



**Inštitút
dopravnej
politiky**

Ministerstvo dopravy SR

<https://www.mindop.sk/institut-dopravnej-politiky>

Hodnotenie štúdie uskutočniteľnosti

„ŽSR, Modernizácia železničnej trate: Česká republika/Slovenská republika - Kúty – Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo/Komárno – štátna hranica Slovenská republika/Maďarsko“

Júl 2025

Vláda Slovenskej republiky v júli 2024 svojim uznesením č. 402/2024 určila **projekt „Štátna hranica Česká republika/Slovenská republika – Kúty – Devínska Nová Ves“** za strategickú investíciu a zároveň určila, že hodnotenie štúdie uskutočniteľnosti podľa zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy nevykoná Ministerstvo financií Slovenskej republiky. Podľa nariadenia vlády SR č. 152/2024 Z. z. preto vykonáva hodnotenie Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, keďže vykonáva štátnu správu v oblasti, v ktorej sa investičný projekt má realizovať, pričom má analytickú jednotku alebo má systém a analytické nástroje na hodnotenie a posudzovanie stratégií, verejných politík a investičných projektov.

Materiál vypracoval Inštitút dopravnej politiky (IDP) na základe zverejnenej štúdie uskutočniteľnosti „ŽSR, Modernizácia železničnej trate: Česká republika/Slovenská republika - Kúty – Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo/Komárno – štátna hranica Slovenská republika/Maďarsko“.

Zhrnutie projektu

- Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) zverejnili štúdiu uskutočniteľnosti z roku 2015, ktorá je vypracovaná pre traťový úsek štátna hranica Česká republika/Slovenská republika - Kúty – Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo/Komárno – štátna hranica Slovenská republika/Maďarsko v celkovej dĺžke 230,64 km.
- Uvedená štúdia je zdrojovým dokumentom pre projektovú prípravu modernizácie úseku Česká republika/Slovenská republika – Kúty - Devínska Nová Ves, ktorý je určený ako strategická investícia.
- ŽSR plánujú vyhlásiť verejné obstarávanie pre úsek Kúty – Malacky (mimo), pričom na úsekoch Česká republika/Slovenská republika – Kúty (mimo) a Malacky - Devínska Nová Ves (mimo) modernizácia už prebieha.
- Jednotlivé úseky patria medzi najviac vyťažené trate na Slovensku.
- Podľa štúdie je modernizácia celého úseku potrebná a javí sa ako ekonomicky návratná vo všetkých variantoch.
- Navrhnuté riešenia a závery v štúdii nie je možné pre jej neaktuálnosť overiť.
- Je potrebné vypracovať aktualizáciu štúdie úseku Kúty – Malacky (mimo) a samostatne novú štúdiu uskutočniteľnosti pre úsek trate Bratislava Vajnory (mimo) – Nové Zámky – Štúrovo/Komárno štátna hranica Slovenská republika/Maďarsko.

Opis projektu

ŽSR zverejnili štúdiu uskutočniteľnosti, ktorá je vypracovaná pre traťový úsek od Českej hranice, po Maďarskú hranicu v celkovej dĺžke 230,64 km (obrázok 1). Hlavným cieľom modernizácie je okrem zvýšenia traťovej rýchlosti aj zvýšenie kapacity a bezpečnosti trate a zníženie negatívnych vplyvov externalít.

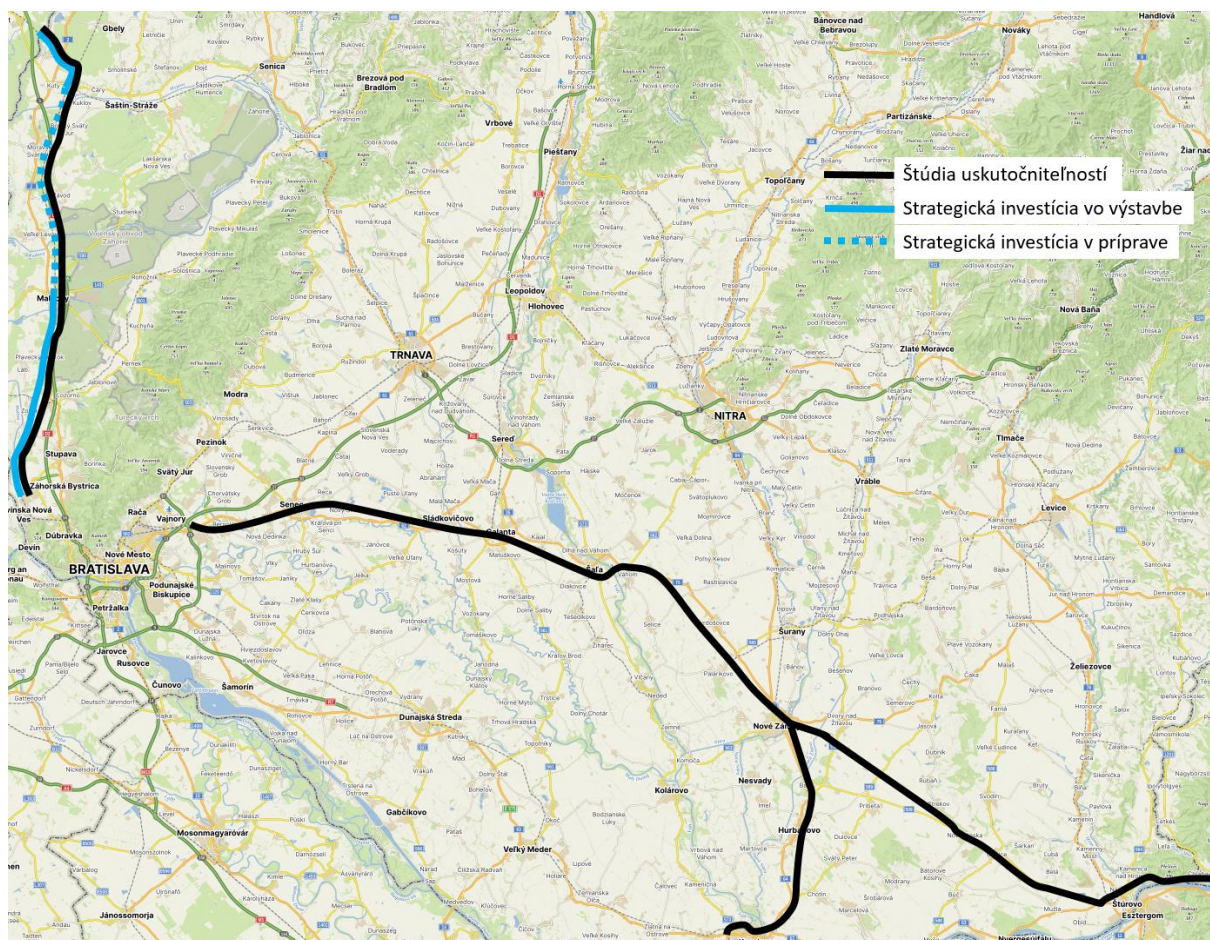
Uvedená štúdia uskutočniteľnosti je zároveň zdrojovým dokumentom pre projektovú prípravu modernizácie úseku Česká republika/Slovenská republika – Kúty - Devínska Nová Ves.

Úseky štátna hranica Česká republika/Slovenská republika – Kúty – Malacky a Malacky – Devínska Nová Ves v celkovej dĺžke 57,77 km patria medzi strategické investície, a sú súčasťou Transeurópskej dopravnej siete (TEN – T Core) s požadovaným termínom dokončenia do roku 2030.

V súčasnosti už prebieha modernizácia na úsekoch štátna hranica Česká republika/Slovenská republika – Kúty (mimo) a Malacky - Devínska Nová Ves (mimo).

Pre ďalší úsek Malacky (mimo) - Kúty v dĺžke 26,2 km, ŽSR plánujú vyhlásiť verejné obstarávanie. Tento úsek je zaradený v zozname [Priorít výstavby železničnej infraštruktúry](#), a je zaradený v [Harmonograme prípravy a výstavby projektov železničnej infraštruktúry](#) s plánovaným začiatkom výstavby v roku 2028 s dokončením v roku 2032.

Obrázok 1 – Mapa štúdie uskutočniteľnosti. Zdroj mapy.cz, spracovanie IDP



Štúdia uskutočniteľnosti bola vypracovaná v troch variantoch (A, B, C) podľa rozdielnych traťových rýchlostí. Súčasná maximálna traťová rýchlosť je 140 km/h s rýchlostnými obmedzeniami až na 80 km/h. Pre trať Devínska Nová Ves – Kúty bol vybraný variant „C“ s traťovou rýchlosťou do 200 km/h.

- Investičné náklady sú v štúdii rozdelené do troch samostatných úsekov (tabuľka 1).
 - Hranica ČR/SR – Kúty – Malacky – Devínska Nová Ves (mimo),
 - Bratislava Vajnory (mimo) – Štúrovo štátna hranica SR/MR,
 - Nove Zámky (mimo) – Komárno štátna hranica SR/MR.

Tabuľka 1 - Nákladové položky v € podľa variantov v cenovej úrovni 2015. Zdroj štúdia uskutočniteľnosti, spracovanie IDP

Variant / úsek	Hranica ČR/SR - DNV	BA – Štúrovo SR/M	NZ – Komárno SR/M
A1 – 140 km/h	403 367 000	962 880 000	201 642 000
A2 – 140 km/h	404 572 000		201 889 000
B1 – 160 km/h	475 861 000	1 131 767 000	221 567 000
B2 – 160 km/h	477 064 000	1 172 214 000	221 541 000
C1 – 200 km/h	549 173 000	1 266 082 000	
C2 – 200 km/h	550 376 000		

- Výsledky ekonomickej analýzy sú v štúdii k dispozícii iba celkovo za celý posudzovaný koridor (tabuľka 2). Z výsledkov vyplýva, že ekonomicky návratné sú všetky varianty.
- Podľa výsledkov štúdie uskutočniteľnosti sa pre celý traťový úsek javí ako najpriateľnejší variant „C“.

Tabuľka 2 - Nákladová analýza. Zdroj štúdia uskutočniteľnosti, spracovanie IDP

Položka / Variant	A	B	C
Investičné náklady	2 201 687 494	2 625 264 830	2 860 284 847
B/C	1,17	1,48	1,57

Hodnotenie

- Úsek Česká republika/Slovenská republika - Kúty – Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo/Komárno – štátna hranica Slovenská republika/Maďarsko je potrebné modernizovať, pretože sa nachádza na sieti TEN-T a podľa Nariadenia (EÚ) č. 2024/1689 z 13.06.2024 sú členské štáty povinné dobudovať sieť na svojom území podľa požadovaných parametrov, ktorým cieľom je vytvoriť rýchlu, bezpečnú a ekologickú infraštruktúru s dostatočnou kapacitou prepravy.
- Úsek Česká republika/Slovenská republika - Kúty – Devínska Nová Ves patrí počtom vlakov medzi najviac vyťažené úseky na Slovensku. V roku 2024 prešlo úsekom v priemere denne 120 vlakov, z čoho 69 bolo vlakov osobnej dopravy a 51 dopravy nákladnej. Oproti roku 2013 to predstavuje nárast intenzity o 33 %.

- Potreba modernizácie potvrdzuje aj zaradenie úsekov do Priorít výstavby železničnej infraštruktúry
- Navrhnuté riešenia a závery v štúdii nie je možné overiť, nakoľko:
 - Nie je možné samostatne vyhodnotiť jednotlivé úseky a vybrať ich najlepšie riešenia,
 - Štúdia uskutočniteľnosti je časovo a dátovo neaktuálna s plánovanou výstavbou medzi rokmi 2016 až 2023,
 - Nie je aktualizovaný počet cestujúcich ani prepravný výkon podľa súčasného stavu,
 - Nie je aktualizovaný plánovaný rozsah dopravy v budúcnosti podľa aktuálneho Plánu dopravnej obslužnosti,
 - Ekonomickú návratnosť investícií nie je možné objektívne vyhodnotiť. Ekonomická analýza vychádza z neaktuálnej metodiky a podrobné výpočty neboli predložené. Štúdia bola vypracovaná v roku 2015 s použitím dnes už neaktuálnych údajov a preto je potrebné ju aktualizovať.
- Štúdia uskutočniteľnosti, vrátane ekonomickej analýzy spracovanej podľa najnovších metodík, je dobrou praxou pre projekty, ktoré sa uchádzajú o spolufinancovanie z fondov EÚ alebo Európskej investičnej banky

Odporúčania

- Vypracovať aktualizáciu štúdie uskutočniteľnosti pre samostatný úsek Malacky (mimo) - Kúty v súlade s aktuálne platným Rámcom pre prípravu investičných projektov financovaných z verejných zdrojov, najmä so Zákonom 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov, Nariadením vlády 174/2019 Z. z. o podmienkach vypracovania štúdie uskutočniteľnosti a platnými metodikami Ministerstva dopravy Slovenskej republiky, a to najmä:
 - Zohľadniť aktuálne dopravné výkony a výhľadový scenár v zmysle platného Plánu dopravnej obslužnosti,
 - Aktualizovať výšku investičných výdavkov a časový plán výstavby,
 - Aplikovať jednotkové ceny nákladov a prínosov v zmysle platných metodík.
- Vypracovať novú štúdiu uskutočniteľnosti pred realizáciou modernizácie úseku trate Bratislava Vajnory (mimo) – Nové Zámky – Štúrovo/Komárno štátna hranica Slovenská republika/Maďarsko.