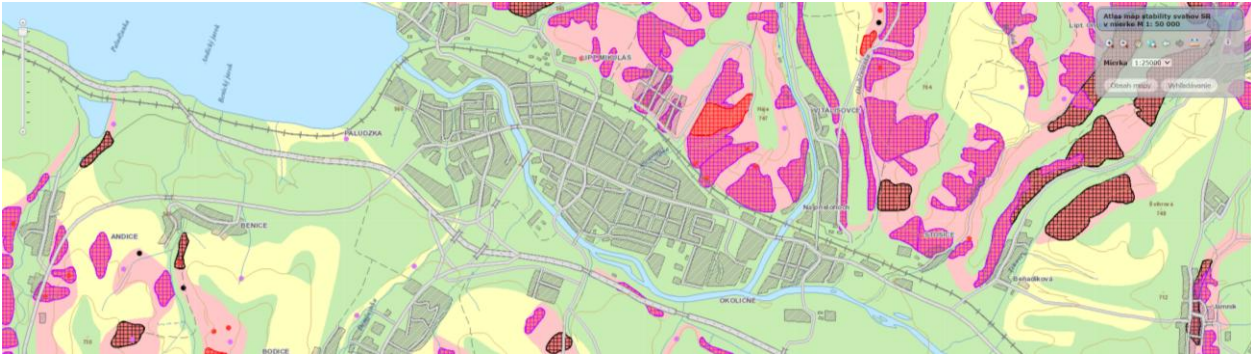


Príloha 7 Formulár na aktualizáciu štúdie uskutočniteľnosti pred vytvorením záväzku (podpisom zmluvy)

Názov projektu
ŽSR, Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek Liptovský Hrádok (vrátane) – Paludza (mimo)
Stručný opis projektu
ŽSR ukončilo verejné obstarávanie na modernizáciu úseku Liptovský Hrádok (vrátane) – Paludza (mimo) s cieľom komplexnej modernizácie strategicky významného úseku európskeho dopravného koridoru Rýn – Dunaj na sieti TEN-T CORE. Úsek je dlhý 20,279 km v súčasnom trasovaní. Modernizácia umožní skrátenie úseku na cca 18,550 km preložkou trate. Súčasťou projektu je primárne preložka trate na novú os, výstavba tunela Paludza (630 m, dvojkoľajový), rekonštrukcia a výstavba mostných objektov, obnova zabezpečovacích a oznamovacích zariadení, nástupišť v súlade s požiadavkami PRM TSI, ako aj ďalšie infraštruktúrne opatrenia zvyšujúce bezpečnosť, spoľahlivosť a kapacitu trate. Projekt zahŕňa demontáž existujúceho a výstavbu nového trakčného vedenia v rozsahu riešeného úseku. Nové trakčné vedenie je technicky navrhnuté s izolačnou hladinou 25 kV a je pripravené na budúcu prevádzku v striedavej trakčnej sústave 25 kV/50 Hz; počas prechodného obdobia bude napájanie zabezpečené v súlade s etapizáciou a nadväznosťami modernizácie trakčnej sústavy. Pôvodné technické riešenie z roku 2006 bolo projektované v zachovaní existujúceho trasovania trate s úpravami na dosiahnutie traťovej rýchlosti 160 km/hod. Variant v prevažnej miere trasovaný v súčasnej stope (bez železničnej estakády cez Liptovskú Maru) predstavoval traťovú rýchlosť do 120 km/hod (žilinské zhlavie umiestnené v oblúku by umožňovalo max. traťovú rýchlosť 80 – 100 km/hod) medzi stanicami Paludza – Liptovský Mikuláš a traťovú rýchlosť do 160 km/hod na úseku Liptovský Mikuláš – Liptovský Hrádok. Variant v súčasnej stope bol zamietnutý hlavne z nasledujúcich dôvodov: 1. najzávažnejším je neriešiteľný zosuv ohrozujúci súčasnú trať pri Okoličnom (obr. 1), kde odborníci na geotechniku nevedeli, napriek vynaloženiu vysokých nákladov, zaručiť bezpečné a trvalé technické riešenie, 2. praktická nemožnosť nahrádzať súčasné priecestia mimoúrovňovým spôsobom v husto zastavanom území, 3. problémy s vyriešením sanácie železničného spodku a s vybudovaním bezpečného mimoúrovňového prístupu pre cestujúcich u existujúcej stanice Liptovský Mikuláš (koľajisko je umiestnené pod bývalou bažinou) kvôli nestabilnému podložiu, 4. potreba vybudovania železničnej estakády cez Liptovskú Maru, ktorá umožňuje aj úpravu smerového vedenia žilinského zhlavia stanice Liptovský Mikuláš pre dosiahnutie rýchlosti 160km/h a s tým spojené ďalšie zvýšenie investičných nákladov. Dôvody vyššie boli potvrdené aj v Záverečnom stanovisku z procesu EIA, ktoré je dostupné na portáli https://www.enviroportal.sk/eia/detail/modernizacia-zeleznicnej-trate-zilina-kosice-usek-trate-liptovsky-miku-2. Okrem týchto dôvodov aj pre samotné mesto Liptovský Mikuláš má preložka trate pozitívny efekt odstránením bariérového efektu od Paludze po Liptovský Mikuláš, kde je možné využiť dané územie v spojitosti s Liptovskou Marou a vytvoriť tak atraktívne prostredie s verejnými priestormi, promenádou a mestskou plážou. Všetky tieto vplyvy viedli v procese EIA (2006) a aktualizácii štúdie (2015) a následnej projektovej príprave k rozhodnutiu vyprojektovať preložku trate popri diaľnici. Obr. 1: Mapa náchylnosti územia na svahové deformácie, lokalita Liptovský Mikuláš a okolie  Zdroj: Štátny geologický ústav Dionýza Štúra

Medzi Liptovským Mikulášom a Liptovským Hrádkom má preložka trate polomery oblúkov 1900 – 3000 m. Podľa platnej STN 736360 to umožňuje viesť traťovú rýchlosť min. 185 km/h ($r=1900$ m). Vyššia traťová rýchlosť pri spracovaní projektovej dokumentácie bola zo strany ŽSR aj MD zamietnutá z dôvodu nezvyšovania investičných výdavkov a z dôvodu krátkosti úseku. Z daného dôvodu sú v aktuálne spracovanej projektovej dokumentácii použité parametre geometrickej polohy koľaje (prevýšenie, dĺžky prechodníc) a navrhnuté zabezpečovacie zariadenie (použitá zábrzdne vzdialenosť, poloha oddielov, poloha balíz pre ETCS, kabeláž a navrhnutý SW v elektronických stavdlách) pre rýchlosť 160 km/hod.

V blízkosti novej železničnej stanice v Liptovskom Mikuláši bude vybudovaná nová prístupová komunikácia s chodníkom, parkovisko pre osobné automobily (107 parkovacích miest), a nová asfaltová plocha pre autobusy s nástupnými ostrovčekmi (zatiaľ nejde o plnohodnotnú autobusovú stanicu v zmysle súčasných noriem). Nová asfaltová plocha s nástupnými ostrovčekmi bude slúžiť ako základ pre novú autobusovú stanicu. Projekt tak vytvoril podmienky pre vybudovanie plnohodnotnej autobusovej stanice, ktorú by malo realizovať mesto Liptovský Mikuláš. Predmetom stavby modernizácie železničnej trate nie je vybudovanie plnohodnotnej autobusovej stanice a organizácie autobusovej stanice, ale samotný projekt vytvára podmienky pre zabezpečenie kvalitnej dopravnej obslužnosti daného územia aj po preložení železničnej stanice do novej polohy. Nová autobusová stanica je zahrnutá aj do územného plánu mesta Liptovský Mikuláš (dokument Verejné dopravné vybavenie). ŽSR nedisponujú informáciami o plánoch vybudovania novej plnohodnotnej autobusovej stanice, ale v rámci svojich možností budú ŽSR súčinné. Záujmom ŽSR je, aby nová železničná stanica Liptovský Mikuláš bola významným prestupným bodom t. j. aby nová železničná stanica spolu s novou cestnou infraštruktúrou, parkovaním a s novou autobusovou stanicou boli dôležitým prestupným bodom. V rámci pracovných rokovaní s mestom počas projektovej prípravy bol zo strany mesta deklarovaný záujem o zavedenie mestskej dopravy v potrebnej kapacite na prepojenie novej železničnej stanice s centrom mesta/autobusovou stanicou a o budúcej prestavbe asfaltovej plochy a zastávky na plnohodnotnú novú autobusovú stanicu v zmysle súčasných noriem.

Na základe hore uvedených skutočností sú hlavnými cieľmi projektu dosiahnutie požadovaných parametrov trate smerového a výškového vedenia obídením zlých geologických podmienok existujúcich v stanici Liptovský Mikuláš spolu so svahovými zosuvom v Okoličnom (v sžkm 255,040), zníženie prevádzkových výdavkov manažéra infraštruktúry, skrátenie cestovného času cestujúcich (predpokladaná úspora času v diaľkovej aj miestnej doprave 4 min.), zníženie skleníkových vplyvov z dopravy, zníženie negatívnych dopadov dopravy na životné prostredie, zvýšenie atraktivity železničnej dopravy, zvýšenie bezpečnosti železničnej prevádzky aj bezpečnosti cestujúcich pri nástupe a výstupe, čo prinesie zvýšený dopyt cestujúcich po železničnej osobnej doprave. Železničná infraštruktúra je na danom úseku v pôvodnom telese zastaraná. Samotná modernizácia prinesie zvýšenie rýchlosti zo súčasných 100 – 120 km na 160 km/hod. (na niektorých miestach s rýchlostnými prepadmi, pri svahovom zosuve v Okoličnom je traťová rýchlosť 80 km/hod.).

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

Investičné náklady projektu / TCO*	Pôvodná štúdia uskutočniteľnosti ¹	Pôvodná štúdia uskutočniteľnosti, aktualizácia k ŽoNFP 2020 ²	Aktualizácia pred záväzkom Vydriňák – Poprad Tatry (mimo) ³	Aktualizácia pred VO – úseky Vydriňák (mimo) – Spišská Nová Ves (mimo), Liptovský Hrádok – Paludza (mimo) ⁴	Aktualizácia pred záväzkom Liptovský Hrádok – Paludza (mimo) ⁵	Rozdiel ⁶
Investičný variant 3.1	(EUR, CÚ 2015)	(EUR, CÚ 2020)	(EUR, CÚ 2020)	(EUR, CÚ 2020)	(EUR, CÚ 2020)	(EUR, CÚ 2020)
Celkom koridor	2 935 097,88	3 376 043,29	3 485 597 538,15	3 804 731 273,49	3 535 339 695,61	-269 391 578
Stavebné práce úseku (CÚ 1Q 2026)	645,2 mil. EUR				534,5 mil. EUR	-110,7 mil. EUR

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 Zmluva o dielo ZOD/22025/001, použitá zmluvne dohodnutá čiastka 368 897 543,08 EUR, Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo) – Krompachy, Časť: A.1. Poprad Tatry (mimo) – Vydriňák

⁴ Dokumentácia pre stavebné povolenie projektu „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek Vydriňák (mimo) – Markušovce (mimo)“ a „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry, 5. etapa, Liptovský Hrádok – Paludza“

⁵ Aktualizácia pred záväzkom na základe „Informácie o výsledku vyhodnotenia ponúk“ projektu Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry (mimo), 5. etapa, Liptovský Hrádok - Paludza

⁶ Rozdiel medzi pôvodne uvažovanými výdavkami pre úsek Liptovský Hrádok – Paludza v „v predpokladanej hodnote zákazky“ oproti najnižšej cene zo všetkých predložených ponúk uchádzačov, ktorí splnili podmienky účasti na verejnom obstarávaní v CÚ 2020.

Na základe indexov cien stavebných prác klasifikácie 124, 212, 214 a 222 sú investičné výdavky odhadované v pôvodnej štúdií realizovateľnosti preindexované z CU 2015 na cenovú úroveň 1Q 2026. Ich výška v cenovej úrovni 1Q 2026 je odhadovaná na 645,2 mil. EUR. Aktualizované investičné náklady po realizácii verejného obstarávania pred podpisom zmluvy o dielo v roku 2026 sú vo výške 534 491 990,48 EUR, t. j. sú nižšie oproti pôvodnej štúdií realizovateľnosti.

Nižšie investičné náklady nesúvisia so zmenou technického riešenia, čiastočne môžu byť dôsledkom presnení výkazu výmer na základe otázok uchádzačov v procese verejného obstarávania. Za hlavný dôvod nižších investičných nákladov považujeme zrealizovanie cenníkových jednotkových cien používaných v štúdiách / projektových dokumentáciách na reálne trhové ceny. Do verejného obstarávania na realizáciu projektu boli predložené 3 ponuky, pričom prijatá bola ponuka uchádzača s najnižšou ponukovou cenou.

Predpokladaná výška investičných výdavkov, ktorá je výsledkom verejného obstarávania, je zapracovaná do aktualizovanej koridorovej alternatívy 3.1 v štúdií realizovateľnosti počítanej v cenovej úrovni 2020 (koniec roka 2019). Prepočet cenovej úrovne 3Q 2024 resp. 1Q 2026 na CU 2020 je spracovaný na základe „Makroekonomickej prognózy Ministerstva financií, 75. zasadnutie Výboru pre makroekonomicke prognózy (jún 2026)“. Pôvodná CBA analýza je spracovaná na základe „Makroekonomickej prognózy Ministerstva financií, 54. zasadnutie Výboru pre makroekonomicke prognózy (február 2021).

Revízia aktualizovanej alternatívy 3.1 štúdie realizovateľnosti v oblasti modernizácie železničnej trate úsek Liptovský Hrádok (vrátane) – Liptovský Mikuláš – Paludza (mimo) oproti pôvodnej aktualizovanej alternatíve 3.1 sa týka výlučne výšky investičných výdavkov.

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

Ekonomické prínosy projektu (diskontované)	Pôvodná štúdia uskutočniteľnosti ¹	Pôvodná štúdia uskutočniteľnosti, aktualizácia k ŽoNFP 2020 ²	Aktualizácia pred záväzkom Vydrník – Poprad Tatry (mimo) ³	Aktualizácia pred VO – úseky Vydrník (mimo) – Spišská Nová Ves (mimo), Liptovský Hrádok – Paludza (mimo) ⁴	Aktualizácia pred záväzkom Liptovský Hrádok – Paludza (mimo) ⁵	Rozdiel ⁶
Investičný variant 3.1	(EUR, CÚ 2015)	(EUR, CÚ 2020)	(EUR, CÚ 2020)	(EUR, CÚ 2020)	(EUR, CÚ 2020)	(EUR, CÚ 2020)
z toho:						
Investičné náklady	2 130 011 459	2 544 517 421	2 640 906 875	2 781 722 992	2 611 596 405	-170 126 587
Úspora nákladov prevádzky a údržby ŽI	-778 838 396	-837 781 383	-837 781 383	-837 781 383	-837 781 383	0
Náklady celkom	1 351 173 063	1 190 510 751	1 286 900 205	1 286 900 205	1 286 900 205	0
Úspora času cestujúcich	339 541 848	472 553 104	472 553 104	472 553 104	472 553 104	0
Úspora času v preprave tovaru	20 362 691	85 416 459	85 416 459	85 416 459	85 416 459	0
Zmena prevádzkových nákladov vozidiel	641 110 867	793 298 544	793 298 544	793 298 544	793 298 544	0
Nehodovosť	248 970 938	147 305 505	147 305 505	147 305 505	147 305 505	0
Emisie a ostatné externality	194 760 146	251 579 624	251 579 624	251 579 624	251 579 624	0
Prínosy celkom	1 444 746 491	1 750 153 236	1 750 153 236	1 750 153 236	1 750 153 236	0
Zostatková hodnota	140 710 425	516 225 287	516 225 287	516 225 287	516 225 287	0

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 Zmluva o dielo ZOD/22025/001, použitá zmluvne dohodnutá čiastka 368 897 543,08 EUR, Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo) – Krompachy, Časť: A.1. Poprad Tatry (mimo) – Vydrník

⁴ Dokumentácia pre stavebné povolenie projektu „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek Vydrník (mimo) – Markušovce (mimo)“ a „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry, 5. etapa, Liptovský Hrádok – Paludza“

⁵ Aktualizácia pred záväzkom na základe „Informácie o výsledku vyhodnotenia ponúk“ projektu Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry (mimo), 5. etapa, Liptovský Hrádok – Paludza

⁶ Rozdiel medzi pôvodne uvažovanými výdavkami pre úsek Liptovský Hrádok – Paludza v „v predpokladanej hodnote zákazky“ oproti najnižšej cene zo všetkých predložených ponúk uchádzačov, ktorí splnili podmienky účasti na verejnom obstarávaní v CU 2020.

Odôvodnenie zmeny prínosov

N/A, odhadované ekonomické prínosy projektu sú nezmenené vzhľadom na to, že od roku 2020, kedy bol spracovaný posledný dopravný model, neboli vstupné údaje aktualizované. Aj v poslednej aktualizácii CBA sa teda vychádza z rovnakých dopravných dát a projekcií.

Oproti pôvodne hodnotenej štúdii sa zmenil ukazovateľ BCR, avšak len v dôsledku aktualizácie investičných nákladov. Ekonomické hodnotenie (CBA) je spracované pre preferovaný variant 3.1, ktorý zahŕňa celý koridor Žilina – Košice. V rámci tohto koridoru sa aktualizovali investičné náklady úsekov Uzol Žilina, Poprad – Lučivná, Vydrník – Poprad Tatry, Markušovce – Vydrník a hodnotený úsek Paludza – Liptovský Hrádok.

K zmene výšky zostatkovej hodnoty nedošlo, keďže je zostatková hodnota vypočítaná metódou cash flow.

Pomer prínosov a nákladov (BCR)	Pôvodná štúdia uskutočniteľnosti ¹	Pôvodná štúdia uskutočniteľnosti, aktualizácia k ŽoNFP 2020 ²	Aktualizácia pred záväzkom Vydrník – Poprad Tatry (mimo) ³	Aktualizácia pred VO – úseky Vydrník (mimo) – Spišská Nová Ves (mimo), Liptovský Hrádok – Paludza (mimo) ⁴	Aktualizácia pred záväzkom Liptovský Hrádok – Paludza (mimo) ⁵	Rozdiel ⁶
---------------------------------	---	--	---	---	---	----------------------

Investičný variant 3.1

BCR projektu	1,173	1,470	1,360	1,226	1,392	+0,166
--------------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

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

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

³ Zmluva o dieľo ZOD/2025/001, použitá zmluvné dohodnutá čiastka 368 897 543,08 EUR, Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo) – Krompachy, Časť: A.1. Poprad Tatry (mimo) – Vydriak

⁴ Dokumentácia pre stavebné povolenie projektu „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek Vydriky (mimo) – Markušovce (mimo)“ a „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry, 5. etapa, Liptovský Hrádok – Paludza“

⁵ Aktualizácia pred záväzkom na základe „Informácie o výsledku vyhodnotenia ponúk“ projektu Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry (mimo), 5. etapa, Liptovský Hrádok - Paludza

⁶ Rozdiel medzi pôvodne uvažovanými výdavkami pre úsek Liptovský Hrádok – Paludza v., v predpokladanej hodnote zákazky “oproti najnižšej ceny zo všetkých predložených ponúk uchádzačov, ktorí splnili podmienky účasti na verejnom obstarávaní v CU 2020.

Odpočet zapracovania odporúčaní MF SR

ŽSR nepristúpili pred a ani počas prebiehajúceho VO k zapracovaniu odporúčaní MF SR týkajúce sa modernizácie úseku Liptovský Hrádok (vrátane) – Paludza (mimo) v pôvodnej stope z dôvodu existujúcej vypracovanej projektovej dokumentácie pre stavebné povolenie týkajúcej sa prekládky a modernizácie trate. Ak by malo dôjsť k prepracovaniu modernizácie trate v pôvodnej stope, znamenalo by to vypracovanie úplne novej projektovej dokumentácie, čo v konečnom dôsledku znamená vrátenie projektu na začiatok. V pôvodnej stope modernizovaného úseku by nebolo možné dosiahnuť rýchlosť 160 km/hod. a nebolo by možné sa vyhnúť zlej geológii územia (napr. obídenie zosuvného územia v Okoličnom, a obídenie zlých geologických podmienok v železničnej stanici Liptovský Mikuláš), ktoré by si vyžiadali dodatočné investičné výdavky spojené so zaistením stability a bezpečnosti celej stavby.

V blízkosti novej železničnej stanice v Liptovskom Mikuláši je navrhnutá aj asfaltová plocha pre novú autobusovú stanicu s nástupnými hranami. Predmetom tejto stavby však nie je plnohodnotná autobusová stanica a zmena organizácie autobusovej dopravy.

V súčasnosti sa pripravuje významná aktualizácia štúdie a je realizovaná internými kapacitami ŽSR, pričom výsledky by mali byť k dispozícii v priebehu roka 2027.

Ďalšie relevantné zmeny projektu oproti pôvodnej štúdii uskutočniteľnosti

LEGISLATÍVA

Projektu bolo dňa 23. 07. 2024 Ministerstvom dopravy SR vydané Osvedčenie o strategickej investícii v zmysle zákona č. 142/2024 Z. z. o strategických investíciách.

FINANCOVANIE

Projekt bude mať zabezpečené zdroje z fondov EÚ (Kohézny fond), a to v rámci dvoch programových období:

- Program Slovensko (2021-2027) v celkovej sume 31,5 mil. EUR, ktoré pokryjú výdavky projektu v roku 2027. Pre účely získania tohto príspevku v tejto sume bude v rámci Programu Slovensko povolená tzv. nadkontrahácia, t. j. pridelenie príspevku nad rámec celkovej alokácie Kohézneho fondu. Nadkontrahácia je povolená vzhľadom na to, že niektoré už kontrahované projekty nevyčerpajú celý svoj príspevok v rámci Programu Slovensko a tým sa uvoľnia zdroje pre iné projekty;
- Programové obdobie 2028-2035 v celkovej sume 583,5 mil. EUR, ktoré pokryjú výdavky od roku 2028;
- Z hľadiska implementácie fondov EÚ bude tento projekt fázovaný z dvoch programových období, pričom celkový príspevok z fondov bude 615 mil. EUR. Tento pokryje predovšetkým výdavky na stavebné práce, ale aj stavebný dozor, indexáciu, rezervu na nepredvídateľné výdavky a paušálne výdavky.

Projekt sa uchádzal o financovanie z CEF (Nástroj na prepájanie Európy) v rámci výzvy CEF-T-2024-CORECOEN. Napriek tomu, že konečné hodnotenie projektu odbornými hodnotiteľmi a agentúrou CINEA bolo priaznivé (získal 20,5 bodu z 25 možných), nezískal žiadnu podporu vzhľadom na obmedzené zdroje výzvy a vysokú konkurenciu iných európskych projektov. Chýbajúce body sa týkali najmä kritéria „Zrelosť“ a „Kvalita žiadosti“, kde boli body strhnuté za nepripravenosť (v čase hodnotenia bolo iba vyhlásené obstarávanie) a príliš optimistický harmonogram (oprávnenosť výdavkov bola stanovená iba do konca roka 2029). Vzhľadom na očakávaný podpis zmluvy o dielo s jasnou lehotou výstavby sa projekt bude uchádzať o ďalšiu možnosť financovania z CEF v ďalšej relevantnej výzve (predpoklad rok 2028). Vzhľadom na očakávaný podpis zmluvy o dielo s jasnou lehotou výstavby je možné očakávať vyššie bodové hodnotenie a vyššiu pravdepodobnosť získania príspevku.

Projekt bude mať zabezpečené zdroje z fondov EÚ (Kohézny fond). Už v rámci Programu Slovensko 2021-2027 je pripravovaná žiadosť, ktorá bude predložená ešte v priebehu roka 2026. Následne je plánované zaradenie projektu do financovania z nasledujúceho programového obdobia 2028-2035, t. j. bude to tzv. fázovaný projekt. Akýkoľvek dodatočný príspevok z CEF uvoľní zdroje programu 2028-2035 pre iné projekty.

Zoznam príloh a podkladov na hodnotenie MF SR (neverejné)

Investor zároveň posielal podklady (neverejné) na hodnotenie MF SR týkajúce sa:

- detailného rozpočtu úspešného uchádzača (najnižšia cena)
- aktualizovaná CBA
- mapové časti územného plánu mesta Liptovský Mikuláš
- výkresy a schémy k nástupišťam, ku koľajiskám a k cestám a prístupovým komunikáciám pre ŽST Liptovský Mikuláš (celú dokumentáciu pre výber zhotoviteľa, ktorá bola súčasťou verejného obstarávania je možné stiahnuť z odkazu: <https://josephine.proebiz.com/sk/tender/62771/summary>)

*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)