Vybudovanie diaľkovo ovládaného zabezpečovacieho zariadenia na trati Prešov – Strážske

Autor: Matúš Rako Dátum hodnotenia: 10.12.2025

Predkladateľ	**Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky (MD SR)**
Výška nákladov	Investícia: 65,6 mil. eur[1] Prevádzka (1 rok): -

Zhrnutie projektu

Opis projektu	Vybudovanie diaľkovo ovládaného zabezpečovacieho zariadenia (DOZZ) na železničnej trati Prešov – Strážske (60,5 km) a modernizácia zabezpečovacích zariadení v nadväzujúcom úseku Kapušany – Raslavice (14,6 km).
Cieľ projektu	Zefektívnenie prevádzky a údržby železničnej trate.
Ďalšie informácie	MD SR pripravilo aktualizáciu štúdie uskutočniteľnosti pred vyhlásením verejného obstarávania. Projekt sa plánuje realizovať formou zmluvných štandardov „naprojektuj a postav“ (žltá kniha FIDIC). Ministerstvo financií Slovenskej republiky (MF SR) už hodnotilo projekt v apríli 2023. Odporúčaním bolo pokračovať v príprave a realizácii projektu, avšak bez úseku Kapušany – Raslavice a výhybne Soľ. V závislosti od zdroja financovania tiež optimalizovať rozsah zapájaných výhybiek (minimálne v staniciach Lipníky a Nižný Hrabovec). Realizácia projektu sa podľa harmonogramu štúdie predpokladá do konca roka 2029 a predpokladané financovanie projektu je z prostriedkov *Programu Slovensko 2021 – 2027*.

Hodnotenie projektu

Súlad s investičným plánom a stratégiou	**DOZZ trate Prešov – Strážske patrí medzi priority rozvoja železničnej infraštruktúry a napĺňa strategické zámery pre rozvoj dopravy na Slovensku.** DOZZ trate Prešov – Strážske patrí medzi *Priority vo výstavbe železničnej infraštruktúry* (ďalej len „zoznam priorít“), avšak bez nadväzujúceho úseku Kapušany – Raslavice. Opodstatnenosť DOZZ trate Prešov – Strážske potvrdila aj analýza ÚHP z októbra 2025 vychádzajúca z pripravovanej aktualizácie zoznamu priorít. Projekt je zaradený aj do *Harmonogramu prípravy a výstavby projektov železničnej infraštruktúry* a prispieva k dosiahnutiu strategického cieľa centralizácie riadenia prevádzky *Strategického plánu rozvoja dopravy SR do roku 2030*.
Vyhodnotenie cieľov, dopytu a alternatív	**Realizáciou projektu dôjde nielen k výraznej úspore prevádzkových výdavkov, ale aj k úspore času cestujúcich a zvýšeniu bezpečnosti.** Vďaka zefektívneniu prevádzky a údržby železničnej trate sa znížia ročné prevádzkové výdavky o približne 2,4 mil. eur (19 %), najmä personálne. Okrem toho vďaka lepšej priepustnosti trate budú môcť cestujúci cestovať o približne 9 minút kratšie. Modernizácia zabezpečovacích zariadení a implementácia moderného systému mobilnej komunikácie pre železnice (GSM-R) zvýši na trati aj bezpečnosť.

[1] Na prepočet štúdiou odhadnutých investičných nákladov z cenovej úrovni roku 2024 do cenovej úrovne 3. štvrťroku 2025 bol použitý Index cien stavebných prác s klasifikáciou stavby 212 Železnice a dráhy.

	Do verejného obstarávania bola vybraná alternatíva s úsekom Kapušany – Raslavice a maximálnym rozsahom výhybiek v staniciach, ktorá má vyššie náklady bez adekvátnych prínosov. Dôvodom zahrnutia do projektu aj nadväzujúci úsek Kapušany – Raslavice podľa pôvodnej štúdie je dodatočná úspora 2 zamestnancov v stanici Kapušany pri Prešove, ktorí by inak museli pomáhať riadiť dopravu v uvedenom úseku. Dodatočná úspora personálnych výdavkov však finančne vykryje investíciu do úseku Kapušany – Raslavice až za 95 rokov. Finančne efektívnejšie je preto zamestnávať týchto 2 zamestnancov, než modernizovať zabezpečovacie zariadenia aj v úseku Kapušany – Raslavice. Dôvodom ponechania maximálneho počtu zapájaných výhybiek v staniciach (okrem staníc Lipníky a Nižný Hrabovec) sú už vypracované projektové dokumentácie a ich preprojektovanie by výstavbu oddialilo o 1 rok. Od samotného zverejnenia hodnotenia MF SR však už ubehlo 2,5 roka. Predĺžená realizácia projektu navyše neohrozuje predpokladané financovanie z prostriedkov *Programu Slovensko 2021 – 2027*.
Analýza nákladov	**Odhad investičných nákladov projektu nezodpovedá jeho rozsahu a mal by byť nižší o približne 1,4 mil. eur (2 %).** Z projektu síce na základe odporúčania MF SR bola vypustená realizácia výhybne Soľ a došlo k optimalizovaniu rozsahu zapájaných výhybiek v staniciach Lipníky a Nižný Hrabovec, investičné náklady však tomu nezodpovedajú. Súčasťou investičných nákladov sú stále napr. nové ostrovné nástupište s mimoúrovňovým prístupom či elektrický ohrev vypustených výhybiek na zastávke Soľ a iné. Nezapracované zmeny nadhodnocuje náklady projektu o 7 %. Na druhej strane, samotný prepočet investičných nákladov projektu je podhodnotený o 5 %. Investičné náklady boli pôvodne ocenené ešte v cenovej úrovni roku 2022 a pri ich prepočte do cenovej úrovne v pôvodnej štúdii (rok 2024) sa predpokladal ich nárast o 15,7 %. Ceny stavebných materiálov a prác v železničnom sektore však medzi rokmi 2022 a 2024 narástli až o 22,3 %[2]. **Odporúčania MF SR z hodnotenia projektu pôvodnej štúdie boli zapracované len čiastočne.** Nedošlo k vypusteniu realizácie úseku Kapušany – Raslavice s potenciálnou úsporou 9,4 mil. eur[3] (13 %), ani k optimalizovaniu rozsahu zapájaných výhybiek vo všetkých staniciach s potenciálnou úsporou približne 3,7 mil. eur[3] (5 %).
Ďalšie zistenia a riziká	**Verejné obstarávanie formou zmluvných štandardov „naprojektuj a postav“ je v tomto projekte opodstatnené, nakoľko ide o technologický typ projektu.** Český *Státní fond dopravní infrastruktury* (SFDI), ako aj odborníci z praxe odporúčajú formu zmluvných štandardov „naprojektuj a postav“ aplikovať práve pre technologické projekty (t. j. majú vysoký podiel prevádzkových súborov) alebo pre technicky náročné stavby (napr. mosty alebo tunely). **Doplnením európskeho vlakového zabezpečovacieho systému (ETCS) do projektu je možné bezpečnosť na trati ešte viac zvýšiť.** Súčasťou projektu nie je moderný ETCS, ktorý automaticky zastaví vlaky idúce „na červenú“ a zabráni tak hroziacej zrážke, napriek tomu, že projekt preň obsahuje všetky prerekvizity. Nakoľko trať nie je zaradená do transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) a najvyššia traťová rýchlosť je 100 km/h, po vzore Česka by na trati postačovalo implementovať jednoduchší variant ETCS L1 Limited Supervision[4] za približne 5,1 mil. eur[5] (7 %).

[2] Podľa Indexu cien stavebných prác s klasifikáciou stavby 212 Železnice a dráhy.

[3] V cenovej úrovni 3. štvrťroku 2025 už po zohľadnení korektného nárastu cien stavebných materiálov a prác v železničnom sektore medzi rokmi 2022 a 2024.

[4] ETCS L1 Limited Supervision na rozdiel od plnohodnotného ETCS zabezpečuje núdzové zastavenie vlaku pri prejdení „na červenú“ a neprekročenie maximálnej dovolenej rýchlosti len vo vybraných bodoch, t. j. nezahŕňa všetky návestidlá vo všetkých staniciach.

[5] Odhadnuté podľa českého *Sborníka pro oceňování železničních staveb ve stupni studie* patriaci SFDI s predpokladom do ETCS zahrnúť návestidlá pri 26 výhybkách.

Odporúčania

	• Pred vyhlásením verejného obstarávania upraviť odhad predpokladanej hodnoty zákazky znížením o 1,4 mil. eur (2 %) na základe predpokladaného rozsahu prác a aktualizovať ju do predpokladanej cenovej úrovne v čase lehoty na predkladanie ponúk. • V ďalšej realizácii projektu zvážiť doplnenie ETCS L1 Limited Supervision za približne 5,1 mil. eur (7 %), vypustenie úseku Kapušany – Raslavice s potenciálnou úsporou 9,4 mil. eur (13 %) a optimalizovanie rozsahu zapájaných výhybiek vo všetkých staniciach s možnou úsporou nákladov za približne 3,7 mil. eur (5 %). • Aktualizovať investičné náklady projektu v harmonograme. • Pripraviť štúdie uskutočniteľnosti pre podobné projekty modernizácie zabezpečovacieho zariadenia aj na ďalších tratiach identifikovaných v analýze ÚHP z októbra 2025, napr. Leopoldov – Nitra – Šurany, Šurany – Levice – Zvolen a ďalšie. • Pokračovať v dobrej praxi používať formu zmluvných štandardov „naprojektuj a postav“ pre technologické projekty alebo technicky náročné stavby.

Prílohy	
Upozornenie	Všetky sumy v hodnotení sú uvedené v eur s DPH v cenovej úrovni 3. štvrťroka 2025, 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.