

Modernizácia železničnej trate Liptovský Hrádok – Paludza

Autor: Matúš Rako

Dátum hodnotenia: 29. 09. 2026

Predkladateľ	Železnice Slovenskej republiky (ŽSR)	
Výška nákladov	Investícia: 657,4 mil. eur	Prevádzka (1 rok): -

Zhrnutie projektu

Opis projektu	Modernizácia 20 km železničnej trate Liptovský Hrádok – Paludza vrátane staníc Liptovský Hrádok a Liptovský Mikuláš a preložky trate.
Cieľ projektu	Zlepšiť stav železničnej infraštruktúry a zvýšiť traťovú rýchlosť zo súčasných 100 až 120 km/h na 160 km/h.
Ďalšie informácie	Projekt nadväzuje na štúdiu uskutočniteľnosti modernizácie trate Žilina – Košice – Čierna nad Tisou z roku 2015. Ministerstvo financií Slovenskej republiky (MF SR) vo svojom hodnotení štúdie odporúčalo pre úsek Liptovský Hrádok – Paludza posúdiť zvýšenie rýchlosti na 160 km/h v existujúcom trasovaní trate a zmeniť navrhované technické riešenie koľajísk staníc. Projekt je zaradený medzi strategické investície a je po ukončení verejného obstarávania. Pred verejným obstarávaním malo aktualizáciu štúdie hodnotiť Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky (MD SR) na základe výnimky udelennej vládou SR podľa zákona č. 142/2024 o strategických investíciách. Hodnotenie projektu však nie je na webovej stránke MD SR zverejnené. Realizácia projektu sa podľa <i>Harmonogramu prípravy a výstavby projektov železničnej infraštruktúry</i> predpokladá v roku 2031. Predpokladané financovanie by malo byť z 5 % z prostriedkov <i>Programu Slovensko 2021 – 2027</i> a z 95 % z nasledujúceho programového obdobia 2028 – 2034 a <i>Nástroja na prepájanie Európy</i>.

Hodnotenie projektu

Súlad s investičným plánom a stratégiou	Projekt je zaradený do <i>Harmonogramu prípravy a výstavby projektov železničnej infraštruktúry</i>, nepatrí ale medzi priority. Trať je súčasťou základnej transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) a železničná infraštruktúra na trati sa blíži k hranici svojej technickej životnosti. Podľa <i>Priorít v obnove a rozvoji železničnej infraštruktúry</i> je vzhľadom na technický stav a potenciálne prínosy zaradený medzi projekty so strednou mierou urgency. Vyššiu prioritu majú v materiáli iné trate, taktiež v pokročilom stupni prípravy, napr. Malacky – Kúty či Košice – Kysak.
Vyhodnotenie cieľov, dopytu a alternatív	Navrhovaný spôsob realizácie projektu podľa štúdie prinesie cestujúcim časovú úsporu 4 minúty, neboli však podrobne preskúmané ďalšie relevantné alternatívy. Projekt navrhuje preložku trate v takmer celom úseku Liptovský Hrádok – Paludza a zvýšenie traťovej rýchlosti na 160 km/h. Podľa ekonomického hodnotenia MF SR pôvodnej štúdie neprinášala navrhovaná preložka trate dostatočné prínosy v pomere k výške nákladov. Iné relevantné alternatívy, ktoré by mohli potenciálne priniesť vyššiu hodnotu za peniaze, napr. znížením nákladov alebo zvýšením prínosov, štúdia neposudzovala:

	Cieľ projektu zvýšiť traťovú rýchlosť na danom úseku sa dá dosiahnuť aj bez preložky trate, čo by znížilo náklady o 142,7 mil. eur (22 %). Podľa pôvodnej štúdie by existujúce trasovanie trate v úseku Liptovský Hrádok – Liptovský Mikuláš (12,6 km, resp. 62 % úseku) umožňovalo zvýšenie rýchlosti na 160 km/h. Vyžadovalo by si to ale podľa ŽSR investične náročnú sanáciu podložia stanice Liptovský Mikuláš a prechod cez zosuv Okoličné. Aj po zohľadnení týchto nákladov, ktoré ŽSR v minulosti vyčísľili, môže dosiahnuť modernizácia v existujúcom trasovaní trate podľa prepočtu ÚHP vyššiu hodnotu za peniaze. Preložka trate si totiž vyžaduje náklady vyššie o 142,7 mil. eur¹ a prináša za ne k základnej časovej úspore 2,75 minúty dodatočných 1,25 minúty. Zmena trasovania projektu v aktuálnom štádiu prípravy by však posunula realizáciu projektu aj o viac ako 6 rokov. Navrhovaná preložka trate by mohla priniesť vyššie prínosy, ak by sa zvýšila rýchlosť nad 160 km/h. Smerové pomery preložky trate budú podľa štúdie umožňovať traťovú rýchlosť 185 až 200 km/h. Technické riešenie projektu je však z dôvodu nezvyšovania investičných nákladov a krátkosti úseku navrhované na traťovú rýchlosť 160 km/h. Úprava technického riešenia by zvýšila náklady projektu približne o 32,0 mil. eur² (5 %) s potenciálom zvýšiť prínosy o 25 %. Pôvodná štúdia tiež počíta s rýchlosťou 160 km/h aj v nadväzujúcich úsekoch trate, t. j. už od stanice Kráľova Lehota až po zastávku Liptovské Vlaky. Pri vyššej rýchlosti by tak neboli zásadné rýchlostné prepady, čo by prinieslo dodatočnú časovú úsporu do 1 minúty. Zmenu technického riešenia je možné urobiť aj po podpise zmluvy. Čím skôr sa úprava technického riešenia dohodne, tým bude časový vplyv na realizáciu projektu menší. Príkladom zmeny technického riešenia zo 160 km/h na 200 km/h až po podpise zmluvy sú modernizácie tratí Soběslav – Doubí u Tábora a Sudoměřice u Tábora – Votice.
Analýza nákladov	Vysúťážená cena projektu je adekvátna navrhovanému rozsahu. Na základe porovnania jednotkových cien stavebných prác a materiálov je cena projektu nižšia o 48,9 mil. eur (7 %) v porovnaní s inými železničnými projektmi a ponúkanými cenami na stavebnom trhu. Rozpočet projektu bol porovnávaný s cenovými databázami ÚHP³, CENEKON a ODIS, pričom bolo možné porovnať položky v hodnote 457,2 mil. eur (70 % z celkovej hodnoty). Navrhované nástupištia pre regionálne vlaky sú dlhšie, ako je potrebné, čo predražuje projekt o 3,2 mil. eur bez pridanej hodnoty. Dĺžka nástupíšť by podľa vyhlášky MD SR mala zodpovedať dĺžke najdlhšieho vlaku, ktorý pri nástupišti pravidelne zastavuje alebo bude výhľadovo zastavovať. Projekt počíta na nových zastávkach Liptovský Ján a Závažná Poruba s dĺžkou nástupíšť vyše 250 m a v stanici Liptovský Hrádok vyše 400 m. V úseku Liptovský Hrádok – Liptovský Mikuláš jazdia regionálne vlaky dlhé 66 m a podľa <i>Plánu dopravnej obslužnosti</i> sa výhľadovo s vlakmi dlhšími ako 120 m nepočíta.
Ďalšie zistenia a riziká	Pokračovanie v projekte bude potrebné zohľadniť v kontexte prípravy iných prioritnejších projektov. MD SR plánuje financovať projekt z nevyčerpaných prostriedkov, ktoré sa uvoľnili z rezervy v rámci <i>Programu Slovensko 2021 – 2027</i>. Zámer použiť tieto prostriedky na iné projekty môže byť opodstatnený, ich použitím na tento projekt sa však vytvára záväzok na ďalšie programové obdobie, z ktorého sa má financovať až 95 % nákladov projektu. To môže odčerpať finančné prostriedky na iné prioritnejšie projekty a odsunúť ich realizáciu o niekoľko rokov. MD SR sa plánuje uchádzať o financovanie projektu aj z prostriedkov <i>Nástroja na prepájanie Európy</i>. Toto financovanie ale nie je nateraz isté, keďže o tieto prostriedky súťažia krajiny medzi sebou.

¹ Vypočítané pomerom nákladov na alternatívu s preložkou trate a bez nej v úseku Liptovský Hrádok (mimo) – Paludza (mimo) podľa zámeru projektu z roku 2006 vrátane zvýšených nákladov na sanáciu podložia stanice Liptovský Mikuláš a prechod cez zosuv Okoličné, avšak bez nákladov na pôvodne zvažovanú približne 2 km dlhú estakádu ponad Liptovský Maru.

² Vypočítané pomerom nákladov na položky vyžadujúce vyššie náklady pri zvýšení rýchlosti nad 160 km/h podľa českého [Sborníka pro oceňování železničních staveb ve stupni studie](#) a ktoré podľa projektovej dokumentácie sú navrhnuté na rýchlosť do 160 km/h.

³ Databáza ÚHP obsahuje zmluvné rozpočty projektov železničnej infraštruktúry.

Navrhované technické riešenie koľajiska železničnej stanice Liptovský Mikuláš bude spomaľovať diaľkové vlaky. V rámci projektu sa plánujú v staniciach vybudovať nástupištia na vedľajších koľajach. Na rozdiel od nástupíšť pri hlavných koľajach tak budú musieť zastavujúce vlaky v staniciach prechádzať cez výhybky a po vedľajších koľajach dlhšiu vzdialenosť zníženou rýchlosťou na 80 km/h. To napr. spomalí zastavujúce diaľkové vlaky v stanici Liptovský Mikuláš o približne 0,25 minúty a znižuje sa tak celkový potenciálny prínos z úspory skrátenia cestovného času o 6 %.

Obsluha novej železničnej stanice a zabezpečenie prestupov na autobusovú dopravu si vyžadujú aj výstavbu novej autobusovej stanice v Liptovskom Mikuláši. Súčasná autobusová stanica v Liptovskom Mikuláši sa nachádza v blízkosti súčasnej železničnej stanice. Nová železničná stanica však bude na opačnom konci mesta, približne 3 km od jej súčasnej polohy. Na jej obsluhu a zabezpečenie prestupov tak bude potrebné k nej presunúť aj autobusovú stanicu. V rámci tohto projektu sa pripraví v blízkosti novej železničnej stanice len asfaltová plocha s nástupišťami. Podľa zistení MD SR mesto uvažuje o zahrnutí plnohodnotného vybavenia autobusových nástupíšť, ako aj vyvolanej zmeny organizácie autobusovej dopravy do požiadaviek na nového autobusového dopravcu po roku 2029.

Odporúčania

- Pokračovať v realizácii projektu len za predpokladu, že projekt neohrozí financovanie iných prioritnejších projektov v programovom období 2028 – 2034.
- V prípade rozhodnutia pokračovať v realizácii projektu v novom trasovaní preskúmať potenciál zvýšenia traťovej rýchlosti z predpokladaných 160 km/h na 185 až 200 km/h.
- V prípade rozhodnutia oddialiť realizáciu projektu zvážiť modernizáciu trate v existujúcom trasovaní a úpravu koľajiska staníc.

Prílohy

Upozornenie

Všetky sumy v hodnotení sú uvedené v eur s DPH v cenovej úrovni 1. štvrťroka 2026, ak nie je uvedené inak. 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.