

# Útvar hodnoty za peniaze

Ministerstvo financií SR / [www.finance.gov.sk/uhp](http://www.finance.gov.sk/uhp)



## Hodnota za peniaze projektu

*Výstavba novej železničnej trate  
v úseku Nitra – Trnovec nad Váhom*

Apríl 2022

## Upozornenie

Jedným zo zadaní projektu Hodnota za peniaze je ekonomicky posudzovať plánované verejné investície. Tento materiál je hodnotením Ministerstva financií SR k pripravovanému projektu na základe § 19a zákona 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Materiál pod vedením Štefana Kišša a Martina Haluša pripravili Rastislav Farkaš a Matúš Rako na základe zverejnenej štúdie uskutočniteľnosti projektu.

Všetky sumy v hodnotení sú uvedené v eurách s DPH v cenovej hladine aktuálneho kvartálu. 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.

## Zhrnutie

- **Železnice Slovenskej republiky pripravili štúdiu uskutočniteľnosti na vybudovanie novej trate Nitra – Trnovec nad Váhom za 388 – 667 mil. eur.** Štúdiá posudzujú štyri alternatívy líšiac sa trasovaním a technickým riešením, pričom odporúča realizovať jednokoľajnú alternatívu s odbočením v Ivanke pri Nitre za 388 mil. eur, ktorú hodnotí ako jediné spoločensky návratnú.
- **V roku 2014 už bola vypracovaná štúdiá s návrhom novej trate Nitra – Trnovec nad Váhom.**
- **Hlavným cieľom novej trate je rýchlejšie spojenie Nitry s Bratislavou, z ktorého plynú aj väčšina prínosov projektu.** Projekt nadväzuje na predpokladanú modernizáciu trate (Nové Zámky) Trnovec nad Váhom – Bratislava. Po realizácii projektu štúdiá predpokladá jazdu rýchlíkov z Nitry do Bratislavy za 54,5 minúty.
- **Projekt je na začiatku projektovej prípravy.** Štúdiá napriek tomu počítajú so začatím výstavby trate už v roku 2023 a jej dokončením v roku 2025.
- **Náklady projektu vychádzajú z českého cenníka pre štúdié železničných stavieb<sup>1</sup>** a podľa autorov štúdie môžu byť nadhodnotené.

## Hodnotenie

- **Cieľ projektu zlepšiť železničné spojenie Nitry a Bratislavy je relevantný, nevyžaduje si však výstavbu novej trate, ale zavedenie priamych vlakov.** Priame rýchlíkové spojenie Nitry s Bratislavou je možné zaviesť okamžite vlakmi po existujúcej trati cez Leopoldov s cestovným časom 62 – 73 minút v závislosti od počtu zastávok (v súčasnosti 98 – 112 min). So zavedením takýchto vlakov počítajú aj plány dopravnej obsluhy.
- **Štúdiá neprevertili iné relevantné alternatívy rýchleho spojenia Nitry s Bratislavou, ktoré môžu splniť stanovený cieľ skôr a efektívnejšie.** Modernizácia a elektrifikácia trate Leopoldov – Nitra môže skrátiť čas prepravy podobne ako nová trať výrazne lacnejšie (úspora približne 199 mil. eur). Vysoký potenciál alternatívneho projektu konštatuje aj metodika určovania priorit.
- **Výstavba trate Nitra – Trnovec nad Váhom nepatrí medzi prioritné projekty.** Výstavby nových tratí nepatria medzi priority železničných investícií a ani predošlá štúdiá nepreukázala spoločenskú návratnosť tohto projektu. Štúdiá by mali spracovávať len pre projekty identifikované v dopravnej stratégii alebo metodike určovania priorit na základe preukázateľnej potreby a potenciálnej spoločenskej návratnosti.
- **Projekt nedosahuje dostatočnú spoločenskú efektívnosť v žiadnom z navrhovaných variantov.** Štúdiá hodnotí preferovanú alternatívu ako spoločensky návratnú len vďaka nesprávnemu výpočtu nákladov na prevádzkovanie železničných tratí v alternatíve bez projektu.
- **Prínosy projektu sú nadhodnotené.** Prínosy projektu plynúce z prevedenia cestujúcich z iných druhov dopravy do vlakov sa dostavia neskôr, ako plánuje štúdiá. Štúdiá počítajú s modernizáciou nadväzujúcej trate (Nové Zámky) Trnovec nad Váhom – Bratislava k roku 2033, čo nie podľa investičného plánu reálne.
- **Navrhnuté technické riešenia sa javia neoptimálne a bez zjavného prínosu zvyšujú náklady projektu.** Štúdiá neobsahuje kapacitné posúdenie navrhovanej infraštruktúry a navrhuje počty a dĺžky nástupišť nezodpovedajúce frekvencii dopravy (potenciál úspory minimálne 10 mil. eur). Návrhy odbočiek môžu byť naopak poddimenzované s rizikom potenciálneho znížovania prínosov projektu.
- **Harmonogram výstavby uvádzaný v štúdiu je nereálny.** Projekt je na začiatku prípravy a po skúsenostiach s inými stavbami je možné zahájiť stavbu najskôr v roku 2029, t. j. o 6 rokov neskôr oproti štúdiu.
- **Použitý cenník na odhad investičných nákladov sa javí ako opodstatnený.**

## Odporúčania MF SR

- Nepokračovať v projekte výstavby novej železničnej trate v úseku Nitra – Trnovec nad Váhom.
- Zlepšiť železničné spojenie Nitra – Bratislava zavedením priamych vlakov cez Leopoldov.

<sup>1</sup> Odhad investičných nákladov vychádza z cenníka Státního fondu dopravní infrastruktúry (SFDI), ktorý je podriadenou organizáciou českého Ministerstva dopravy.

- Vypracovať novú štúdiu uskutočniteľnosti pre modernizáciu trate Leopoldov – Nitra, ktorá sa javí ako vysoko spoločensky návratná.

#### **Všeobecná odporúčania k štúdiám a metodikám**

- Vypracovávať štúdie len na projekty, ktoré sú prioritné a v strategických dokumentoch predbežne identifikované ako spoločensky návratné alebo nevyhnutné a zaradené do investičného plánu.
- Pre budúce štúdie metodicky zjednotiť a korektne oceňovať alternatívu bez projektu.
- Analyzovať kapacitu infraštruktúry pre každú alternatívu zvlášť a navrhovať rozsah technických riešení zodpovedajúci dopytu.
- Pri tvorbe harmonogramu výstavby vychádzať z reálnych predpokladov trvania projektovej prípravy a zohľadniť aj prípadné oneskorenie realizácie projektov, na ktoré štúdia nadväzuje.

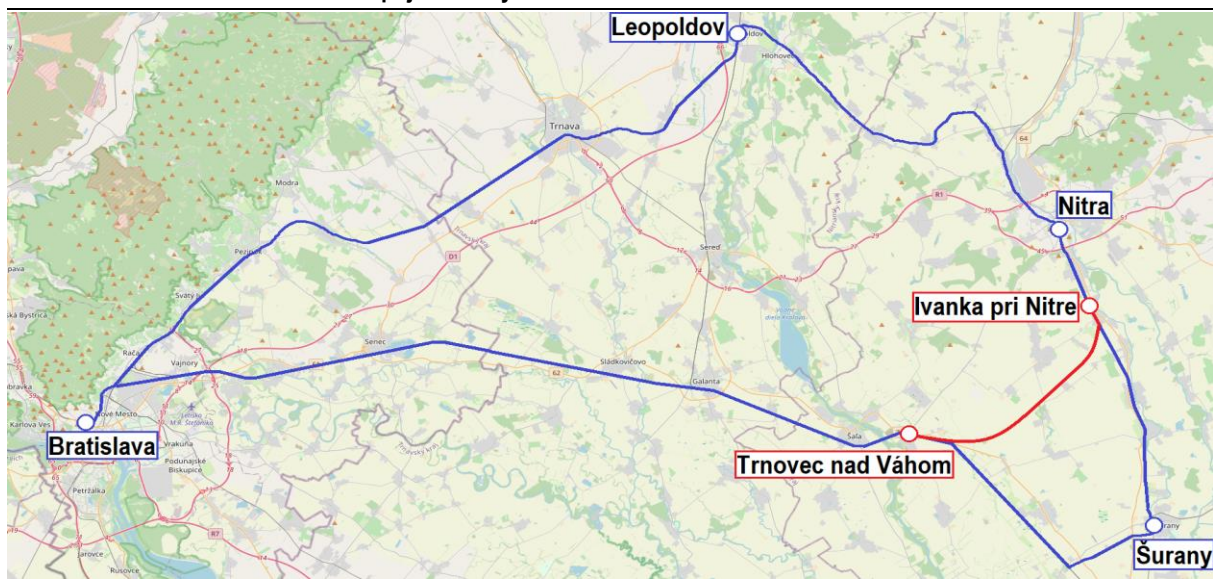
## Popis projektu

Železnice Slovenskej republiky pripravili štúdiu uskutočniteľnosti na zlepšenie železničného spojenia Nitra s Bratislavou výstavbou novej trate Nitra – Trnovec nad Váhom za 388 až 667 mil. eur<sup>2</sup>. Po realizácii projektu štúdia predpokladá jazdu rýchlíkov z Nitry do Bratislavy za 54,5 minúty.

V roku 2014 už bola vypracovaná štúdia uskutočniteľnosti na elektrifikáciu a optimalizáciu úseku Leopoldov – Nitra – Šurany, pričom alternatívou C1 bol návrh výstavby novej jednokoľajnej trate Nitra – Trnovec nad Váhom. Štúdia vtedy skonštatovala, že žiadna alternatíva nie je spoločensky návratná najmä kvôli vysokej investičnej náročnosti, slabým prepravným prúdum a vysokému podielu cestnej regionálnej dopravy.

Aktualizácia štúdie uskutočniteľnosti nadväzuje na alternatívu C1 posudzovaním štyroch nových alternatív líšiacich sa trasovaním novej trate a jej technickým riešením. Štúdia odporúča alternatívu jednokoľajnej trate s odbočením v Ivanke pri Nitre (obrázok 1) za 388 mil. eur, ktorú hodnotí ako jedinú spoločensky návratnú.

Obrázok 1: Možnosti železničného spojenia Nitra s Bratislavou



Modré úseky – súčasné trate spájajúce Nitru s Bratislavou, severná cez Leopoldov a južná cez Šurany  
Červený úsek – návrh novej trate Nitra – Trnovec nad Váhom s odbočením v Ivanke pri Nitre

Zdroj: OpenStreetMap, spracovanie ÚHP

## Identifikácia potreby

Vzhľadom k preukázateľne vysokému dopytu medzi Nitrou a Bratislavou existuje potenciál pre zavedenie atraktívneho železničného spojenia. Vysoký dopyt medzi Bratislavou a Nitrou potvrdzuje vysoká frekvencia autobusových spojov aj intenzity dopravy na diaľniciach D1 a R1, ktoré sú najvyššími na Slovensku.

Výstavba novej trate Nitra – Trnovec nad Váhom podľa dokumentov Ministerstva dopravy a výstavby (MDV SR) nepatrí medzi priority. Výstavba nových tratí nepatrí podľa Metodiky určovania priorít v obnove a rozvoji železničnej infraštruktúry MDV SR<sup>3</sup> (ďalej len „metodika určovania priorít“) medzi priority železničných projektov. Podľa pôvodnej štúdie z roku 2014 bol projekt Nitra – Trnovec nad Váhom identifikovaný ako spoločensky nenávratný, a preto ani nie je zaradený v Harmonograme prípravy a výstavby projektov železničnej infraštruktúry<sup>4</sup> (ďalej len „investičný plán“). Vo všeobecnosti by sa štúdie mali spracovávať len pre projekty

<sup>2</sup> Štúdia odhadla investičné náklady na 361 – 621 mil. eur v cenovej úrovni roku 2019. Na prepočet z 4. štvrťroku 2019 na cenovú úroveň 4. štvrťroku 2021 bol použitý Index cien stavebných prác s klasifikáciou stavby 212 Železnice a dráhy zverejnenom ŠÚ SR, dostupné:

[http://datacube.statistics.sk/#/view/sk/VBD\\_SLOVSTAT/sp2061qs/v\\_sp2061qs\\_00\\_00\\_00\\_sk](http://datacube.statistics.sk/#/view/sk/VBD_SLOVSTAT/sp2061qs/v_sp2061qs_00_00_00_sk)

<sup>3</sup> Metodika určovania priorít v obnove a rozvoji železničnej infraštruktúry, dostupné: <http://www.mindop.sk/priority/zeleznice>

<sup>4</sup> Harmonogram prípravy a výstavby projektov železničnej infraštruktúry, dostupné: <http://www.mindop.sk/priority/zeleznicny-harmonogram>

identifikované v *Strategickom pláne rozvoja dopravy SR do roku 2030*<sup>5</sup> (ďalej len „dopravná stratégia“), metodike určovania priorít alebo investičnom pláne na základe preukázateľnej potreby a potenciálnej spoločenskej návratnosti. V prípade spojenia Nitry s Bratislavou by teda štúdia mala hľadať aj efektívne iné riešenie, než je výstavba novej trate.

## Ciele projektu

**Kvalitné železničné spojenie Nitry s Bratislavou je relevantný strategický cieľ, neboli však stanovené konkrétne merateľné ukazovatele, ako vyžaduje metodika.** Ciele projektu neboli stanovené v súlade s *Príručkou k analýze nákladov a výnosov investičných dopravných projektov OPPII*<sup>6</sup>. Hlavným cieľom novej trate je podľa štúdie zlepšenie dostupnosti krajského mesta Nitra železničnou dopravou a nové rýchlejšie spojenie Nitry s Bratislavou. Neboli však stanovené merateľné ukazovatele (napr. priemerný cestovný čas medzi Nitrou a Bratislavou v rannej a večerej špičke) s definovanou cieľovou hodnotou, ktorá sa má vplyvom implementácie projektu dosiahnuť. Nebude preto možné transparentne napĺňanie cieľa sledovať a vyhodnocovať.

## Analýza alternatív

Štúdia analyzuje štyri alternatívy výstavby novej trate Nitra – Trnovec nad Váhom líšiace sa trasovaním (obrázok 2) a jej technickým riešením (tabuľka 1). Alternatívy CB1 a CB2 sú navrhované s odbočením novej trate v Dolných Krškanoch, avšak každý s rozdielnym prístupom k prekonaniu terénu (tunel, resp. zárez). Alternatívy CC a CCR sú navrhované s odbočením v Ivanke pri Nitre líšiace sa len v počte koľají.

**Obrázok 2: Porovnanie alternatív novej trate Nitra – Trnovec nad Váhom**



Čierny úsek – trasovanie pôvodnej alternatívy C1 v štúdiu uskutočniteľnosti z roku 2014 s odbočením v Horných Krškanoch

Modrý úsek – približné trasovanie alternatív CB1 a CB2 s odbočením v Dolných Krškanoch

Červený úsek – približné trasovanie alternatív CC a CCR s odbočením v Ivanke pri Nitre

Zdroj: OpenStreetMap, spracovanie ÚHP

<sup>5</sup> Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030, dostupné: <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/strategia/strategicky-plan-rozvoja-dopravy-sr-do-roku-2030/strategicky-plan-rozvoja-dopravy-sr-do-roku-2030>

<sup>6</sup> Príručka k analýze nákladov a výnosov investičných dopravných projektov OPPII, verzia 2.1 (2018), s. 11, dostupné: <http://www.opii.gov.sk/metodicke-dokumenty/prirucka-cba>

Tabuľka 1: Opis alternatív projektu

Alternatíva	Investičné náklady	Miesto odbočenia	Počet koľají	Prekonanie terénu	Maximálna rýchlosť	Ďalšie informácie
CB1	667 mil. eur	Dolné Krškany	Dve	Tunel	160 km/h	
CB2	613 mil. eur	Dolné Krškany	Dve	Povrch	160 km/h	
CC	477 mil. eur	Ivanka pri Nitre	Dve	Povrch	200 km/h	
CCR	388 mil. eur	Ivanka pri Nitre	Jedna	Povrch	200 km/h	Výhybňa v Poľnom Kesove

Zdroj: Aktualizácia štúdie uskutočniteľnosti (2022), prepočet ÚHP

Štúdia údajne preverila aj jednokoľajné alternatívy s trasovaním a technickým riešením navrhnutým v alternatívach CB1 a CB2. Podľa štúdie boli tieto vylúčené z ďalšieho posudzovania z dôvodu vysokých investičných nákladov. Neboli k nim však zaslané podklady, preto nie je možné tvrdenie overiť.

Existujú aj iné alternatívy, ktoré neboli preverené a môžu splniť stanovený cieľ skôr a pravdepodobne lepšie. Zabezpečenie priameho spojenia Nitry s Bratislavou si nevyžaduje výstavbu novej trate, ale zavedenie priamych vlakov po existujúcej trati cez Leopoldov. Cestovný čas by bol len 62 – 73 min v závislosti od počtu zastávok oproti súčasným 98 – 112 min<sup>7</sup>. Vlaky je tu možné zaviesť okamžite v nadväznosti na objednávku dopravy zo strany MDV SR. So zavedením takýchto vlakov počíta aj *Plán dopravnej obslužnosti pre železničnú osobnú dopravu*<sup>8</sup> (ďalej len „plán dopravnej obsluhy“). Rýchlejšie spojenie sa dá potom dosiahnuť modernizáciou trate Leopoldov – Nitra, ktorou by sa mohol dosiahnuť podobný cestovný čas medzi Nitrou a Bratislavou (tabuľka 2), aký by mala nová trať (len o 6 min dlhšie, t. j. 10 % cestovného času). Táto alternatíva má výrazne nižšie investičné náklady (ušetrilo by sa 199 mil. eur, t. j. 43 % celkových nákladov) s reálnym plynutím prínosov podstatne skôr, keďže úsek Leopoldov – Bratislava je už modernizovaný a navyše spája Nitru aj s druhým krajským mestom Trnavou.

Tabuľka 2: Porovnanie alternatív cez Trnovec nad Váhom a Leopoldov

Úsek	Vzdialenosť (km)	Jazdný čas rýchlika (min)*		Náklady (mil. eur)
		V súčasnosti	Po realizácii projektu	
<b>Alternatíva cez Trnovec</b>	<b>98</b>	-	<b>61</b>	<b>463</b>
Nitra – Trnovec nad Váhom	32	-	13	463 <sup>9</sup>
Trnovec nad Váhom – Bratislava	66	48	48	0
<b>Alternatíva cez Leopoldov</b>	<b>98</b>	<b>73</b>	<b>67</b>	<b>264</b>
Nitra – Leopoldov	35	30	24 <sup>10</sup>	264 <sup>11</sup>
Leopoldov – Bratislava	63	43	43	0
<b>Rozdiel</b>	<b>0</b>	-	<b>6</b>	<b>-199</b>

Pozn. \*uvvažuje sa 3-4 zastávkami rýchlikov, v prípade menšieho počtu zastávok je čas kratší o približne 3 min za každú zastávku.

Zdroj: Aktualizácia štúdie uskutočniteľnosti (2022), Cestovný poriadok 2021-2022, odhad ÚHP

Modernizácia trate Nitra – Leopoldov nie je v štúdií spracovaná napriek tomu, že je potenciálne vysoko návratná. Podľa metodiky určovania priorít dosahuje modernizácia trate Nitra – Leopoldov za približne 192 mil. eur pomer prínosov a nákladov približne 2,82<sup>12</sup>. Staršia štúdia z roku 2014 síce konštatovala neefektívnosť modernizácie trate, vychádzala pritom z neoptimálnych technických a prevádzkových riešení<sup>13</sup>. Potenciál na vyššiu

<sup>7</sup> <http://www.zsr.sk/pre-cestujucich/cestovny-poriadok-2021-2022/>

<sup>8</sup> Plán dopravnej obslužnosti pre železničnú osobnú dopravu, dostupné: <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/zalezitosti-eu-a-medzinarodnych-vztahov-14/fondy-eu/plan-obnovy/verejna-osobna-doprava/plan-dopravnej-obslužnosti-pre-zeleznicnu-osobnu-dopravu>

<sup>9</sup> Podľa štúdie bude potrebné okrem investičných nákladov vo výške 388 mil. eur na vybudovanie novej trate Nitra – Trnovec nad Váhom investovať aj 75 mil. eur do nevyhnutnej obnovy trate Leopoldov – Nitra z dôvodu zabezpečenia prevádzkyschopnosti.

<sup>10</sup> Odhad ÚHP vychádzajúci z priemernej rýchlosti medzi Leopoldovom a Bratislavou.

<sup>11</sup> Maximálny variant bez projektu obmedzený len na úsek Leopoldov – Nitra.

<sup>12</sup> V dokumente hodnotené samostatne pre úseky Nitra – Lužianky a Lužianky – Leopoldov a samostatne pre jednotlivé časti projektu – revitalizáciu, dispečerizáciu a elektrifikáciu trate.

<sup>13</sup> Uvažovala s maximálnou rýchlosťou po modernizácii 120 km/h, aj keď na časti trate by bolo efektívne jazdiť až 160 km/h, náklady a rozsah prác neboli optimalizované (napr. navrhované čiastočné zdvojkolajnenie trate sa nejavi ako nevyhnutné) a neuvažovalo sa s jazdou priamych rýchlikov Nitra – Bratislava, ale len s osobnými vlakmi Nitra – Leopoldov.

návratnosť má aj zvýšenie frekvencie dopravy oproti roku 2014, keď v tomto úseku jazdilo o približne 50 % vlakov menej než dnes.

## Ekonomické hodnotenie

**Projekt nedosahuje dostatočnú spoločenskú efektívnosť v žiadnom z navrhovaných variantov.** Štúdia preukázala návratnosť alternatívy CCR (tabuľka 3) len vďaka nesprávnemu výpočtu nákladov v alternatíve bez projektu na úsekoch neovplyvnených projektom. Po oprave chýb v štúdií nevychádza ani jedna z alternatív ako spoločensky návratná (tabuľka 4). Pomer prínosov a nákladov (B/C) preferovanej alternatívy klesne z 1,27 na 0,92.

**Tabuľka 3: Ekonomická analýza projektu (mil. eur v CÚ 2019)**

Alternatíva	CB1	CB2	CC	CCR
<b>Ekonomické náklady (diskontované)</b>	<b>395,65</b>	<b>362,67</b>	<b>265,51</b>	<b>195,93</b>
<i>Investičné náklady</i>	430,25	395,23	307,24	249,96
<i>Prevádzkové náklady</i>	-34,60	-32,56	-41,73	-54,03
<b>Ekonomické prínosy (diskontované)</b>	<b>248,41</b>	<b>218,15</b>	<b>230,65</b>	<b>216,47</b>
<i>Úspora času</i>	53,70	42,57	53,38	39,20
<i>Úspora prevádzkových nákladov vozidiel</i>	110,03	99,60	98,85	98,85
<i>Úspora na nehodovosti</i>	26,75	21,09	22,83	22,83
<i>Úspora na externalitách</i>	57,92	54,88	55,59	55,59
<b>Zostatková hodnota</b>	<b>50,83</b>	<b>46,67</b>	<b>29,87</b>	<b>25,01</b>
<b>B/C</b>	<b>0,72</b>	<b>0,69</b>	<b>0,98</b>	<b>1,27</b>

Zdroj: Aktualizácia štúdie uskutočniteľnosti a CBA projektu (2022)

**Pomer prínosov a nákladov (B/C) preferovanej alternatívy CCR po oprave nákladov v alternatíve bez projektu je len 0,92 (tabuľka 4), t. j. projekt je spoločensky nenávratný.**

**Tabuľka 4: Oprava ekonomickej analýzy projektu podľa ÚHP (mil. eur v CÚ 2019)**

	CB1	CB2	CC	CCR
<b>Ekonomické náklady (diskontované)</b>	<b>461,11</b>	<b>428,12</b>	<b>330,71</b>	<b>261,39</b>
<i>Investičné náklady</i>	430,25	395,23	307,24	249,96
<i>Prevádzkové náklady</i>	<b>30,86</b>	<b>32,90</b>	<b>23,72</b>	<b>11,43</b>
<b>Ekonomické prínosy (diskontované)</b>	<b>248,41</b>	<b>218,15</b>	<b>230,65</b>	<b>216,47</b>
<i>Úspora času</i>	53,70	42,57	53,38	39,20
<i>Úspora prevádzkových nákladov vozidiel</i>	110,03	99,60	98,85	98,85
<i>Úspora na nehodovosti</i>	26,75	21,09	22,83	22,83
<i>Úspora na externalitách</i>	57,92	54,88	55,59	55,59
<b>Zostatková hodnota</b>	<b>50,83</b>	<b>46,67</b>	<b>29,87</b>	<b>25,01</b>
<b>B/C</b>	<b>0,61</b>	<b>0,57</b>	<b>0,77</b>	<b>0,92</b>

Zdroj: Aktualizácia štúdie uskutočniteľnosti a CBA projektu (2022), prepočet ÚHP

**Štúdia zvyšuje návratnosť projektu chybným započítaním nákladov na rekonštrukciu tratí v alternatíve bez projektu.** Týmto štúdia dospela k úspore prevádzkových nákladov po realizácii projektu (tabuľka 3) napriek tomu, že vybudovaním novej trate bude potrebné udržiavať viac kilometrov trate oproti súčasnosti. To by logicky malo viesť k zvýšeniu prevádzkových nákladov. Kým projektové alternatívy počítajú v úseku Leopoldov – Nitra – Šurany len s prácami v nevyhnutnom rozsahu zabezpečujúcimi prevádzkyschopnosť, t. j. s výmenou prvkov železničnej infraštruktúry po dobe technickej životnosti, alternatíva bez projektu neopodstatnene vynakladá na tento úsek o 102 mil. eur vyššie náklady z dôvodu rozsiahlejšej rekonštrukcie (tabuľka 5). Úseky Leopoldov – Nitra a Ivanka pri Nitre – Šurany navyše ani nie sú projektom nijako dotknuté. Výstavba novej trate totiž nespôsobí zásadný presun dopravy z týchto tratí, keďže už dnes slúžia predovšetkým regionálnej doprave, ktorá by tu zostala zachovaná v rovnakom rozsahu. Náklady na obnovu týchto tratí by preto mali byť rovnaké v alternatíve bez projektu ako aj v projektových alternatívach. Spôsob použitý v štúdií je preto v rozpore so súčasnou CBA metodikou, ktorá takýto



spôsob započítavania nákladov vylučuje, a tiež nie je plne v súlade ani s CBA metodikou platnou v čase vypracovania štúdie.

**Tabuľka 5: Porovnanie rozsahu prác medzi alternatívami bez a s projektom**

Úsek	Alternatíva bez projektu		Projektové alternatívy
	Podľa štúdie	Podľa ÚHP	
Leopoldov (mimo) – Nitra (mimo)	rekonštrukcia	nevyhnutná obnova	nevyhnutná obnova
Nitra – Ivanka pri Nitre	rekonštrukcia	nevyhnutná obnova	modernizácia
Ivanka pri Nitre (mimo) – Šurany (mimo)	rekonštrukcia	nevyhnutná obnova	nevyhnutná obnova

Zdroj: Aktualizácia štúdie uskutočniteľnosti (2022), ÚHP

## Prínosy projektu

**Deklarované prínosy projektu sú nadhodnotené pre optimistické predpoklady ukončenia modernizácie nadväzujúcej trate (Nové Zámky) Trnovec nad Váhom – Bratislava a chybné predpoklady.**

**Prínosy projektu plynúce z prevedenia cestujúcich z iných druhov dopravy do vlakov sú nadhodnotené a dostavia sa neskôr ako plánuje štúdia.** Štúdia počíta s modernizáciou nadväzujúcej trate (Nové Zámky) Trnovec nad Váhom – Bratislava k roku 2033, čo nie podľa investičného plánu reálne. V súčasnosti je maximálna rýchlosť v úseku Trnovec nad Váhom – Bratislava 100 až 140 km/h a štúdia predpokladá jej zvýšenie na 160 km/h od roku 2033 a na 200 km/h od roku 2043. Štúdia však prínosy započítava postupne už od roku 2026 a vychádza pri tom navyše z nereálnych jazdných časov (tabuľka 6) aj pre súčasnosť. Deklarovaná doba jazdy z Nitry do Bratislavy bude teda o 5 minút dlhšia, ako uvažuje štúdia. Keďže modernizácia trate v úseku Trnovec nad Váhom – Bratislava nie je ešte ani zaradená v investičnom pláne, prínosy projektu plynúce z prevedenia cestujúcich z iných druhov dopravy sa tak môžu dostaviť neskôr.

**Tabuľka 6: Porovnanie jazdných časov Trnovec nad Váhom – Bratislava**

Úsek	Medzistaničné jazdné časy rýchlika (min)	
	Cestovný poriadok 2021-2022	Predpoklad štúdie pre rok 2023
Trnovec nad Váhom – Šaľa	3	3
Šaľa – Galanta	8	7
Galanta – Bratislava-Vinohrady	27	24,5
Bratislava-Vinohrady – Bratislava hl. st.	6	4,5
<b>Spolu</b>	<b>44</b>	<b>39</b>

Zdroj: Cestovný poriadok 2021-2022, Aktualizácia štúdie uskutočniteľnosti (2022)

**Prínosy jednokoľajného variantu nie sú dostatočne vysvetlené.** Jazdné časy pre jednokoľajnú alternatívu boli vypočítané z dopravného modelu vychádzajúceho z prevádzkového konceptu pre dvojkolejnú trať a upravené teoretickým koeficientom pre meškania z dôvodu nižšej kapacity jednokoľajky (nutné križovanie protiúdcich vlakov v staniach). Hodnotu koeficientu nie je možné overiť.

## Harmonogram realizácie a určovanie priorít

**Projekt má nereálny časový harmonogram, nepatrí medzi priority železničných investícií a z dôvodu rozpočtových možností Slovenska je jeho realizácia otáznna.**

**Časový harmonogram výstavby uvádzaný v štúdiu je nereálny.** Štúdia počíta so začatím výstavby novej trate už v roku 2023 a jej dokončením v roku 2025. Projekt je však len na začiatku projektovej prípravy a musí prejsť ešte posudzovaním vplyvov na životné prostredie, zmenou územných plánov samospráv, vyššími stupňami projektovej prípravy, verejným obstarávaním a až následne sa môže začať s výstavbou. Vzhľadom k tomu je možné po skúsenostiach s inými stavbami zahájiť výstavbu novej trate najskôr v roku 2029, nie ako uvádza štúdia v roku 2023. Prínosy z projektu by tak mohli začať plynúť najskôr až od roku 2032.

**Nová trať Nitra – Trnovec nad Váhom nepatrí medzi priority železničných investícií a pre vysoké investičné náklady sa sem ani nemusí dostať.** Indikatívnym stropom pre zaraďovanie projektov do investičného plánu je celková alokácia na úrovni 0,4 % HDP v stálych cenách<sup>14</sup>. To by znamenalo, že na preferovanú alternatívu CCR by muselo ísť počas 3 rokov výstavby ročne v priemere až 28 % celkovej alokácie finančných prostriedkov vyčlenených na železničné projekty. Podľa metodiky určovania priorít nie sú finančné prostriedky ani na prioritnejšie projekty. So začatím výstavby do roku 2030 sa preto ani nepočíta.

### Technické riešenie

**Navrhnuté technické riešenia sa javia neoptimálne a bez zjavného prínosu zvyšujú náklady projektu. Štúdia neobsahuje kapacitné posúdenie navrhovanej infraštruktúry a navrhuje počty a dĺžky nástupíšť nezodpovedajúce frekvencii dopravy (potenciál úspory minimálne 10 mil. eur). Návrhy odbočiek môžu byť naopak poddimenzované s rizikom potenciálneho znižovania prínosov projektu.**

**Koľajisko stanice Nitra je v preferovanej alternatíve predimenzované, nezodpovedá frekvencii dopravy a bez zjavného prínosu zvyšujú investičné náklady o minimálne 10 mil. eur.** Technické riešenie stanice Nitra bolo s úpravami prevzaté z alternatívy B štúdie uskutočniteľnosti z roku 2014, ktorá predpokladala zdvojkoleňovanie medzistaničného úseku Lužianky – Nitra a prípravu na zdvojkoleňovanie smer Šurany. Konfigurácia koľajiska je preto nastavená na dvojkoleňovku, napriek tomu že variant CCR je jednokoleňový. Počet nástupných hrán okrem toho prevyšuje maximálny počet vlakov, ktorý bude súčasne v stanici, a dĺžka nástupíšť nezodpovedá plánovaným dĺžkam vlakov. V štúdii tiež chýba analýza očakávaného rozsahu nákladnej dopravy a s tým súvisiaca potreba dĺžky a počtu koľají.

**Návrh koľajiska stanice Ivanka pri Nitre pre preferovanú alternatívu CCR potenciálne znižuje prínosy projektu.** Navrhuje sa presunúť nástupištia od priebežnej koľaje k vedľajším koľajam, čo vedie k spomaleniu vlakov, kvôli jazde zníženou rýchlosťou cez výhybky. To môže spôsobiť časovú stratu až 1 minútu pre každý vlak zastavujúci v stanici.

**Pre chýbajúce kapacitné analýzy existuje riziko negatívnych dopadov na plynulosť dopravy na naviazujúcich tratiach.** Vzhľadom k chýbajúcej kapacitnej analýze nie je jasné, či navrhnuté technické riešenie trate bude mať dostatočnú priepustnosť a nespôsobí negatívne dopady na plynulosť dopravy a zdržania ostatných vlakov na naviazujúcich tratiach Nové Zámky – Bratislava a Nitra – Nové Zámky.

### Náklady projektu

**Použitý cenník na odhad investičných nákladov sa javí ako opodstatnený a jednotkové ceny sú adekvátne odhadnuté.** Štúdia ocenila investičné náklady pomocou českého cenníka *Sborník pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměr projektu* patriaci SFDI v prepočte kurzom aktuálnym v čase vypracovania ocenenia. Náklady na zemné práce však tvoria v preferovanej alternatíve CCR až 30 % z investičných nákladov a podľa autorov štúdie môžu byť nadhodnotené.

---

<sup>14</sup> Vrátane zdrojov Európskej únie.