

Príloha 6 Formulár na aktualizáciu štúdie uskutočniteľnosti pred vyhlásením verejného obstarávania

	<p>Názov projektov</p>
	<p>ŽSR, Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, traťový úsek Spišská Nová Ves (mimo) – Vydrník (mimo)</p> <p>ŽSR, Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek Liptovský Hrádok (vrátane) – Paludza (mimo)</p>
<p>Stručný opis projektu</p>	
<p>ŽSR plánuje vyhlásiť verejné obstaranie na modernizáciu železničných tratí Spišská Nová Ves (mimo) – Vydrník (mimo) a Liptovský Hrádok (vrátane) – Paludza (mimo). Predpokladané <i>financovanie</i> železničných tratí je z <i>Nástroja na prepájanie Európy (CEF)</i>.</p> <p>Predložené projekty sú podľa „Zákona č. 142/2024 o mimoriadnych opatreniach pre strategické investície a pre výstavbu transeurópskej dopravnej siete a o zmene a doplnení niektorých zákonov“ zaradené medzi <i>strategické investície</i>.</p> <p>Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice v úseku Paludza (mimo) – Liptovský Hrádok (vrátanie) Projekt sa zameriava na modernizáciu strategického úseku medzinárodného železničného koridoru Rýn - Dunaj spájajúceho mestské uzly TEN-T Žilina a Košice. Modernizácia zvýši kapacitu a cestovné rýchlosti na základnej sieti TEN-T smerujúcej k hranici s Ukrajinou. Spolu s ďalšími úsekmi globálneho projektu zlepši prepojenie medzi Bratislavou a Košicami, dvoma najväčšími slovenskými mestami zaradenými medzi 100 klimaticky neutrálnych miest EÚ a prispeje k vytvoreniu podmienok pre zvyšovanie konkurencieschopnosti železničnej dopravy ako ekologickej alternatívy k individuálnej doprave. Projekt má silnú národnú a regionálnu podporu a vykazuje vysokú pripravenosť.</p> <p>Ciele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dosiahnutie cieľovej maximálnej traťovej rýchlosti 160 km/h; - zlepšenie bezpečnosti a spoľahlivosti železničnej infraštruktúry; - zlepšenie komfortu cestovania železnicou a naplnenie požiadaviek TSI PRM; - redukcia nákladov na prevádzku a údržbu; - zníženie hluku a znečistenia životného prostredia; - skrátenie cestovného času; - zníženie rizika vzniku nehôd; - splnenie požiadaviek na interoperabilitu subsystémov; - splnenie štandardov definovaných v rámci dohôd AGC a AGTC. <p>Modernizácia železničnej trate Žilina–Košice, úsek Vydrník (mimo) – Spišská Nová Ves (mimo) Projekt je zameraný na modernizáciu strategického úseku medzinárodného železničného koridoru spájajúceho mestské uzly TEN-T Žilina a Košice. Modernizáciou sa zvýši kapacita a cestovné rýchlosti na základnej sieti TEN-T vedúcej k hranici s Ukrajinou. Tým sa zatraktívni železničné spojenie do významného turistického centra Vysokých Tatier z východnej časti krajiny. Spolu s ďalšími časťami globálneho projektu zlepši prepojenie Bratislavy a Košíc, dvoch najväčších slovenských miest zaradených medzi 100 klimaticky neutrálnych miest EÚ. Projekt zohrá kľúčovú úlohu aj pri rozvoji regiónu s vysokou mierou nezamestnanosti a marginalizovanými komunitami.</p> <p>Ciele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dosiahnutie cieľovej maximálnej traťovej rýchlosti 160 km/h; - zlepšenie bezpečnosti a spoľahlivosti železničnej infraštruktúry; - zlepšenie komfortu cestovania železnicou a naplnenie požiadaviek TSI PRM; 	

- redukcia nákladov na prevádzku a údržbu;
- zníženie hluku a znečistenia životného prostredia;
- skrátenie cestovného času;
- zníženie rizika vzniku nehôd;
- splnenie požiadaviek na interoperabilitu subsystémov;
- splnenie štandardov definovaných v rámci dohôd AGC a AGTC;
- rozvoj jedného z najzaostalejších regiónov EÚ;
- vytvorenie podmienok pre konektivitu Ukrajiny na TEN-T.

Projekty sú súčasťou koridoru Žilina – Košice – Čierna nad Tisou št. hr., pre ktorý je spracovaná štúdia realizovateľnosti modernizácie koridoru.

Štúdia realizovateľnosti hodnotí modernizáciu koridoru Žilina – Košice – Čierna nad Tisou. Modernizácia koridoru spočíva v prestavbe jednotlivých železničných úsekov na koridore za účelom zlepšenia technickej vybavenosti, zvýšenia technických a bezpečnostných parametrov koridoru zabudovaním moderných a progresívnych prvkov infraštruktúry. Modernizácia sa pripravuje pre zmiešanú dopravu, to znamená pre osobnú aj nákladnú železničnú dopravu súčasne.

Vypracovaná alternatíva 3.1 v štúdiu realizovateľnosti bola následne v roku 2020 na základe spolupráce s JASPERS pre účely vypracovania ŽoNFP projektu „ŽSR, *dostavba zriaďovacej stanice Žilina Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina*“ aktualizovaná. Aktualizácia hodnotenia bola spracovaná na základe nových skutočností (revidované bolo obdobie 2015 – 2020), čo prinieslo pozitívnejšie výsledky. Aktualizácia hodnotenia bola spracovaná v CU 2020.

Následne na základe pribúdajúcich nových skutočností došlo k postupnej aktualizácii hodnotenia pre účely vypracovania ŽoNFP projektu „ŽSR, *dostavba zriaďovacej stanice Žilina Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina*“. K ďalším aktualizáciám sa pristúpilo na základe zmeny výšky investičných výdavkov. Týka sa to týchto projektov:

- *Implementácia GSM-R do siete ŽSR, úsek Varín – Košice – Čierna nad Tisou;*
- *Modernizácia trate Poprad – Spišská Nová Ves, etapa A.1. Poprad – Vydriek.*

Posledná aktualizácia alternatívy 3.1 na základe zmeny výšky investičných výdavkov je vypracovaná na základe vyšších stupňov projektovej dokumentácie úsekov Spišská Nová Ves (mimo) – Vydriek (mimo) a Liptovský Hrádok (vrátane) – Paludza (mimo). Odhad predpokladanej hodnoty zákazky vypracovaný v dokumentácii pre stavebné povolenie je v cenovej úrovni 2020.

Na základe týchto skutočností je aktualizovaná alternatíva 3.1 v štúdiu realizovateľnosti (náklady a príjmy) počítaná v cenovej úrovni 2020 (koniec roka 2019). Prepočet cenovej úrovne je spracovaný na základe „Makroekonomickej prognózy Ministerstva financií SR, 70. zasadnutie výboru pre makroekonomicke prognózy (september 2024)“.

Zmeny, ktoré nastali vplyvom aktuálnych skutočností vyplývajúcich z vypracovanej projektovej dokumentácie v oblasti modernizácií úsekov Vydriek (mimo) – Spišská Nová Ves (mimo) a Liptovský Hrádok - Paludza (mimo) na železničnej trati Žilina - Košice oproti aktualizovanej alternatíve 3.1, sa týkajú výšky investičných výdavkov a výšky socio-ekonomických prínosov projektu.

V rámci aktualizácie CBA pre účely vypracovania žiadosti CEF projektov „ŽSR, *Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek Paludza – Liptovský Hrádok*“ a „ŽSR, *Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, traťový úsek Vydriek (mimo) – Spišská Nová Ves (mimo)*“ bola zostatková hodnota stanovená na základe životnosti jednotlivých prvkov železničnej infraštruktúry (tzv. účtovných odpisov). Touto formou bola stanovená zostatková hodnota v rámci finančnej aj ekonomickej analýzy. Na základe tejto skutočnosti došlo k zmene zostatkovej hodnoty.

Na základe cenovej úrovne 2020 sú aktualizované investičné náklady a ekonomické prínosy štúdie realizovateľnosti v tomto formulári pre alternatívu 3.1.

Investičné náklady projektu / TCO*	Pôvodná štúdia uskutočniteľnosti ¹	Pôvodná štúdia uskutočniteľnosti, aktualizácia k ŽoNFP 2020 ²	Aktualizácia – GSM-R ³	Aktualizácia – úsek (Vydriek – Poprad Tatry (mimo) ⁴	Aktualizácia pred VO – úseky Vydriek (mimo) – Spišská Nová Ves (mimo), Liptovský Hrádok – Paludza (mimo) ⁵
Investičný variant 3.1	(tis. EUR, CÚ 2015)	(tis. EUR, CÚ 2020)	(tis. EUR, CÚ 2020)	(tis. EUR, CÚ 2020)	(tis. EUR, CÚ 2020)
<i>Celkom</i>	2 935 097,88	3 376 043,29	3 389 473,26	3 485 597 538,15	3 971 551 870,38

¹ Štúdia realizovateľnosti-aktualizácia, úsek Žilina – Košice – Čierna nad Tisou št. hr.

² CBA pre ŽoNFP projektu „ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina

³ Implementácia GSM-R do siete ŽSR, úsek Varín – Košice – Čierna nad Tisou, štátna hranica SR/UA

⁴ Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo) – Krompachy, Stavba A1 Poprad Tatry (mimo) – Vydriek

⁵ Odhadované investičné výdavky projektovej dokumentácie projektov „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek Paludza – Liptovský Hrádok“ a „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, traťový úsek Vydriek (mimo) – Spišská Nová Ves (mimo)“

Odôvodnenie zmeny nákladov

Objektová skladba projektu je v intenciách štúdie realizovateľnosti investičnej alternatívy 3.1.

Zmena výšky investičných výdavkov je z dôvodu upresnenia technického riešenia jednotlivých stavebných objektov a prevádzkových súborov vo vyšších stupňoch projektovej dokumentácie a tiež doplnenia nevyhnutných stavebných objektov oproti predchádzajúcim stupňom projektovej dokumentácie. Zároveň zmena výšky investičných výdavkov je ovplyvnená aj z dôvodu nárastu cien komodít oproti predpokladom v štúdiu realizovateľnosti.

Ekonomické prínosy projektu	Pôvodná štúdia uskutočniteľnosti ¹	Pôvodná štúdia uskutočniteľnosti, aktualizácia k ŽoNFP 2020 ²	Aktualizácia pred VO – GSM-R ³	Aktualizácia – úsek (Vydriek – Poprad Tatry (mimo) ⁴	Aktualizácia pred VO – úseky Vydriek (mimo) – Spišská Nová Ves (mimo), Liptovský Hrádok – Paludza (mimo) ⁵
Investičný variant 3.1	(EUR, CÚ 2015)	(EUR, CÚ 2020)	(EUR, CÚ 2020)	(EUR, CÚ 2020)	(EUR, CÚ 2020)
<i>z toho:</i>					
<i>Investičné náklady</i>	2 130 011 459	2 544 517 421	2 568 352 806	2 640 906 875	3 338 149 227
<i>Úspora nákladov prevádzky a údržby ŽI</i>	-778 838 396	-837 781 383	-837 781 383	-837 781 383	-811 772 174
<i>Náklady celkom</i>	1 351 173 063	1 190 510 751	1 214 346 136	1 286 900 205	2 168 119 150
<i>Úspora času cestujúcich</i>	339 541 848	472 553 104	472 553 104	472 553 104	741 189 047
<i>Úspora času v preprave tovaru</i>	20 362 691	85 416 459	85 416 459	85 416 459	23 646 315
<i>Zmena prevádzkových nákladov vozidiel</i>	641 110 867	793 298 544	793 298 544	793 298 544	585 269 887
<i>Nehodovosť</i>	248 970 938	147 305 505	147 305 505	147 305 505	360 939 379
<i>Emisie a ostatné externality</i>	194 760 146	188 739 599	188 739 599	251 579 624	1 412 224 452
<i>Prínosy celkom</i>	1 444 746 490	1 750 153 236	1 750 153 236	1 750 153 236	3 123 269 079
<i>Zostatková hodnota</i>	140 710 425	516 225 287	516 225 287	516 225 287	358 257 903

¹ Štúdia realizovateľnosti-aktualizácia, úsek Žilina – Košice – Čierna nad Tisou št. hr.

² CBA pre ŽoNFP projektu „ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina

³ Implementácia GSM-R do siete ŽSR, úsek Varín – Košice – Čierna nad Tisou, štátna hranica SR/UA

⁴ Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo) – Krompachy, Stavba A1 Poprad Tatry (mimo) – Vydriek

⁵ Odhadované investičné výdavky podľa aktuálnej projektovej dokumentácie projektov „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek Paludza – Liptovský Hrádok“ a „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, traťový úsek Vydriek (mimo) – Spišská Nová Ves (mimo)“

Odôvodnenie zmeny prínosov

Došlo k revízii investičných výdavkov podľa aktuálnej projektovej dokumentácie projektov „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek Paludza – Liptovský Hrádok“ a „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, traťový úsek Vydriňák (mimo) – Spišská Nová Ves (mimo)“.

K zmenám z pohľadu štruktúry prínosov nedošlo. Zmeny týkajúce sa výšky prínosov sú z dôvodu zmeny dĺžky referenčného obdobia z 30 rokov na referenčné obdobie 40 rokov. Zároveň došlo k drobným zmenám vo výpočtoch na základe novej metodologickej príručky „Metodická príručka k tvorbe analýz nákladov a prínosov, Ekonomické hodnotenie v sektore dopravy“, ktorá je platná od 15. apríla 2024.

Pomer prínosov a nákladov (BCR)	Pôvodná štúdia uskutočniteľnosti ¹	Pôvodná štúdia uskutočniteľnosti, aktualizácia k ŽoNFP 2020 ²	Aktualizácia pred VO – GSM-R ³	Aktualizácia – úsek (Vydriňák – Poprad Tatry (mimo)) ⁴	Aktualizácia pred VO – úseky Vydriňák (mimo) – Spišská Nová Ves (mimo), Liptovský Hrádok – Paludza (mimo) ⁵
---------------------------------	---	--	---	---	--

Investičný variant C+

B/C	1,197	1,470	1,408	1,360	1,441
-----	-------	-------	-------	-------	-------

¹ Štúdia realizovateľnosti-aktualizácia, úsek Žilina – Košice – Čierna nad Tisou št. hr.

² CBA pre ŽoNFP projektu „ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina

³ Implementácia GSM-R do siete ŽSR, úsek Varín – Košice – Čierna nad Tisou, štátna hranica SR/UA

⁴ Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo) – Krompachy, Stavba A1 Poprad Tatry (mimo) – Vydriňák

⁵ Odhadované investičné výdavky podľa aktuálnej projektovej dokumentácie projektov „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek Paludza – Liptovský Hrádok“ a „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, traťový úsek Vydriňák (mimo) – Spišská Nová Ves (mimo)“

Odpočet zapracovania odporúčaní MF SR

Jedná sa o prvé hodnotenie projektov „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, traťový úsek Spišská Nová Ves (mimo) – Vydriňák (mimo)“ a „ŽSR Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek Liptovský Hrádok (vrátane) – Paludza (mimo)“

Z hodnotenia štúdie realizovateľnosti nevyplývala potreba zapracovania dôležitých odporúčaní pre tieto projekty.

Ďalšie relevantné zmeny projektu oproti pôvodnej štúdií uskutočniteľnosti

Nedošlo k žiadnym relevantným zmenám projektov „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, traťový úsek Spišská Nová Ves (mimo) – Vydriňák (mimo)“ oproti pôvodnej štúdií realizovateľnosti „Štúdia realizovateľnosti-aktualizácia, úsek Žilina – Košice – Čierna nad Tisou št. hr.“

Zoznam príloh a podkladov na hodnotenie MD SR (neverejné)

Investor uvedie, ktoré podklady zasiela na hodnotenie MD SR. Materiály ostávajú neverejné. Spravidla:

- detailný rozpočet vrátane všetkých podkladových informácií použitých pri jeho tvorbe (najmä zdrojové údaje pre stanovenie jednotkových cien),
- dokumentácia pre stavebné povolenie.

Zároveň uvádzame, že pri danom verejnom obstarávaní bude kritériom na vyhodnotenie ponúk „najnižšia cena“, tzn. nebudú použité kvalitatívne kritériá.

*v prípade, že je predmetom obstarávania aj prevádzka projektu (napr. pri IT projektoch), investor uvádza celkové náklady vlastníctva (z angl.: TCO – total cost of ownership)