

Príloha 6 Formulár na aktualizáciu štúdie uskutočniteľnosti pred vyhlásením verejného obstarávania

	Názov projektu
	ŽSR, Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek Poprad Tatry (mimo) – Markušovce (mimo)
Stručný opis projektu	
<p>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.</p> <p>V štúdií realizovateľnosti je hodnotenie koridoru Žilina – Košice – Čierna nad Tisou vypracované:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvlášť pre úsek Žilina – Košice, kde sú porovnávané štyri alternatívy modernizácie koridoru; • a zvlášť pre úsek Košice – Čierna nad Tisou št. hr. SR/UA, kde je spracovaná jedna alternatíva modernizácie koridoru. <p>V závere štúdie realizovateľnosti koridoru bola pre úsek Žilina – Košice odporúčaná alternatíva realizácie 2.3 alebo 3.1 na základe ekonomických parametrov, pri zohľadnení stratégie modernizácie tratí, analýzy scenárov a rizík, ako aj potrebných mitigačných opatrení na zmiernenie dopadov identifikovaných rizík. Pre realizáciu modernizácie koridoru Žilina – Košice bola manažérom infraštruktúry v spolupráci s MDV SR zvolená alternatíva 3.1, z dôvodu nadväznosti železničného koridoru Žilina – Košice na už zmodernizovaný koridor Bratislava – Žilina s cieľom vytvorenia technicky uceleného V. paneurópskeho koridoru Bratislava – Košice. Preferovaná projekčná alternatíva 3.1. zo štúdie realizovateľnosti umožní dosahovanie vyšších traťových rýchlostí, poskytne vyššie kapacitné, bezpečnostné a kvalitatívne parametre železničnej trate v úseku Žilina – Košice oproti alternatíve 2.3.</p> <p>Hlavnými cieľmi projektu je zníženie skleníkových vplyvov z dopravy, zníženie negatívnych dopadov dopravy na životné prostredie, skrátenie cestovného času cestujúcich, zvýšenie atraktivity železničnej dopravy, zvýšenie bezpečnosti železničnej prevádzky aj bezpečnosti cestujúcich pri nástupe a výstupe, čo prinesie zvýšený dopyt cestujúcich po železničnej doprave.</p> <p>Vypracovaná alternatíva 3.1 v štúdií realizovateľnosti bola následne v roku 2020 na základe spolupráce s JASPERS na účely vypracovania ŽoNFP projektu „ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina“ (príloha časť ŽoNFP) 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.</p> <p>Vypracované vyššie stupne projektovej dokumentácie (dokumentácia pre stavebné povolenie) úseku Markušovce (mimo) – Poprad Tatry (mimo) sú v intenciách technického riešenia alternatívy 3.1. Odhad predpokladanej hodnoty zákazky vypracovaný v dokumentácii pre stavebné povolenie je v cenovej úrovni 1. Q 2020.</p> <p>Na základe týchto skutočností je aktualizovaná alternatíva 3.1 v štúdií realizovateľnosti (náklady a príjmy) počítaná v cenovej úrovni 2020 (koniec roka 2019). Prepočet cenovej úrovne je spracovaný na základe „Makroekonomickej prognózy ministerstva financií, 59. zasadnutie výboru pre makroekonomické prognózy (marec 2022). Pôvodná CBA analýza je spracovaná na základe „Makroekonomickej prognózy ministerstva financií, 54. zasadnutie výboru pre makroekonomické prognózy (február 2021).</p>	

Zmeny, ktoré nastali vplyvom aktuálnych skutočností vyplývajúcich z vypracovanej projektovej dokumentácie v stupni DSP v oblasti modernizácii železničnej trate úsek Markušovce (mimo) Poprad Tatry (mimo) oproti aktualizovanej alternatíve 3.1, sa týkajú výlučne výšky investičných nákladov.

V rámci aktualizácie CBA pre účely vypracovania v ŽoNFP projekte „ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina“ bola zostatková hodnota stanovená na základe delegovaného nariadenia Komisie č. 480/2014 výpočtom čistej súčasnej hodnoty peňažných tokov v zostávajúcej životnosti po uplynutí referenčného obdobia projektu. Touto formou bola stanovená zostatková hodnota v rámci finančnej aj ekonomickej analýzy. Na základe tejto skutočnosti k zmene zostatkovej hodnoty nedošlo.

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 pred VO – GSM-R ³	Aktualizácia pred VO – úsek Markušovce (mimo) – Poprad Tatry (mimo) ⁴	Rozdiel – úsek Markušovce (mimo) – Poprad Tatry (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)
Celkom	2 935 097,88	3 376 043,29	3 389 473,26	3 399 753,52	10 280,27

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 Dokumentácia pre stavebné povolenie projektu „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek Poprad Tatry (mimo) – Markušovce (mimo)“

⁵ Rozdiel medzi pôvodne uvažovanými výdavkami pre úsek Markušovce (mimo) – Poprad Tatry (mimo) v štúdiu realizovateľnosti-aktualizácia, úsek Žilina – Košice – Čierna nad Tisou št. hr. oproti aktuálne odhadovaným výdavkom v Dokumentácii pre stavebné povolenie projektu „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek Poprad Tatry (mimo) – Markušovce (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 pred VO – úsek Markušovce (mimo) – Poprad Tatry (mimo) ⁴	Rozdiel – úsek Markušovce (mimo) – Poprad Tatry (mimo) ⁵
Investičný variant 3.1	(EUR, CÚ 2015)	(EUR, CÚ 2020)	(EUR, CÚ 2020)	(EUR, CÚ 2020)	(EUR, CÚ 2020)
z toho:					
Investičné náklady	2 130 011 459	2 544 517 421	2 568 352 806	2 576 117 100	-7 764 294
Úspora nákladov prevádzky a údržby ŽI	-778 838 396	-837 781 383	-837 781 383	-837 781 383	0
Náklady celkom	1 351 173 063	1 190 510 751	1 214 346 136	1 222 110 430	-7 764 294
Úspora času cestujúcich	339 541 848	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	0
Zmena prevádzkových nákladov vozidiel	641 110 867	793 298 544	793 298 544	793 298 544	0
Nehodovosť	248 970 938	147 305 505	147 305 505	147 305 505	0
Emisie a ostatné externality	194 760 146	188 739 599	188 739 599	188 739 599	0
Prínosy celkom	1 444 746 491	53 917 246	53 917 246	53 917 246	0
Zostatková hodnota	140 710 425	8 922 778	8 922 778	8 922 778	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 Implementácia GSM-R do siete ŽSR, úsek Varín – Košice – Čierna nad Tisou, štátna hranica SR/UA
⁴ Dokumentácia pre stavebné povolenie projektu „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek Poprad Tatry (mimo) – Markušovce (mimo)“
⁵ Rozdiel medzi pôvodne uvažovanými výdavkami pre úsek Markušovce (mimo) – Poprad Tatry (mimo) v Štúdiu realizovateľnosti-aktualizácia, úsek Žilina – Košice – Čierna nad Tisou št. hr. oproti aktuálne odhadovaným výdavkom v Dokumentácii pre stavebné povolenie projektu „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek Poprad Tatry (mimo) – Markušovce (mimo).“

Odôvodnenie zmeny prínosov

K zmenám z pohľadu štruktúry aj výšky prínosov nedošlo. Došlo len k revízii investičných výdavkov podľa aktuálnej projektovej dokumentácie.

Pomer prínosov a nákladov (BCR)	Pôvodná štúdia uskutočniteľnosti ¹	Pôvodná štúdia uskutočniteľnosti, aktualizácia k ŽoNFP 2020 ²	Aktualizácia pred VO – GSM-R ³	Aktualizácia pred VO – úsek Markušovce (mimo) – Poprad Tatry (mimo) ⁴	Rozdiel – úsek Markušovce (mimo) – Poprad Tatry (mimo) ⁵
Investičný variant C+					
B/C	1,197	1,470	1,408	1,399	-0,009

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 Dokumentácia pre stavebné povolenie projektu „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek Poprad Tatry (mimo) – Markušovce (mimo)“
⁵ Rozdiel medzi pôvodne uvažovanými výdavkami pre úsek Markušovce (mimo) – Poprad Tatry (mimo) v Štúdiu realizovateľnosti-aktualizácia, úsek Žilina – Košice – Čierna nad Tisou št. hr. oproti aktuálne odhadovaným výdavkom v Dokumentácii pre stavebné povolenie projektu „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek Poprad Tatry (mimo) – Markušovce (mimo).“

Odpočet zapracovania odporúčaní MF SR

Jedná sa o prvé hodnotenie projektu „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek Poprad Tatry (mimo) – Markušovce (mimo)“. Z hodnotenia štúdie realizovateľnosti nevyplývala potreba zapracovania dôležitých odporúčaní pre tento projekt.

Ďalšie relevantné zmeny projektu oproti pôvodnej štúdii uskutočniteľnosti

Nedošlo k žiadnym relevantným zmenám projektu „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek Poprad Tatry (mimo) – Markušovce (mimo) oproti pôvodnej štúdii realizovateľnosti „Štúdia realizovateľnosti-aktualizácia, úsek Žilina – Košice – Čierna nad Tisou št. hr.“

Zoznam príloh a podkladov na hodnotenie MF SR (neverejný)

Investor uvedie, ktoré podklady zasiela na hodnotenie MF 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)