



MINISTERSTVO DOPRAVY SLOVENSKEJ REPUBLIKY
Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava 15

**Protokol o vykonaní štátnej expertízy č. 15/2023
na stavebný zámer verejnej práce**

„Bratislava Nové Mesto – Bratislava ÚNS, KRŽZ koľ. č. 1, 2“



december 2023

Stupeň dôvernosti VJ

Protokol o vykonaní štátnej expertízy

č. 15/2023

a) Identifikačná časť

Na posúdenie bola predložená dokumentácia stavebného zámeru verejnej práce „Bratislava Nové Mesto – Bratislava ÚNS, KRŽZ koľ. č. 1, 2“ v zmysle zákona č. 254/1998 Z. z. o verejných prácach v znení zákona č. 260/2007 Z. z., zákona č. 540/2008 Z. z., zákona č. 432/2013 Z. z., zákona č. 218/2019 Z. z., zákona č. 205/2023 Z. z. a vyhlášky MVRR SR č. 83/2008 Z. z.

Názov predkladateľa:	Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky
Názov alebo obchodné meno stavebníka:	Železnice Slovenskej republiky
Názov verejnej práce:	Bratislava Nové Mesto – Bratislava ÚNS, KRŽZ koľ. č. 1, 2
Miesto uskutočnenia verejnej práce:	Kraj: Bratislavský Okres: Bratislava II Katastrálne územie: Ružinov, Trnávka, Vrakuňa
Predpokladaná lehota výstavby:	Začatie výstavby: 2025 Dokončenie výstavby: 2025
Cena verejnej práce podľa stavebného zámeru:	a/ bez DPH v CÚ* 1. štvrťroku 2023: 28 712,00 tis. EUR b/ s DPH v CÚ 1. štvrťroku 2023: 33 439,00 tis. EUR

*v cenovej úrovni

Predloženú dokumentáciu stavebného zámeru verejnej práce „Bratislava Nové Mesto – Bratislava ÚNS, KRŽZ koľ. č. 1, 2“ spracovala spoločnosť REMING CONSULT, a. s., Bratislava. Ako podklad pre vypracovanie dokumentácie stavebného zámeru verejnej práce slúžila dokumentácia pre stavebné povolenie a realizáciu stavby (REHING CONSULT a. s., 05/2018).

1. Zdôvodnenie stavebného zámeru

Požiadavka na rekonštrukciu predmetnej železničnej trate vychádza predovšetkým z jej technicky zastaraného a v súčasnosti už nevyhovujúceho stavu.

Skvalitnenie technických parametrov železničného uzla Bratislava pri zohľadnení zvýšenia rýchlosti prepravy prostredníctvom zabezpečenia jej vyššej technickej vybavenosti a vyššej kapacity vybraných traťových úsekov skvalitní železničnú dopravnú infraštruktúru Slovenska a prispeje k jeho zapojeniu do medzinárodných koridorov železničných trás ako rovnocenného partnera.

Hlavnými kritériami a účelom modernizácie železničnej infraštruktúry predmetného úseku trate sú dosiahnutie normových parametrov a predpísaných štandardov železničnej dopravnej cesty vrátane zvýšenia priestorovej priechodnosti a únosnosti železničného spodku, zaistenie bezpečnej a plynulej železničnej prevádzky so zvýšením komfortu cestovania, zníženie negatívnych dopadov koľajovej prevádzky na životné prostredie, zníženie nákladov na údržbu definičného úseku, minimalizácia nepredpokladaných porúch a z nich vyplývajúcich obmedzení prevádzky a v neposlednom rade aj zvýšenie traťovej rýchlosti.

2. Základné údaje o stavbe

Hlavným cieľom realizácie stavby je komplexná rekonštrukcia jestvujúcej dvojkolajnej elektrifikovanej železničnej trate v medzistaničnom úseku (MÚ) Bratislava Nové Mesto – Bratislava ÚNS, č. 127C (podľa TTP) Bratislava východ (odch. skupina Juh) – Rusovce – Rajka (HU). Dĺžka MÚ je 3,869 km.

3. Varianty riešenia

Nakoľko sa jedná o rekonštrukciu jestvujúcej železničnej trate bez zmeny smerového vedenia, technické riešenie je spracované bez variantne.

4. Charakteristika územia

Hranice medzistaničného úseku sú dané polohou vchodových návěstidiel krajných dopravní, t.j. žkm 6,466 (návěstidla 1NS a 2NS ŽST Bratislava Nové Mesto) a žkm 10,335 (návěstidla 1L a 2L ŽST Bratislava ÚNS). Dĺžka MÚ je 3,869 km.

Približne od žkm 8,100 po ŽST Bratislava-Nové Mesto je v súbehu s dvojkolajnou traťou vedená jednokolajná trať (č. 124A podľa TTP) Komárno – Bratislava-Nové Mesto.

Najvyššia traťová rýchlosť v predmetnom úseku je 60 km/h (platí aj pre trať č. 124A v úseku súbehu), medzi žkm 10,471 až žkm 10,572 je traťová rýchlosť v 2. traťovej koľaji obmedzená na 50 km/h (nedostatočná alebo chýbajúca prechodnica).

Trakčné vedenie je napájané jednofázovou striedavou trakčnou sústavou 25 kV 50 Hz z trakčnej napájacej stanice Bratislava Vinohrady. Vybudované a uvedené do prevádzky bolo v roku 1972. V súčasnosti je trakčné vedenie v danom úseku technicky zastarané a po dobe životnosti, čo komplikuje jeho údržbu.

V dotknutom úseku trate ležia 2 železničné mosty, ktoré sú v rôznej miere poškodené a nevyhovujú súčasným parametrom:

- v žkm 6,661 ponad miestnu komunikáciu – ul. Krasinského
- v žkm 10,219 ponad miestnu komunikáciu – ul. Čučoriedková a Popradská

Trať križujú celkovo 3 železničné priecestia:

- v žkm 7,215 (žkm 4,419) na Ivanskej ceste
- v žkm 8,248 na Vrakunskej ceste
- v žkm 8,966 na ul. Na piesku

Stavba nezasahuje do žiadneho veľkoplošného ani maloplošného chráneného územia vyhláseného v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Stavba priamo nezasahuje ani do žiadneho územia európskej siete Natura 2000.

Nakoľko vlastná stavba bude prebiehať na prevádzkovej dráhe, nedôjde k záberom poľnohospodárskej pôdy ani lesnej pôdy. Stavba bude realizovaná prevažne na pozemkoch vo vlastníctve investora.

5. Stavebno – technické riešenie stavby

Smerová úprava koľaje v dotknutom úseku sa snaží čo najviac kopírovať jej pôvodné smerové vedenie z dôvodu eliminácie zemných prác a z dôvodu minimalizovania priestorovej a finančnej náročnosti stavby. Navrhnutá je rekonštrukcia oboch traťových koľají v km 6,239 – 10,552 (začiatok a koniec rekonštrukcie koľají je situovaný vždy od začiatku, resp. konca výhybiek v priľahlých ŽST Bratislava-Nové Mesto a Bratislava ÚNS).

Keďže predmetom stavby je rekonštrukcia železničnej infraštruktúry dotknutého úseku trate, hlavnými objektmi stavby sú železničný zvršok, železničný spodok, úprava trakčného vedenia a zabezpečovacích zariadení. Pri komplexnej rekonštrukcii železničného zvršku sa vykonajú stavebné práce aj na existujúcich mostných objektoch v km 6,661 a v km 10,219, súčasťou je aj rekonštrukcia železničného priecestia v km 7,215, v km 8,248 a v km 8,966. Predmetom riešenia je tiež kompletná rekonštrukcia trakčného vedenia a pre uloženie káblových rozvodov je navrhnutá káblová chráničková trasa.

Po zrealizovaní stavby bude v predmetnom úseku vyššia traťová rýchlosť – 80 km/h, s miestnym obmedzením 70 km/h z dôvodu smerových pomerov v oblasti Ivanskeho priecestia.

Návrh železničného zvršku uvažuje so zabudovaním nových koľajníc. V priamej koľaji a v oblúkoch polomerov väčších než 600 m sú uvažované koľajnice 60E2, pružné bezpodkladnicové upevnenie, betónové podvaly BP3 rozdelenia „u“. V oblúkoch a prechodniciach polomerov menších než 600 m sú uvažované koľajnice tvaru 60E2 s podkladnicovým upevnením na betónových podvaloch SB8 rozdelenia „u“. S rovnakou konštrukčnou úpravou je uvažované aj v koľaji smer Podunajské Biskupice a to na moste v žkm 3,860 v dĺžke 70 m a na priecestí v žkm 4,419 v dĺžke 60 m. Koľajové lôžko bude budované z vyvetých hornín frakcie 32 – 63 mm v zmysle STN EN 13 450 a predpisu ŽSR TS3. Minimálna hrúbka koľajového lôžka pod ložnou plochou podvalov je navrhovaná 350 mm.

Úpravy železničného spodku oboch koľají budú spočívať v odstránení náletovej vegetácie, v úprave a spevnení podložia a v odvodnení koľají v rovnakej dĺžke ako bude upravovaný železničný zvršok. Zemná pláň bude strechovite vyspádovaná v sklone 5 % s vrcholom v osi koľají. Na zemnú pláň sa rozprestrie separačno-filtračná geotextília min. hr. 300 g/m² a výstužná trojosá geomreža. Konštrukčná vrstva podkladnej vrstvy železničného spodku je navrhovaná v zmysle TNŽ 73 6312 a predpisu ŽSR S4 na základe výsledkov inžinierskogeologického prieskumu zo štrkodrvy fr. 0 – 63 mm v troch hrúbkach. V úsekoch, kde sú traťové koľaje vedené na násypovom telese od začiatku úseku po žkm 7,150 a do žkm 9,050 po koniec úseku je navrhnutá min. hrúbka podkladnej vrstvy 300 mm. V úsekoch, kde sú koľaje v úrovni terénu, t.j. od žkm 7,150 po žkm 9,050 je navrhnutá min. hrúbka podkladnej vrstvy 400 mm, ktorá je v miestach priecestí (t.j. od žkm 7,170 po žkm 7,260, od žkm 8,220 po žkm 8,280 a od žkm 8,950 po žkm 9,000) zväčšená na 500 mm. Realizovaná bude aj konštrukčná úprava podložia v oblasti prechodových oblastí pred a za mostnými objektami. Odvodnenie zemnej pláne je navrhnuté v závislosti od priestorových možností a miestnych pomerov tromi spôsobmi: vyústením do pozdĺžnej trativodnej ryhy vystlanej geotextíliou a vyplnenej kamenivom, vyústením zemnej pláne do svahu násypu, alebo jej vyústením do novozriadenej pozdĺžnej priekopy.

Pri komplexnej rekonštrukcii železničného zvršku sa vykonajú stavebné práce aj na existujúcom mostnom objekte v žkm 6,661 vzhľadom na jeho stavebnotechnický stav a jeho priestorové usporiadanie. Odstránené budú všetky poruchy v existujúcom stave. Na moste bude zachovaný priechodný prierez min. MPP 2,5 R. Stará betónová mazanina vrátane starého hydroizolačného systému dosiek sa odstráni. Lokálne poškodenia hornej hrany dosiek sa vyspraví vhodnou špeciálnou systémovou hmotou. Na vonkajšej strane ríms sa po celej dĺžke mosta zhotoví nové mostné zvarané oceľové zábradlie výšky 1100 mm so zvislou výplňou s max. medzerou 120 mm. Izolácia mosta je navrhnutá ako celoplošné izolačné súvrstvie proti tlakovej vode hr. 10 mm. Zrážková voda, ktorá sa cez koľajové lôžko dostane na povrch mosta sa bude odvádzať pozdĺžnym strechovitým spádom za rub konštrukcie do odvodnenia opory. Na zabezpečenie prechodu konštrukčných vrstiev telesa železničného spodku nad mostom je navrhnutý zhutnený zásyp - prechodový klin. Pred a za mostom sa osadí nová protinárázová zábrana. Od spodného obrysu nosnej konštrukcie vrátane priehybu musí byť bezpečnostná rezerva zábrany min. 50 mm. Zábrana bude z oceľových valcovaných profilov. Skladá sa z dvoch častí: vodorovný nosník a obojstranné konzoly. V nadväznosti na tieto úpravy bude osadené nové dopravné značenie.

V rámci rekonštrukcie mosta v žkm 10,219 je uvažované s očistením mostovky od krycej vrstvy izolácie a izolačného súvrstvia, s následným očistením. V prípade nevznikajúcej potreby zosilnenia v žiadnom konštrukčnom uzle nosnej konštrukcie mosta sa navrhuje celková reprofilácia povrchu lícných i rubových plôch mosta s následným vyhotovením nového spôsobu odvodnenia a vyhotovenia nového izolačného súvrstvia s ochranou izolácie. Prechodová oblasť sa navrhuje predĺžená a vystužená tuhými geomrežami. Rubové odvodnenie mosta bude odvedené drenážnymi perforovanými rúrami s vyústením mimo mostný objekt – do navrhovaných vsakovacích jímok umiestnených v svahových kuželoch krídel opôr. Existujúce zábradlie sa zdemontuje, nahradí sa novým oceľovým zábradlím mestského typu zo zvislou výplňou. Pod mostom sa nachádza trakčné vedenie trolejbusovej trate. Pri práci nad trakčným vedením bude potrebné jeho dočasné vypnutie a ochrana pred

poškodením. Zároveň budú potrebné čiastočné uzávierky premostňovaných miestnych komunikácií – Čučoriedková ul. a ul. Popradská.

6. Členenie stavby

Stavba „Bratislava Nové Mesto – Bratislava ÚNS, KRŽZ kol. č. 1, 2“ sa v rámci predkladanej dokumentácie delí na nasledovné stavebné objekty a prevádzkové súbory:

- SO 01,02 Železničný zvršok, železničný spodok
- SO 03 Rekonštrukcia mosta v km 6,661
- SO 04 Rekonštrukcia mosta v km 10,219
- SO 05 Úprava rozvodov nn
- SO 06 Úprava trakčného vedenia
- SO 07 Ukoľajňovací plán
- SO 08 Káblová chráničková trasa
- SO 09 Úprava komunikácie na priecestí v žkm 7,215
- SO 10 Úprava komunikácie na priecestí v žkm 8,248
- SO 11 Úprava komunikácie na priecestí v žkm 8,966
- SO 12 Preložky a ochrana sietí oznam. zariadení ŽSR
- SO 13.1 Preložky a ochrana sietí slaboprúdových vedení SWAN
- SO 13.2 Preložky a ochrana slaboprúdových vedení ST
- SO 13.3 Preložky a ochrana slaboprúdových vedení cudzích správcov: BENESTRA, ENERGOTEL, ORANGE, UPC, ZSE
- SO 13.4 Preložky a ochrana slaboprúdových vedení cudzích správcov ACS, RAINSIDE, VNET, Türk Telekom, Slovanet
- PS 1 Úprava zabezpečovacieho zariadenia
- PS 2 Úprava PZS v km 7,215 (4,419)
- PS 3 Úprava PZS v km 8,248
- PS 4 Úprava PZS v km 8,966
- PS 5 Úpravy oznamovacích zariadení

7. Ekonomická časť

7.1 Cena verejnej práce

Rekapitulácia výdavkov v stavebnom zámere v CÚ 1. štvrťroku 2023 v tis. EUR sú znázornené v Tab. č. 1.

Názov	Cena bez DPH	DPH	Cena s DPH
a) Príprava verejnej práce	77,10	15,42	92,52
b) Stavebná časť	18 154,70	3 630,94	21 785,64
c) Technologická časť	1 416,79	283,36	1 700,15
d) Zariadenie staveniska	694,88	138,98	833,85
e) Predpokladané vyvolané investície	1 233,11	246,62	1 479,73
f) Výkup pozemkov, odvody	5 076,96	0,00	5 076,96
g) Rozpočtová rezerva	2 058,46	411,69	2 470,15
h) Iné investície	0,00	0,00	0,00
Kapitálové výdavky spolu	28 712,00	4 727,01	33 439,00

Tab. č. 1 Cena verejnej práce

7.2 Ekonomická efektívnosť

Ekonomické posúdenie stavebného zámeru verejnej práce „Bratislava Nové Mesto – Bratislava ÚNS, KRŽZ koľ. č. 1, 2“, vrátane Analýzy nákladov a prínosov (CBA), bolo vypracované spoločnosťou REMING CONSULT a. s., v septembri 2023.

Ekonomická analýza je riešená diferenčnou (rozdielovou) metódou. Analýza hodnotí zmeny finančných tokov po realizácii investície voči stavu bez investovania. Posúdenie efektívnosti investície je riešené metódou hodnotenia finančných tokov (cash flow) a výpočtu základných ukazovateľov efektívnosti.

Základné vstupné parametre analýzy sú nasledujúce:

- Diskontná sadzba ekonomická: 5,0%
- Referenčné obdobie: 30 rokov

Výsledné ukazovatele ekonomickej výnosnosti projektu sú nasledujúce:

- Ekonomická čistá súčasná hodnota: ENPV = + 4 126 011 EUR
- Ekonomická vnútorná miera výnosnosti: ERR = 6,05 %
- Podiel diskontovaných nákladov a výnosov: B/C = 1,21

Metóda vnútorného výnosového percenta spočíva v nájdení takej diskontnej sadzby, pri ktorej sa súčasná hodnota ekonomických prínosov vo finančnom vyjadrení rovná súčasnej hodnote kapitálových nákladov. V tomto stave sa čistá súčasná hodnota projektu rovná 0. Kritériom ekonomickej efektívnosti je stav, kedy je vnútorné výnosové percento väčšie ako diskontná sadzba použitá pre výpočet čistej súčasnej hodnoty. Diskontná sadzba predpísaná Európskou komisiou pre tento typ projektov je 5,0 %. Pre projekt „Bratislava Nové Mesto – Bratislava ÚNS, KRŽZ koľ. č. 1, 2“ sa

jedná o hodnotu 6,05 %. Podmienka ekonomickej efektívnosti je z tohto hľadiska splnená.

Ekonomická čistá súčasná hodnota je hodnota diskontovaných ekonomických tokov projektu vo finančnom vyjadrení. Ide o rozdiel súčasnej hodnoty očakávaných prínosov a súčasnej hodnoty očakávaných nákladov. Ak je investícia efektívna, potom výsledná hodnota čistej súčasnej hodnoty je kladná, alebo aspoň rovná nule. Pre projekt „Bratislava Nové Mesto – Bratislava ÚNS, KRŽZ koľ. č. 1, 2“ sa jedná o hodnotu 4 126 011 EUR. Podmienka ekonomickej efektívnosti je z tohto hľadiska splnená.

Ekonomický index rentability kapitálových nákladov je pomer diskontovaných kapitálových nákladov a diskontovaných výnosov projektu. Kritériom ekonomickej efektívnosti je index väčší ako 1,0. Pre projekt „Bratislava Nové Mesto – Bratislava ÚNS, KRŽZ koľ. č. 1, 2“ sa jedná o 1,21. Podmienka ekonomickej efektívnosti je z tohto hľadiska splnená.

Výsledky uvedených ekonomických indikátorov preukazujú ekonomickú efektívnosť predmetného investičného stavebného projektu.

Sociálno-ekonomická výnosnosť projektu je tvorená predovšetkým významnými úsporami v cestovnom čase v osobnej doprave, úsporou prevádzkových nákladov vozidiel a úsporou externých nákladov z dopravy.

Dané sociálno-ekonomické prínosy sú výsledkom výrazného zvýšenia atraktivity verejnej osobnej dopravy v investičnom variante oproti nulovému (neinvestičnému) variantu, v dôsledku čoho projekt umožní výrazne zmierniť narastajúci podiel individuálnej automobilovej dopravy na celkovej deľbe prepravnej práce a nepretržité zhoršovanie prepravných možností, ktoré možno očakávať v nulovom variante.

b) Údaje o postupe pri posúdení stavebného zámeru

Dátum predloženia žiadosti:	Žiadosť č. 27975/2023/SŽDD/85418 predložená sekciou železničnej dopravy a dráh zo dňa 29. 09. 2023
Hodnotenie stavebného zámeru podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov:	Rozhodnutie Č. OU-BA-OSZP3-2023/038384- 0343245/2023 vydal Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie dňa 12. 06. 2023

Hodnotenie verejnej práce v zmysle zákona č. 254/1998 Z. z. o verejných prácach v znení zákona č. 260/2007 Z. z., zákona č. 540/2008 Z. z., zákona č. 432/2013 Z. z., zákona č. 218/2019 Z. z., zákona č. 205/2023 Z. z.

Z hľadiska posúdenia **ekonomickej efektívnosti** je možné konštatovať, že ekonomické kritériá uvedené v ekonomickej správe predloženej dokumentácie preukazujú efektívnosť verejnej práce.

Z hľadiska **opodstatnenosti nákladov verejnej práce** bol podkladom pre vypracovanie záverov protokolu, v rámci ekonomickeho expertízneho posúdenia verejnej práce, „Ekonomický expertízny posudok na verejnú prácu“.

Z hľadiska **súladu so základnými programovými dokumentmi podpory regionálneho rozvoja**, je verejná práca v súlade s cieľmi Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020 a nie je v rozpore so stratégiou Integrovaného regionálneho operačného programu IROP 2014 – 2020.

Z hľadiska **súladu s Koncepciou územného rozvoja Slovenska** je navrhovaná verejná práca v súlade s Koncepciou územného rozvoja Slovenskej republiky z roku 2001 v znení Zmien a doplnkov č. 1 z roku 2011.

Z hľadiska **súladu s koncepciou rozvoja odvetvia** je verejná práca v súlade s prioritami uvedených dokumentov: Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2020, Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2030 a Strategický plán rozvoja verejnej osobnej dopravy do roku 2020.

Z hľadiska **súladu s medzinárodnými zmluvami** nie je pripravovaná verejná práca v rozpore so žiadnymi medzinárodnými zmluvami, ktorými je Slovenská republika viazaná. Verejná práca je v súlade s parametrami pre rozvoj železničnej infraštruktúry vychádzajúcimi zo základných medzinárodných dohôd (AGC, AGTC).

Z hľadiska **súlady s územnoplánovacou dokumentáciou** je verejná práca, v súlade s platnými územnoplánovacími dokumentáciami dotknutých mestských častí Ružinov a Vrakuňa.

Z hľadiska **súlady so záverečným stanoviskom podľa osobitného predpisu** vydal Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia rozhodnutie zo zisťovacieho konania č. OU-BA-OSZP3-2023/038384-0343245/2023 zo dňa 12. 06. 2023, v ktorom uvádza, že zmena navrhovanej činnosti „Bratislava Nové Mesto – Bratislava ÚNS, KRŽŽ kol. č. 1, 2“ sa nebude posudzovať podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Rozhodnutie nadobudlo právoplatnosť dňa 17. 07. 2023.

Z hľadiska **optimálneho technického a konštrukčného riešenia** akceptuje štátna expertíza návrh predkladateľa predložený v rámci dokumentácie stavebného zámeru k predmetnej verejnej práci. Z hľadiska **ekonomického riešenia** bola preukázaná ekonomická efektívnosť.

c) Záver protokolu

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky v zmysle ustanovenia § 11, ods. 6, písm. c) zákona č. 254/1998 Z. z. o verejných prácach v znení zákona č. 260/2007 Z. z., zákona č. 540/2008 Z. z., zákona č. 432/2013 Z. z., zákona č. 218/2019 Z. z., zákona č. 205/2023 Z. z. a vyhlášky MVRR SR č. 83/2008 Z. z.

s ú h l a s í

s predloženým stavebným zámerom verejnej práce „Bratislava Nové Mesto – Bratislava ÚNS, KRŽZ koľ. č. 1, 2“.

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky vykonalo posúdenie navrhovanej verejnej práce, pričom boli zistené nasledovné skutočnosti:

A. Navrhované technické, konštrukčné a ekonomické riešenie:

- a) technické a konštrukčné riešenie zodpovedá účelu navrhovanej stavby, t. j. rekonštrukcii predmetnej železničnej trate s cieľom zvýšiť konkurencieschopnosť verejnej hromadnej dopravy osôb voči cestnej (individuálnej automobilovej) doprave a súčasne v danom úseku znížiť negatívne dopady železničnej prevádzky na životné prostredie.
- b) ekonomická efektívnosť predloženej verejnej práce bola preukázaná.

B. Z ekonomického expertízneho posúdenia nákladovej stránky verejnej práce vyplynuli tieto skutočnosti:

- a) Cena za prípravu verejnej práce bola akceptovaná v navrhovanej výške 77,10 tis. EUR bez DPH.
- b) Náklady na realizáciu stavebných objektov v stavebnej časti boli na základe expertízneho posúdenia znížené z pôvodne navrhovaných nákladov vo výške 17 934,70 tis. EUR bez DPH na 17 650,43 tis. EUR bez DPH. Korekcie boli vykonané na stavebnom objekte SO 01 Železničný zvršok v časti Demolačné práce a Stavebné práce na stavbe železníc. Náklady na vypracovanie realizačnej dokumentácie a náklady na inžiniersku činnosť boli akceptované bez pripomienok. Z uvedeného vyplýva, že cena za stavebnú časť bola znížená z pôvodne navrhovanej ceny vo výške 18 154,70 tis. EUR bez DPH na 17 870,43 tis. EUR bez DPH.
- c) Cena za technologickú časť bola ponechaná v navrhovanej výške 1 416,79 tis. EUR bez DPH.
- d) Cena za zariadenie staveniska bola znížená z pôvodne navrhovanej výšky 694,88 tis. EUR bez DPH na 682,66 tis. EUR bez DPH a tvorí ju 3,3% zo stavebných objektov v stavebnej časti a predpokladaných vyvolaných investícií a 4,2 % z technologickej časti.
- e) Cena za predpokladané vyvolané investície bola na základe expertízneho posúdenia ponechaná v navrhovanej výške 1 233,11 tis. EUR bez DPH.

- f) Cena za výkup pozemkov, odvody za vyňatie pôdy bola akceptovaná v navrhovanej výške 5 076,96 tis EUR.
- g) Rozpočtová rezerva bola zvýšená z pôvodne navrhovanej rezervy vo výške 2 058,46 tis. EUR bez DPH na 2 098,30 tis. EUR bez DPH a tvorí ju 10 % zo základne, t. j. z nákladov na realizáciu stavebných objektov v časti stavebnej, predpokladaných vyvolaných investícií, zariadenia staveniska a technologickej časti. Rozpočtová rezerva ako súčasť celkovej ceny verejnej práce je určená na krytie nákladov v rozpočte, ktoré vzniknú počas technickej prípravy verejnej práce ako dôsledok vyššieho stupňa poznania.
- h) Iné bližšie neurčené investície neboli v predložennom rozpočte uvedené.

Po uvedených úpravách je možné predpokladať, že cena verejnej práce dosiahne celkovú výšku 28 455,35 tis. EUR bez DPH v cenovej úrovni 1. štvrťroku 2023, čo oproti navrhovanej cene vo výške 28 712,00 tis. EUR bez DPH predstavuje zníženie o 256,64 tis. EUR bez DPH, t. j. o 0,89 %. Po úprave indexom III.2023 / I. 2023 1,032 (KS 212 železnice a dráhy) na cenovú úroveň 3. štvrťroku 2023 dosiahne cena verejnej práce celkovú výšku 29 365,92 tis. EUR bez DPH.


Na základe vyššie uvedeného Ministerstvo dopravy SR považuje cenu

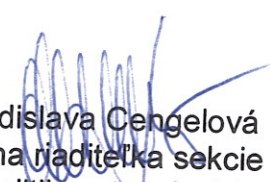
29 366 tis. EUR bez DPH v cenovej úrovni 3. štvrťroku 2023

za predpokladanú hodnotu zákazky verejnej práce „Bratislava Nové Mesto – Bratislava ÚNS, KRŽZ koľ. č. 1, 2“ v zmysle zákona č. 254/1998 Z. z. o verejných prácach v znení zákona č. 260/2007 Z. z., zákona č. 540/2008 Z. z., zákona č. 432/2013 Z. z., zákona č. 218/2019 Z. z. a zákona č. 205/2023 Z. z.

d)

Dátum vypracovania a odoslania Protokolu o vykonaní štátnej expertízy:	Vypracované: 11. 12. 2023 Odoslané: 18. 12. 2023
---	---

Meno, priezvisko a podpis spracovateľa Protokolu o vykonaní štátnej expertízy:	 Ing. Denisa Križanovičová
---	--

Podpis oprávneného zástupcu ministerstva a odtlačok úradnej pečiatky ministerstva:	 Mgr. Ladislava Cengelová generálna riaditeľka sekcie bytovej politiky, stavebníctva a mestského rozvoja
---	--





MINISTERSTVO DOPRAVY SLOVENSKEJ REPUBLIKY
Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava 15

**Príloha k Protokolu o vykonaní štátnej expertízy č. 15/2023
na stavebný zámer verejnej práce**

„Bratislava Nové Mesto – Bratislava ÚNS, KRŽZ koľ. č. 1, 2“

CENA VEREJNEJ PRÁCE

Ekonomický expertízny posudok na verejnú prácu

Názov stavby:

Bratislava Nové Mesto – Bratislava ÚNS, KRŽŽ koľ.č.1,2

Charakter stavby:

Dopravná infraštruktúra - železnice a dráhy

Rekapitulácia výdavkov podľa položiek v tis. €

Por. č.	Pol.	Názov	Stavebný zámer (SZ)			Expertiza (Exp.)			Rozdiel Exp.-SZ (bez DPH)
			Výdavky	DPH 20 %	Spolu	Výdavky	DPH 20 %	Spolu	
	700	KAPITÁLOVÉ VÝDAVKY (a+b+c+d+e+f+g+h)	28 712,00	4 727,01	33 439,00	28 455,35	4 675,68	33 131,03	-256,64
1	a)	Príprava verejnej práce	77,10	15,42	92,52	77,10	15,42	92,52	0,00
2		náklady na inžiniersko-technickú pomoc (expertízy, konzultácie)	9,90	1,98	11,88	9,90	1,98	11,88	0,00
3		náklady na technické a environmentálne štúdie	28,40	5,68	34,08	28,40	5,68	34,08	0,00
4		náklady na územno-plánovacia dokumentácia	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5		náklady na dokumentáciu pre územné rozhodnutie	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6		náklady na dokumentáciu pre stavebné povolenie	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
7		náklady na dokumentáciu pre verejné obstarávanie	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
8		náklady na prieskumné práce	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
9		náklady na geodetické práce pri spracovaní projektovej dokumentácie	17,50	3,50	21,00	17,50	3,50	21,00	0,00
		náklady na autorský dozor	18,00	3,60	21,60	18,00	3,60	21,60	0,00
11		náklady na znalecké posudky pre majetkovoprávne vysporiadanie	3,30	0,66	3,96	3,30	0,66	3,96	0,00
12	b)	Stavebná časť (stavebné objekty vrátane ich technického vybavenia)	18 154,70	3 630,94	21 785,64	17 870,43	3 574,09	21 444,52	-284,27
13		náklady na realizáciu stavebných objektov, náklady na demolácie existujúcich stavebných objektov, technologických a iných zariadení	17 934,70	3 586,94	21 521,64	17 650,43	3 530,09	21 180,52	-284,27
14		náklady na vypracovanie realizačnej dokumentácie	202,00	40,40	242,40	202,00	40,40	242,40	0,00
15		náklady na dokumentáciu skutočného zhotovenia stavby	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
16		náklady na inžiniersku činnosť (stavebný dozor a pod.)	18,00	3,60	21,60	18,00	3,60	21,60	0,00
17		náklady na geodetické práce zabezpečované obstarávateľom	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
18	c)	Technologická časť (prevádzkové súbory, stroje a zariadenia)	1 416,79	283,36	1 700,15	1 416,79	283,36	1 700,15	0,00
19	d)	Zariadenie staveniska	694,88	138,98	833,85	682,66	136,53	819,19	-12,21
20	e)	Predpokladané vyvolané investície	1 233,11	246,62	1 479,73	1 233,11	246,62	1 479,73	0,00
21	f)	Výkup pozemkov, odvody za vyňatie pôdy	5 076,96	0,00	0,00	5 076,96	0,00	5 076,96	0,00
		náklady na výkup pozemkov	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
23		náklady na výkup lesov	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
24		náklady na likvidáciu porastov	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
25		odvody za trvalé a dočasné odňatie pôdy z poľnohospodárskeho pôdneho fondu a lesného pôdneho fondu	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
26		náklady na prenájom pozemkov	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
27	g)	Rozpočtová rezerva v rozmedzí 8 až 12 % (10 %)	2 058,46	411,69	2 470,15	2 098,30	419,66	2 517,96	39,84
28	h)	Iné bližšie neurčené investície, ako sú napr. náklady na umelecké diela, patenty, licencie	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
29		KAPITÁLOVÉ VÝDAVKY SPOLU (700)	28 712,00	4 727,01	33 439,00	28 455,35	4 675,68	33 131,03	-256,64

Vypracoval:

Ondrej Danada

Dátum:

6.12.2023

Verifikoval::

OEC

Dátum:

11.12.2023