



Aktualizácia ekonomického hodnotenia investície

podľa §19a zákona č. 523/2004 Z. z.

Dátum hodnotenia

13. 03. 2024

Autor: Matúš Rako

Názov projektu	Rekonštrukcia železničnej trate Veľký Horeš – Streda nad Bodrogom (Aktualizácia modernizácie železničného koridoru Žilina – Košice – Čierna nad Tisou)
Predkladateľ	Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) / Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky (MD SR)
Výška nákladov	Investícia: 47,31 mil. eur Prevádzka (1 rok): – mil. eur

Zhrnutie projektu

Opis projektu	Rekonštrukcia železničného zvršku a spodku oboch železničných koľají v úseku Veľký Horeš – Streda nad Bodrogom (10,4 km).
Cieľ projektu	Znížiť náklady na údržbu a zvýšiť plynulosť železničnej dopravy odstránením lokálnych obmedzení rýchlosti na 50 km/h z pôvodných 100 km/h.
Ďalšie informácie	Financovanie projektu investor plánuje z prostriedkov <i>Plánu obnovy a odolnosti</i> (POO). Vyhlásenie verejného obstarávania investor plánuje na prelome 1. a 2. štvrťroka 2024 a realizácia projektu sa podľa Semaforu investičných projektov POO predpokladá v januári 2026. Projekt nadväzuje na štúdiu uskutočniteľnosti k modernizácii trate Žilina – Košice – Čierna nad Tisou z roku 2015. V júli 2022 bolo k štúdii zverejnené ekonomické hodnotenie MF SR . Odporúčaním MF SR pre celý úsek Slivník – Čierna nad Tisou bolo nájsť riešenie prinášajúce čo najvyššie prínosy vzhľadom na vynaložené náklady alebo realizovať s minimalizáciou nákladov.

Hodnotenie projektu

Súlad s investičným plánom a stratégiou	Projekt je zaradený v <i>Harmonograme prípravy a výstavby projektov železničnej infraštruktúry</i> a jeho financovanie je v súlade s komponentom 3 Plánu obnovy a odolnosti (investícia 1: Rozvoj infraštruktúry nízokouhlíkovej dopravy), ktorého vykonávateľom je MD SR. Úsek Veľký Horeš – Streda nad Bodrogom je súčasťou trate Slivník – Čierna nad Tisou, ktorej revitalizácia je podľa <i>Metodiky určovania priorít v obnove a rozvoji železničnej infraštruktúry MD SR</i> spoločensky návratná s pomerom prínosov a nákladov 2,84 a vzhľadom na stav trate potrebná.
Vyhodnotenie cieľov, dopytu a alternatív	Koľajnice v úseku Veľký Horeš – Streda nad Bodrogom boli naposledy rekonštruované v 70. rokoch minulého storočia, komplexná rekonštrukcia trate je tak vzhľadom na jej vysoký vek opodstatnená. Projekt je v súlade s odporúčaním MF SR z júna 2023 ¹ realokovať dostupné finančné prostriedky v POO z projektu modernizácie železničnej trate Poprad – Vydrník na projekt rekonštrukcie železničnej trate Veľký Horeš – Streda nad Bodrogom a ďalšie prioritné projekty. Cieľ projektu obnoviť traťovú rýchlosť na 100 km/h nie je v súlade so závermi štúdie uskutočniteľnosti , ktorá odporúčala zvýšiť traťovú rýchlosť až na 120 km/h bez potreby ďalších úprav smerového vedenia trate. To umožňuje dokonca uvažovať na trati Slivník – Čierna nad Tisou v budúcnosti až s rýchlosťou do 160 km/h.
Analýza nákladov	Porovnané jednotkové ceny za: 44,97 mil. eur (95 % z celkovej hodnoty)

¹ V rámci hodnotenia projektu modernizácie železničnej trate Poprad – Vydrník.



	<p>Úspora z jednotkových cien: -0,30 mil. eur (porovnanie s cenovými databázami ÚHP a CENEKON)</p> <p>Iná úspora: 1,60 mil. eur (recyklácia a spätné použitie časti vyhovujúceho štrku zo železničného zvršku)</p> <p>Celková úspora: 1,30 mil. eur (3 % z celkovej hodnoty)</p>
Ďalšie zistenia a riziká	<p>Súčasťou projektu nie je rekonštrukcia trakčného vedenia napriek tomu, že pochádza ešte zo 60. rokov minulého storočia a s jeho rekonštrukciou počíta aj štúdia uskutočniteľnosti. Trakčné vedenie je tak ešte staršie ako železničný zvršok a je v havarijnom stave. Rekonštrukcia trakčného vedenia spolu so železničným zvršok a spodkom by si vyžadovala dodatočné náklady na projekt v sume 13,82 mil. eur vrátane vypracovania projektovej dokumentácie. Osobitná rekonštrukcia trakčného vedenia si však bude vyžadovať o minimálne 0,66 mil. eur (1 %) vyššie náklady a opätovné výluky na trati. Staré trakčné vedenie je aj možnou prekážkou zvýšenia rýchlosti nad 100 km/h.</p> <p>Na zastávke Somotor sa plánujú nástupištia dĺžky 250 m, čo nereflektuje vyhlášku MD SR ani odporúčania MF SR predmetnej trate. Podľa vyhlášky MD SR má dĺžka nástupištia zodpovedať dĺžke najdlhšieho vlaku, ktorý pri ňom pravidelne zastavuje. V úseku jazdia vlaky pre cestujúcich s dĺžkou do 120 m a podľa <i>Plánu dopravnej obslužnosti</i> výhľadovo dlhšie ani nebudú. Dlhšie nástupištia predražujú projekt o zhruba 0,77 mil. eur (2 %) napriek odporúčaniam MF SR z júla 2022 v rámci hodnotenia predmetnej trate úsek Slivník – Čierna nad Tisou realizovať s minimalizáciou nákladov.</p> <p>Zmena projektu sa však vzhľadom na podmienku financovania projektu z POO javí ako problematická. Podmienkou financovania projektu z POO je ukončenie realizácie a čerpania prostriedkov do konca júna 2026. Rozšírenie projektu o rekonštrukciu trakčného vedenia alebo skrátenie nástupíšť na zastávke Somotor by tak mohlo ohroziť financovanie z POO.</p> <p>Efektívnejšie nakladanie so stavebným odpadom by mohlo znížiť náklady na tento a ďalšie projekty. Až 52 % štrku zo železničného zvršku je podľa projektovej dokumentácie vhodného na recykláciu a spätné použitie. Jeho spätné použitie by znížilo potrebu kúpy nového materiálu, čo by prinieslo úsporu 0,79 mil. eur a ušetrilo by aj na poplatkoch za uskladnenie odpadu na skládke odpadov 0,81 mil. eur. Recyklácia a opätovné použitie tohto štrku je tak výrazne lacnejším riešením, ako jeho uskladnenie na skládke odpadov a kúpa nového materiálu. Ďalších vyše 127-tisíc ton zeminy a kameniva zo železničného spodku je taktiež podľa projektovej dokumentácie vhodných na recykláciu, avšak nie vyhovujúcich pre spätné použitie v rámci tohto projektu. Mohlo by sa však využiť v rámci iných projektov a znížiť tak poplatky za uskladnenie odpadu na skládke odpadov, ako aj budúce náklady na kúpu nového materiálu v rámci iných projektov.</p>

Odporúčania

	<ul style="list-style-type: none">▪ Zvážiť rozšírenie projektu aj o rekonštrukciu trakčného vedenia a skrátenie nástupíšť na zastávke Somotor, ak by to neohrozilo financovanie z POO.▪ Pred vyhlásením verejného obstarávania znížiť predpokladanú hodnotu zákazky o 1,30 mil. eur (3 %) na 45,83 mil. eur vychádzajúc:<ul style="list-style-type: none">• z porovnania s cenovými databázami ÚHP a CENEKON a• z predpokladu recyklácie a spätného použitia časti vyhovujúceho štrku zo železničného zvršku.▪ Aktualizovať pred vyhlásením verejného obstarávania predpokladanú hodnotu zákazky do predpokladanej cenovej úrovne v čase lehoty na predkladanie ponúk.▪ Projekty rekonštrukcie infraštruktúry nadväzujúce na štúdie uskutočniteľnosti predmetných tratí pripravovať v súlade s ich závermi.
--	---



	<ul style="list-style-type: none">▪ Vytvoriť interný predpis na dĺžky nástupišť v nadväznosti na <i>Plán dopravnej obslužnosti</i> a do budúcnosti projektovať nástupištia zodpovedajúce vyhládovej dĺžke vlakov, ktoré pri nich budú pravidelne zastavovať.▪ Zvážiť recykláciu zeminy a kameniva zo železničného spodku miesto nákladnejšieho uskladnenia na skládke odpadov a uvažovať s ich využitím v rámci iných projektov.▪ Detailný rozpočet víťaznej ponuky sprístupniť ÚHP (MF SR) za účelom rozširovania referenčných cenníkov.
Prílohy	Tabuľka 1: Porovnanie rozpočtu s cenovými databázami ÚHP, CENEKON a verejne dostupnými cenníkmi recyklačných spoločností
Upozornenie	Všetky sumy v hodnotení sú uvedené v eur s DPH v cenovej úrovni 4. štvrťroka 2023 . Ekonomické hodnotenie MF SR má pre subjekty odporúčací charakter a negarantuje prostriedky z rozpočtu verejnej správy v hodnote investičného projektu. Rozhodnutie o realizácii projektu je v kompetencii jednotlivých ministrov.

Tabuľka 1: Porovnanie rozpočtu s cenovými databázami ÚHP, CENEKON a cenníkmi recyklačných spoločností (v mil. eur)

Objekt	Rozpočet	Odporúčanie	Rozdiel	Porovnané (% rozpočtu)
PS 01 Úprava priecestného zabezpečovacieho zariadenia	0,17	0,17	0,00	3,6 %
SO 01 Železničný zvršok	23,67	22,83	0,84	99,3 %
SO 02 Železničný spodok	17,55	17,23	0,31	91,3 %
SO 03.1 Priecestie v km 19,036	0,05	0,05	0,00	98,2 %
SO 03.2 Priecestie v km 25,719	0,11	0,10	0,00	99,2 %
SO 03.3 Priecestie v km 27,013	0,03	0,03	0,00	97,3 %
SO 03.4 Priecestie v km 28,539	0,04	0,04	0,00	94,6 %
SO 04.1 Zastávka Somotor – nástupište	1,33	1,29	0,04	90,5 %
SO 04.2 Zastávka Somotor – prístrešok pre cestujúcich	0,10	0,06	0,05	99,4 %
SO 04.3 Zastávka Somotor – prístupy na nástupište	0,08	0,08	-0,01	58,0 %
SO 04.4 Zastávka Somotor – osvetlenie nástupištia	0,14	0,14	0,00	21,9 %
SO 05 Úprava trakčného vedenia	0,44	0,40	0,04	100,0 %
SO 06 Ukoľajnenie	0,22	0,22	0,00	100,0 %
SO 07 Ochrana a úprava inžinierskych sietí	1,12	1,18	-0,06	98,4 %
SO 08 Protihlukové steny	2,08	1,99	0,09	99,4 %
Spolu	47,13	45,83	1,30	95,4 %

Zdroj: rozpočet projektu, CENEKON, cenníky recyklačných spoločností, prepočet ÚHP