útoky hackerov. Preto aj ochrana napájacích staníc a spínacích staníc využíva množstvo rozličných riešení od obvyčajnej kontroly zamestnancov, organizačné opatrenia až po drahé a sofistikované systémy na detekciu pokusov o narušenie bezpečnosti dráhy. Zvýšenie predstavuje náklady spojené s poskytnutím služby monitoringom kybernetického priestoru. Zvýšenie je predpokladané vo výške 50 000,00 € bez DPH.

- **položka 7 - Na tratiach s rozchodom koľaje 1 435 mm je dodržaná najmenšia osová vzdialenosť koľají**
  - a) na širšej trati 4 000 mm v priamej koľaji a v oblúku s polomerom 250 m a väčším,
  - b) v dopravni s koľajovým rozvetvením

- 1. 5 000 mm v priamej koľaji a v oblúku s polomerom 250 m a väčším,**  
**2. 4 750 mm v priamej koľaji a v oblúku s polomerom 300 m a väčším, pri**  
**obnove, modernizácii dopravne s koľajovým rozvetvením s prihliadnutím**  
**na miestne podmienky**

Stanovenie základných podmienok železničných dráh v závislosti na obrysoch železničných koľajových vozidiel s rozhraním s inými stavbami železničnej dráhy. Na základe technického riešenia, používaného v Európe, najmä v Nemecku, Česku, sa aplikuje do vyhlášky priestorové usporiadanie železničnej dráhy overené z expertných poznatkov a praxe. Tým nedôjde k zníženiu požadovanej technickoprevádzkovej úrovni stavieb dráh, ale dôjde k zníženiu investičných nákladov na modernizáciu a obnovu železničných dráh. Predmetná úprava má dopad hlavne na zníženie investičných nákladov na územný záber pri novostavbe alebo modernizácii a obnove železničnej dráhy. V nákladovosti to predstavuje zníženie nepriamych finančných nákladov v rámci 1 km modernizovanej koľaje v rozsahu cca 2,5 % vo finančnom objeme 258 625,00 € bez DPH.

- **položka 8 - Polomer oblúka na novozriadovanej alebo modernizovanej hlavnej trati a prislúchajúcich hlavných staničných koľají je navrhnutý tak, aby bola dodržaná stanovená traťová rýchlosť.**

Nové konštrukčné riešenie smerových pomerov železničnej dráhy umožňuje bez dopadu na bezpečnosť a prevádzkyschopnosť dráhy projektovať stanovené parametre dráhy v závislosti na stanovenej traťovej rýchlosti a tým znížiť investičné náklady aj požiadavky na územný záber pri novostavbe alebo modernizácii a obnove železničnej dráhy. Týmto nedôjde k zníženiu požadovanej technickoprevádzkovej úrovni stavieb dráh. V nákladovosti to predstavuje zníženie nepriamych finančných nákladov v rámci 1 km modernizovanej koľaje v rozsahu cca 1,5 % vo finančnom objeme 155 175,00 € bez DPH.

- **položka 9 - Základná šírka vodorovnej pláne železničného spodku na nových jednokoľajných tratiach v priamych úsekoch je najmenej 5 200 mm na širšej trati s normálnym rozchodom, ktorá nie je súčasťou transeurópskej dopravnej siete, so stanovenou traťovou rýchlosťou maximálne 100 km.h-1 pri použití podvalov tvaru „Y“**

Nové konštrukčné riešenie železničného zvršku pri použití podvalov tvaru „Y“ umožňuje bez dopadu na bezpečnosť a prevádzkyschopnosť dráhy zmenšiť stanovené rozmery železničnej pláne železničného spodku a tým znížiť investičné náklady aj požiadavky na územný záber pri novostavbe alebo modernizácii a obnove železničnej dráhy. Potrebné rozmery stanoví projektant v technickej dokumentácii stavby železničnej dráhy v nadväznosti na dopravnú sieť a stanovenú traťovú rýchlosť. V nákladovosti to predstavuje zníženie nepriamych finančných nákladov v rámci 1 km modernizovanej, obnovenej koľaje v rozsahu cca 1,5 % vo finančnom objeme 155 175,00 € bez DPH.

- **položka 10 - Pri navrhovaní rozhrania s vlakmi, ktoré majú zastavovať na nástupišti sa prihliada na požiadavky existujúcej prevádzky, ako aj na požiadavky prevádzky dôvodne predpokladanej v období najmenej desiatich rokov po uvedení nástupišťa do prevádzky.**

Špecifikácie úpravy predstavujú súbor overených expertných poznatkov vedy, techniky a praxe, ktorých cieľom je priniesť optimálne a racionálne riešenia najmä z hľadiska kvality, životnosti a bezpečnosti na požiadavky na priestorové usporiadanie nástupíšť, rámp a manipulačných priestorov. Potrebné parametre stanoví projektant v technickej dokumentácii stavby železničnej dráhy v nadväznosti na dopravnú sieť a stanovenú traťovú rýchlosť a tým možnosť znížiť investičné náklady pri novostavbe alebo modernizácii a obnove železničnej dráhy. Zriadenie 1 m klasického krajného nástupišťa predstavuje v podmienkach Slovenskej republiky cca 1 503,00 € bez DPH. Pri aplikovaní novelizácie vyhlášky pri stavbe nástupišťa v dĺžke 50 m namiesto 400 mm dochádza k zníženiu nepriamych finančných nákladov vo finančnom objeme 526 050 € bez DPH.

- **položka 11 - Prehliadky a merania na prevádzkovej železničnej trati do 200 km.h-1 – konvenčné, zmiešaná doprava**

Navrhovanou úpravou sa upravuje časový interval pre vykonávanie prehliadok a meraní na dráhach, ktoré sa spracovávajú pre potreby kontroly dodržiavania technického a prevádzkyschopného stavu v súvislosti s ich prevádzkovaním. Zavádza sa u železničných dráh rozsah minimálnej prehliadky a kontroly u neprevádzkovaných železničných dráh.

Pre špeciálne dráhy sa zavádza špecifikácia výšky trolejového drôtu trakčného vedenia a rozmery zóny vrchného trolejového vedenia a zóny zberača prúdu špeciálnych dráh a časový interval medzi prehliadkami a meraniami dráh. Náklad na diagnostiku 1 km železničnej dráhy predstavuje cca 19,00 € bez DPH. V nákladovosti to predstavuje zníženie nákladov v rámci 1 km diagnostiky geometrickej polohy koľaje meracím a vyhodnocovacím vozňom železničného zvršku, alebo zariadeniami merajúcimi kontinuálne a vyhotovujúcimi grafický resp. tlačný záznam. Interval sa upravil zo 4x na 2x za rok pri dĺžke železničných tratí (stavebná dĺžka spravovaných tratí – 3 626 m). Zníženie nepriamych finančných nákladov predstavuje 137 788,00 € bez DPH.

- **položka 12 - Prehliadky a merania na neprevádzkovej železničnej trati alebo vlečke a na železničnej trati, na ktorej sa prevádzkujú dreziny**

Navrhovanou úpravou sa upravuje časový interval pre vykonávanie prehliadok a meraní na dráhach, ktoré sa spracovávajú pre potreby kontroly dodržiavania technického a prevádzkyschopného stavu v súvislosti s ich prevádzkovaním. Zavádza sa u železničných dráh rozsah minimálnej prehliadky a kontroly u neprevádzkovaných železničných dráh.

- **položka 13 - Trolejbusová dráha sa môže križovať v jednej úrovni s elektrifikovanou železničnou dráhou**

Vďaka navrhovanej úprave odpadne nutnosť výstavby mimoúrovňových križení elektrifikovaných železničných a trolejbusových dráh. Náklady na výstavbu jedného mimoúrovňového križenia uvedených dráh sú tvorené súčtom nákladov na výstavbu cestného podjazdu, železničného mostného objektu, trakčného vedenia železničnej dráhy a trakčného vedenia trolejbusovej dráhy. V súčasnosti sú na Slovensku dve úrovňové križenia elektrifikovaných železničných a trolejbusových dráh – obe v Prešove, ktoré po navrhovanej úprave budú môcť ostať zachované namiesto nahradenia mimoúrovňovým križením. Zníženie nepriamych finančných nákladov predstavuje čiastku 853 000 € bez DPH.

### **3.2 Vyhodnotenie konzultácií s podnikateľskými subjektmi pred predbežným pripomienkovým konaním**

Zástupcovia Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky vypracovali prvý návrh vyhlášky, ktorý elektronickou formou zaslali dotknutým subjektom. Následne sa na príprave návrhu zákona zúčastňovali zástupcovia Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Úradu vlády SR (Sekcia plánu obnovy, Národná implementačná a koordinačná autorita), Útvaru hodnoty za peniaze a manažéra železničnej infraštruktúry. Konzultácie boli realizované formou pracovných stretnutí (27.05.2022., 29.06.2022 a 03.08.2022) ako aj prostredníctvom elektronickej komunikácie. Konzultácie boli po zverejnení predbežnej informácie dňa 05.08.2022 na portáli slovlex (<https://www.slov-lex.sk/legislativne-procesy/SK/PI/2022/181>) zverejnené na webovom sídle Ministerstva hospodárstva SR (<https://www.economy.gov.sk/podnikatelske-prostredie/jednotna-metodika/prebiehajuce-konzultacie-a-predbezne-informacie>). Po zverejnení predbežnej informácie nepožiadali o konzultáciu žiadny subjekt.

### **3.3 Vplyvy na konkurencieschopnosť a produktivitu**

#### ***Konkurencieschopnosť:***

*Na základe uvedených odpovedí zaškrtnite a popíšte, či materiál konkurencieschopnosť:*

zvyšuje     nemení     znižuje

#### ***Produktivita:***

*Aký má materiál vplyv na zmenu pomeru medzi produkciou podnikov a ich nákladmi?*

*Na základe uvedenej odpovede zaškrtnite a popíšte, či materiál produktivitu:*

zvyšuje     nemení     znižuje

### **3.4 Iné vplyvy na podnikateľské prostredie**

V záujme zachovania bezpečnosti električkovej dopravy nie je možné prevádzkovať dopravu na dráhe s koľajovým zvrškom nachádzajúcim sa v technickom stave, v ktorom neodoláva bez trvalej deformácie statickým a dynamickým silám prechádzajúcich električiek. V takomto stave hrozí vykoľajenie vozidla, ktoré by malo za následok ohrozenie zdravia cestujúcich a materiálne škody. Z tohto princípu sa vychádza prakticky od zavedenia električkovej dopravy

na Slovensku v roku 1891. Vo vyhláške ale doposiaľ takéto ustanovenie chýbalo, čo spôsobovalo v aplikačnej praxi problém bezpečnostným orgánom (samosprávnym krajom) pri výkone štátneho odborného dozoru na električkových dráhach a nariadovaní odstránenia zistených nedostatkov na koľajovom zvršku. Súčasný stav, kedy boli vyhláškou stanovené iba vybrané minimálne technické parametre koľajového zvršku, sa ukázal v aplikačnej praxi ako nevyhovujúci. Uvedené ustanovenie umožňuje bezpečnostnému orgánu prevádzkovateľovi dráhy nariadovať odstránenie nedostatkov, prípadne zrušiť alebo pozastaviť povolenie na prevádzkovanie dráhy.