Výstavba novej železničnej trate Bratislava-Vajnory – Pezinok

Hodnota za peniaze projektu

december 2025

Upozornenie

Jedným zo zadaní projektu Hodnota za peniaze je ekonomicky posudzovať plánované verejné investície a projekty. Tento materiál je hodnotením Ministerstva financií Slovenskej republiky k zverejnenej štúdii uskutočniteľnosti. Hodnotenie pripravili pod vedením Martina Haluša a Martina Kmeťka, Rastislav Farkaš a Matúš Rako.

Ekonomické hodnotenie Ministerstva financií Slovenskej republiky má odporúčací charakter a negarantuje prostriedky z rozpočtu verejnej správy. Rozhodnutie o realizácii projektu je v kompetencii jednotlivých ministrov.

Zhrnutie

Opis projektu podľa štúdie uskutočniteľnosti

- **Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) pripravili štúdiu uskutočniteľnosti na výstavbu novej trate Bratislava-Vajnory – Pezinok za 416,6 až 461,5 mil. eur s DPH.** Nová trať má slúžiť výlučne pre regionálnu koľajovú dopravu obsluhujúcu obce medzi Vajnorami a Pezinkom. Cieľom projektu je podporiť presun cestujúcich z cestnej dopravy do koľajovej. Realizácia si však vyžaduje najprv zvýšenie kapacity železničných tratí a staníc v Bratislave, uvedenie trate do prevádzky sa tak predpokladá najskôr až v roku 2045. Zdroj financovania projektu zatiaľ nie je známy. Súčasťou štúdie je aj výstavba novej trate Bratislava-Lamač – Lozorno, ktorá sa však vyhodnocuje samostatne.
- **Zámer preveriť potenciál zavedenia regionálnej koľajovej dopravy v oblasti medzi Vajnormi a Pezinkom vychádza z rastúceho počtu obyvateľov.** V oblasti medzi Vajnormi a Pezinkom sa predpokladá výrazná zástavba. V roku 2023 preto podpísalo Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, Bratislavský samosprávny kraj a Železnice Slovenskej republiky memorandum o spolupráci na príprave tohto projektu. Preverenie potenciálu výstavby novej železničnej trate Bratislava-Vajnory – Pezinok je odporúčané aj v *Prioritách vo výstavbe železničnej infraštruktúry.*
- **Detailne sa posudzovali 3 alternatívy líšiace sa trasovaním a technickým riešením.** Železničná alternatíva 1 bola vylúčená z dôvodu trasovania cez zastavené územie. Železničné alternatívy 2 (za 416,6 mil. eur) a 3 (za 441,7 mil. eur) sú jednokoľajné s najvyššou traťovou rýchlosťou 80 km/h líšiace sa v obsluhe obce Viničné. Alternatíva 4 (za 461,5 mil. eur) je nová dvojkoľajná električková trať.
- **Štúdia odporúča nateraz len zachovať územnú rezervu v trasovaní perspektívnejšej alternatívy 2 bez obsluhy obce Viničné.** Štúdia predpokladá náhradu autobusovej dopravy za koľajovú. Napriek tomu by nová trať nedokázala prilákať dostatočný počet cestujúcich, aby prínosy vykompenzovali náklady jej výstavby a prevádzky. Štúdia preto odporúča o pokračovaní projektu rozhodnúť v závislosti od budúceho rozvoja riešenej oblasti.

Hodnotenie MF SR

- **Celkový počet cestujúcich nedosiahne podľa štúdie úroveň, kedy by bola nová trať dostatočne využitá.** Výhľadový počet obyvateľov v oblasti medzi Vajnormi a Pezinkom je optimistickejší než prognóza Slovenskej akadémie vied. Väčšina cestujúcich sa však do koľajovej dopravy presunie najmä zo zrušených paralelných autobusov. Ich zrušením sa ale zároveň zhorší aj obslužnosť dotknutých obcí. Projektu by v budúcnosti mohol pomôcť dynamickejší rozvoj územia, vyššia intenzita áut na cestách a prísnejšia parkovacia politika v Bratislave.
- **Cez rovnaké územie by potenciálne mohla viesť aj nová železničná trať pre diaľkovú dopravu, ktorá by mala vyššiu prioritu.** Štúdia preverovala výstavbu trate len pre regionálnu dopravu. *Plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja* však odporúča najprv preveriť výstavbu novej železničnej trate pre diaľkovú dopravu z Bratislavy po Chorvátsky Grob s následným rozvetvením do Trnavy a Galanty. Tá by pomohla kapacitne odbremeniť silne vyťažené trate Bratislava – Trnava a Bratislava – Galanta. Až po rozhodnutí o výstavbe tejto trate je relevantné zvažovať zavedenie regionálnej železničnej dopravy v riešenej oblasti.
- **V preferovanej železničnej alternatíve 2 je priestor na zníženie investičných nákladov o 21,7 mil. eur (5 %).** Odhad investičných nákladov projektu je adekvátny a vychádza z relevantného cenníka. Úpravou technického riešenia, najmä prehodnotením počtu cestných nadjazdov a podjazdov, by však bolo možné investičné náklady v železničných alternatívach 2 a 3 znížiť.

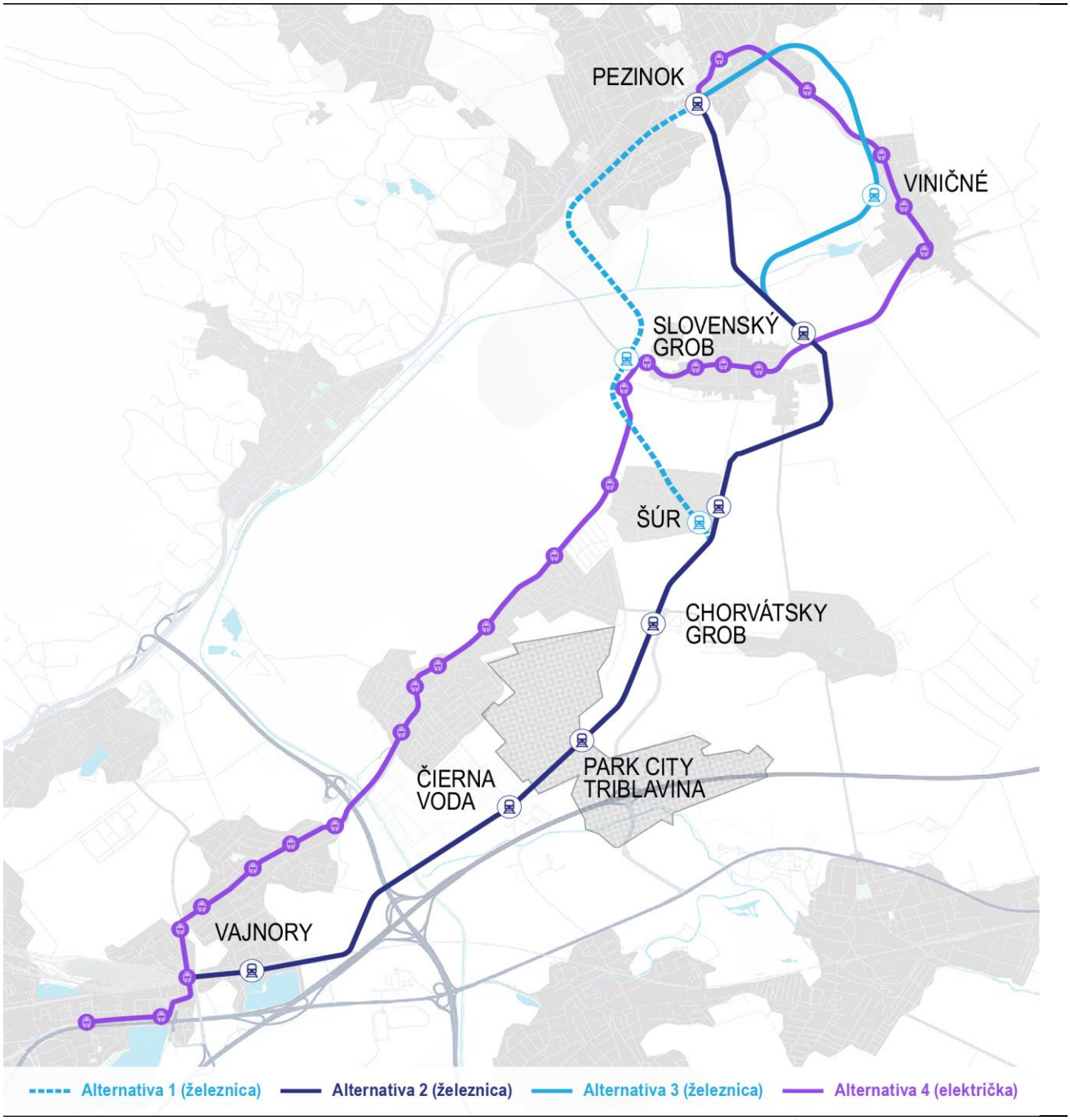
Odporúčania

- Preveriť potenciál výstavby novej železničnej trate pre diaľkovú dopravu v oblasti navrhovanej novej regionálnej trate po Chorvátsky Grob s následným rozvetvením do Trnavy a Galanty.
- V súlade so závermi štúdie ŽSR zachovať územnú rezervu v trasovaní alternatívy 2 bez obsluhy obce Viničné a projekt opätovne posúdiť v závislosti od budúceho rozvoja riešenej oblasti a v kontexte možného zámeru výstavby novej železničnej trate pre diaľkovú dopravu.

Popis projektu

Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) pripravili štúdiu uskutočniteľnosti na výstavbu novej trate Bratislava-Vajnory – Pezinok za 416,6 až 461,5 mil. eur s DPH[1]. Nová trať má slúžiť výlučne pre regionálnu koľajovú dopravu obsluhujúcu obce medzi Vajnorami a Pezinkom (obrázok 1). Z hľadiska investičného procesu je projekt v súčasnosti v počiatočných fázach prípravy projektovej dokumentácie. Jeho realizácia si najprv vyžaduje zvýšenie kapacity železničných tratí a staníc v Bratislave. Štúdia preto predpokladá uvedenie trate do prevádzky najskôr až v roku 2045. Zdroj financovania projektu zatiaľ nie je známy. Súčasťou štúdie je aj výstavba novej trate Bratislava-Lamač – Lozorno, ktorá sa však vyhodnocuje samostatne.

Obrázok 1: Mapa alternatív trasovania novej trate Bratislava-Vajnory – Pezinok



Zdroj: vlastné spracovanie ÚHP podľa štúdie uskutočniteľnosti projektu

[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 a zvýšená sadzba DPH z 20 % na 23 %. Investičné náklady sú uvedené bez rezervy a rizikovej prirážky.

Ciele projektu

Cieľom projektu je podporiť presun cestujúcich z cestnej dopravy do koľajovej. Výstavba novej trate Bratislava-Vajnory – Pezinok má umožniť obyvateľom priľahlých obcí využívať ekologickejšiu formu dopravy a zároveň znížiť zaťaženie cestných komunikácií v riešenej oblasti. Vytýčený cieľ je preto opodstatnený. V štúdii však chýbajú merateľné ukazovatele s definovanou cieľovou hodnotou, ktorá sa má dosiahnuť (napr. zníženie počtu áut na jednotlivých cestných komunikáciách v riešenej oblasti). Nebude tak možné transparentne vyhodnocovať plnenie cieľov.

Identifikácia potreby

Štúdia nadväzuje na zámer preveriť potenciál zavedenia regionálnej koľajovej dopravy v oblasti medzi Vajnormi a Pezinkom vzhľadom na rastúci počet obyvateľov. V multikriteriálnej analýze štúdie modernizácie uzla Bratislava z roku 2019 vyšla alternatíva s novou železničnou traťou Bratislava-Vajnory – Pezinok ako jedna z najmenej perspektívnych. Podľa aktuálnej štúdie ale vtedy nebol dostatočne zohľadnený aj kontext pokračujúcej zástavby v danej oblasti. V posledných rokoch došlo totiž k výraznému nárastu počtu obyvateľov v obciach v okolí Bratislavy a v oblasti medzi Vajnormi a Pezinkom sa predpokladá ďalší rozvoj územia. V pokročilej projektovej príprave je napr. projekt Park City Triblavina, ktorý by mal v území obce Chorvátsky Grob vybudovať novú obytnú štvrť výhľadovo až pre 50-tisíc obyvateľov. V roku 2023 preto podpísalo Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, Bratislavský samosprávny kraj a Železnice Slovenskej republiky memorandum o spolupráci na príprave tohto projektu.

Pred pokračovaním v príprave projektu je vhodné najprv preveriť výstavbu novej trate v riešenej oblasti pre diaľkovú dopravu. Preverenie potenciálu výstavby novej železničnej trate Bratislava-Vajnory – Pezinok je odporúčané v *Prioritách vo výstavbe železničnej infraštruktúry*. Za výhľadovo perspektívnu (okolo roku 2050) ju považuje aj *Plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja* (PUM BSK), avšak iba za predpokladu nemožnosti postavať novú železničnú trať pre diaľkovú dopravu práve v priestore navrhovanej novej regionálnej trate z Bratislavy po Chorvátsky Grob s následným rozvetvením do Trnavy a Galanty.

Analýza alternatív

Štúdia detailne posudzovala 3 alternatívy líšiace sa trasovaním (obrázok 1) a technickým riešením. Jednotlivé alternatívy projektu sa líšia v type trate (železničná alebo električková), v najvyššej traťovej rýchlosti, v počte koľají a intervale spojov, v obsluhe obce Viničné a v spôsobe napojenia do stanice Pezinok (tabuľka 1). Do užšieho výberu na posudzovanie analýzy nákladov a prínosov (CBA) nebola vybraná alternatíva 1 z dôvodu problematickej priechodnosti cez miestnu časť Šúr. Štúdia odporúča zachovať v územných plánoch rezervu v trasovaní alternatívy 2 a o pokračovaní v projekte rozhodnúť v závislosti od budúceho rozvoja riešenej oblasti.

Tabuľka 1: Technické riešenie podľa jednotlivých alternatív projektu

Alternatíva	1	2	3	4
Typ trate	Železničná	Železničná	Železničná	Električková
Traťová rýchlosť	100 km/h	80 km/h	80 km/h	do 80 km/h*
Počet koľají	1	1	1	2
Interval spojov (špička/sedlo)	30/60 min	30/60 min	30/60 min	15/30 min
Obsluha obce Viničné	Nie	Nie	Áno	Áno
Napojenie do stanice Pezinok	Svätojurské zhlavie	Hlavové napojenie**	Šenkvické zhlavie	Hlavové napojenie**
Investičné náklady (mil. eur s DPH)	**nevyčíslené**	**416,6**	**441,7**	**461,5**

** S traťovou rýchlosťou 80 km/h za uvažuje len mimo zástavby.* *Zdroj: štúdia uskutočniteľnosti projektu, spracovanie ÚHP*

*** Hlavové napojenie znamená samostatnú časť stanice bez napojenia na trať Bratislava-Rača – Trnava.*

Analýza dopytu

Výhľadový počet obyvateľov v oblasti medzi Vajnormi a Pezinkom je optimistický, vzhľadom na developerské plány sa však môže za určitých okolností naplniť. Napriek tomu budú v koľajovej doprave cestovať najmä cestujúci zo zrušených paralelných autobusov a väčšina len po Chorvátsky Grob. Zrušením autobusov sa zároveň zhorší aj obslužnosť dotknutých obcí.

Predpokladaný nárast obyvateľstva v oblasti medzi Vajnormi a Pezinkom je optimistickejší než prognóza Slovenskej akadémie vied (SAV) až o 90 %. Štúdia predpokladá výraznejší nárast obyvateľstva než prognóza SAV (tabuľka 2). Tá však vychádza zo všeobecnejších trendov migrácie obyvateľstva a úplne nezohľadňuje aktuálne developerské plány v konkrétnych obciach, napr. projekt Park City Triblavina v území obce Chorvátsky Grob výhľadovo až pre 50-tisíc obyvateľov. Na druhej strane je zatiaľ však povolená len prvá etapa projektu Park City Triblavina pre 7- až 8-tisíc nových obyvateľov. Okrem toho sa v Bratislave pripravujú podobné zámery vybudovania celých nových obytných štvrtí pre desaťtisíce nových obyvateľov, čo môže spomaliť zástavbu v riešenej oblasti. Rozsah ďalšieho rozvoja územia medzi Vajnormi a Pezinkom je tak v súčasnosti značne neistý.

Tabuľka 2: Porovnanie odhadovaného počtu obyvateľov pre rok 2040 v štúdii a podľa prognózy SAV

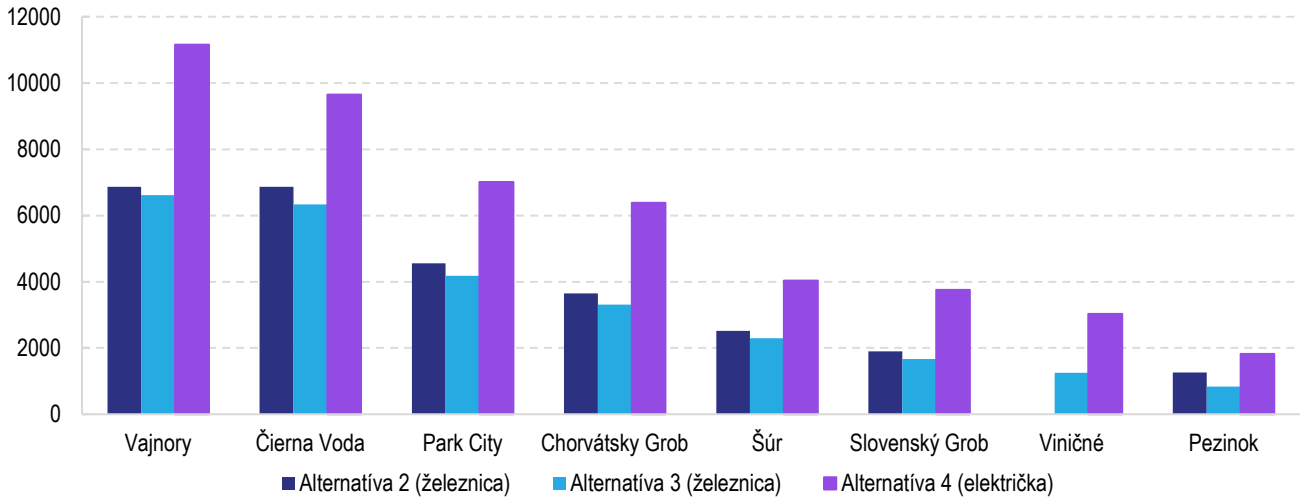
Mesto/Obec	Stav k roku 2024	Štúdia k roku 2040	Prognóza SAV k roku 2040	Rozdiel
Vajnory	6 041	8 682	6 445	+35 %
Chorvátsky Grob	7 885	24 151	10 502	+130 %
Slovenský Grob	6 133	10 688	6 582	+62 %
Viničné	2 800	3 376	3 005	+12 %
Pezinok	24 375	53 304	26 161	+104 %
Spolu	**47 234**	**100 201**	**52 695**	**+90 %**

Zdroj: Štatistický úrad Slovenskej republiky, Prognostický ústav SAV, štúdia uskutočniteľnosti projektu, prepočet ÚHP

Do koľajovej dopravy sa presunú najmä cestujúci zo zrušených autobusov, čím sa zároveň zhorší obslužnosť dotknutých obcí. Väčšinu cestujúcich novou koľajovou dopravou tvoria presuny z autobusovej dopravy, avšak len vďaka zrušeniu paralelných autobusových spojov. Aj o 62 % väčší počet cestujúcich v električkovej alternatíve 4 oproti železničným alternatívam 2 a 3 je tiež z veľkej časti spôsobený len zrušením väčšieho počtu autobusov. Autobusová doprava však dokáže lepšie obslúžiť oblasť medzi Vajnormi a Pezinkom než koľajová. V prípade električkovej alternatívy 4 sa totiž 8 autobusov za hodinu v čase špičky nahradí len 4 električkami a v prípade železničných alternatív 2 a 3 zas budú zastávky umiestnené mimo alebo len na okraji obcí (obrázok 1).

Väčšina cestujúcich v koľajovej doprave bude cestovať len po Chorvátsky Grob, pričom obslužnosť obce Viničné má na atraktivitu železničnej dopravy negatívny vplyv. Predpokladaný počet cestujúcich so vzdialenosťou od Bratislavy postupne klesá (graf 1), viac ako polovica z nich nebude cestovať ďalej ako po Chorvátsky Grob. Obsluha obce Viničné železničnou dopravou v alternatíve 3 dokonca priláka menej cestujúcich v porovnaní s tým, koľkých odradí dlhší cestovný čas oproti alternatíve 2 smerom od Pezinka.

Graf 1: Predpokladaný počet cestujúcich koľajovou dopravou po jednotlivých zastávkach



Zdroj: štúdia uskutočniteľnosti projektu, spracovanie ÚHP

Ekonomické hodnotenie

Pridanou hodnotou projektu je najmä potenciálna časová úspora vďaka presunu cestujúcich z cestnej dopravy do koľajovej. Investičné náklady však vo všetkých alternatívach výrazne prevyšujú potenciálne prínosy a ani po oprave metodických nedostatkov (príloha 1) nie je projekt spoločensky návratný (tabuľka 3). V závislosti od budúceho rozvoja územia a parkovacej politiky mesta Bratislava by však mohli byť prínosy projektu v budúcnosti vyššie, než predpokladala štúdia a úpravou technického riešenia je možné znížiť investičné náklady o 21,7 mil. eur (5 %). V riešenej oblasti je potrebné najprv preveriť výstavbu novej železničnej trate pre diaľkovú dopravu z Bratislavy po Chorvátsky Grob s následným rozvetvením do Trnavy a Galanty.

Tabuľka 3: Ekonomická analýza projektu (diskontované v mil. eur)

	Alternatíva 2		Alternatíva 3		Alternatíva 4	
	Pred opravou	Po oprave	Pred opravou	Po oprave	Pred opravou	Po oprave
Ekonomické náklady	**356,9**	**295,4**	**401,6**	**317,6**	**384,6**	**361,3**
Investičné náklady	*343,1*	*267,8*	*383,8*	*285,2*	*313,2*	*313,2*
Bežné prevádzkové náklady	*13,7*	*27,5*	*17,8*	*32,4*	*71,4*	*48,1*
Ekonomické prínosy	**36,8**	**39,3**	**-11,4**	**-2,2**	**41,0**	**3,4**
Úspora času cestujúcich	*70,2*	*70,2*	*39,4*	*39,4*	*0,0*	*0,0*
Úspora prevádzkových nákladov vozidiel	*-50,7*	*-42,3*	*-61,8*	*-50,4*	*12,8*	*-22,9*
Úspora nákladov na nehodovosť	*2,1*	*2,1*	*1,9*	*1,9*	*1,6*	*1,6*
Úspora na znečistení životného prostredia	*15,1*	*9,3*	*9,0*	*6,8*	*26,6*	*24,7*
Zostatková hodnota	***27,4***	***21,9***	***30,7***	***23,5***	***27,5***	***27,5***
Pomer prínosov a nákladov (B/C)	**0,18**	**0,21**	**0,05**	**0,07**	**0,18**	**0,09**

Zdroj: štúdia uskutočniteľnosti projektu, prepočet ÚHP

V riešenej oblasti je potrebné najprv preveriť výstavbu novej železničnej trate pre diaľkovú dopravu. Železničné trate Bratislava – Trnava a Bratislava – Galanta sú v súčasnosti preťažené. Jednou z možností, ako zvýšiť ich kapacitu, je práve výstavba novej železničnej trate pre diaľkovú dopravu práve v priestore navrhovanej novej regionálnej trate z Bratislavy po Chorvátsky Grob s následným rozvetvením do Trnavy a Galanty. Táto trať bola v PUM BSK identifikovaná ako perspektívnejšia než výstavba novej regionálnej trate Bratislava-Vajnory – Pezinok v prípade, ak by na vyššie uvedených tratiach nebolo možné realizovať iné opatrenia na zvýšenie kapacity. Ak by sa zrealizovala výstavba novej železničnej trate pre diaľkovú dopravu, regionálnu dopravu by v prípade voľnej kapacity na trati bolo možné zaviesť dobudovaním zastávok po Chorvátsky Grob. Tým by sa obslúžila väčšina z predpokladaného počtu cestujúcich (graf 1).

Prínosy projektu

Konkurovať cestnej doprave dokáže len železničná doprava, nová električková trať neponúka žiadnu pridanú hodnotu. Najväčším prínosom výstavby novej železničnej trate (alternatívy 2 a 3) je úspora času prevedených cestujúcich z cestnej dopravy (najmä z autobusov) do vlakov (tabuľka 3). Nová električková trať (alternatíva 4) časovo nedokáže konkurovať iným módom dopravy (tabuľka 4). Prevedení cestujúci z cestnej dopravy sú len vynútení tým, že sa zrušia autobusové spoje. Samotná prevádzka koľajovej dopravy je však finančne výrazne nákladnejšia než autobusovej dopravy, čo sa prejavuje zápornými prínosmi a zhoršuje aj obslužnosť dotknutých obcí (podrobnejšie opísané v časti „Analýza dopytu“). Jediný výraznejší prínos novej električkovej trati je tak úspora na znečistení životného prostredia. Aj tá bude navyše v skutočnosti nižšia, ako predpokladala štúdia. *Metodická príručka k tvorbe analýz nákladov a prínosov* v sektore dopravy (ďalej len „metodika CBA“) totiž ešte nezohľadňuje nastupujúci trend alternatívnych pohonných energií aj v autobusovej doprave. Efektívnejšie než výstavba novej električkovej trate sa preto javí zabezpečiť autobusovú dopravu z dotknutých obcí k plánovanému terminálu integrovanej osobnej dopravy (TIOP) Vajnory s možnosťou prestupu na koľajovú dopravu (železničnú a výhľadovo aj električkovú).

Tabuľka 4: Cestovný čas rôznymi módmi dopravy k plánovanému TIOP Vajnory

Mód dopravy	Auto	Autobus	Električka	Vlak
Čierna Voda – TIOP Vajnory	9-10 min	10 min	10 min	4 min*
Šúr – TIOP Vajnory	13-15 min	15 min	17 min	12 min
Slovenský Grob – TIOP Vajnory	17-19 min	23 min	22 min	16 min
Viničné – TIOP Vajnory	19-22 min	31 min	27 min	19 min

** Zastávka je však od centra miestnej časti Čierna Voda vzdialená približne 1,6 km.* *Zdroj: mapy.com, štúdia uskutočniteľnosti projektu, prepočet ÚHP*

V závislosti od rozvoja územia, intenzity áut na cestách a parkovacej politiky mesta Bratislava môžu byť prínosy projektu ešte vyššie, než predpokladala štúdia. Štúdia totiž predpokladá nárast počtu obyvateľov Chorvátskeho Grobu zo súčasných približne 8-tisíc len na viac ako 24-tisíc do roku 2040 (tabuľka 2). V území obce však projekt Park City Triblavina plánuje vybudovať novú obytnú štvrť výhľadovo až pre 50-tisíc nových obyvateľov. Ak by sa naplnili očakávania developera, značne by to zvýšilo prínosy projektu. Pomôcť zatraktívniť koľajovú dopravu by v budúcnosti mohli aj dopravné zápchy z dôvodu vyššej intenzity áut na cestách, než predpokladala štúdia či sprísnenie parkovacej politiky mesta Bratislava.

Náklady projektu

Jednotkové ceny pre výpočet investičných nákladov sú adekvátne. Úpravou technického riešenia v preferovanej alternatíve 2 je ich možné znížiť o približne 21,7 mil. eur (5 %), a to bez negatívneho dopadu na prínosy projektu. Potenciálnym rizikom pre električkovú alternatívu 4 môžu byť podhodnotené prevádzkové náklady na vozidlá aj infraštruktúru spolu o približne 60 %.

Navrhované technické riešenie nezodpovedá potrebe, existuje tak priestor ho ešte optimalizovať a znížiť investičné náklady v preferovanej alternatíve 2 o približne 21,7 mil. eur (5 %). Štúdia predpokladá implementáciu európskeho systému riadenia vlakov (ETCS) úrovne L2. Na regionálnych tratiach s rýchlosťou do 100 km/h a s nižšou intenzitou dopravy však postačuje po vzore Česka lacnejší variant ETCS STOP[2]. Štúdia taktiež predpokladá len mimoúrovňové križovania novej železničnej trate. Cestné nadjazdy a podjazdy je ale opodstatnené stavať len tam, kde by železničné priecestie bránilo plynulosti cestnej premávky, t. j. kde by došlo k výraznejšiemu zníženiu časového zdržania áut. Na miestach s nízkou intenzitou cestnej dopravy tak ide o drahšie riešenie bez dodatočného spoločenského prínosu. Nadštandardným predpokladom štúdie je tiež zastrešenie celých nástupíšť na všetkých zastávkach, aj keď v praxi sa zvykne stavať na zastávkach len prístrešok.

Použitý cenník na odhad investičných nákladov je relevantný a jednotkové ceny sú adekvátne. Štúdia ocenila investičné náklady novej železničnej trate (alternatívy 2 a 3) pomocou českého cenníka *Sborník pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměr projektu* patriaci Státnímu fondu dopravní infrastruktury, ktorého relevantnosť v slovenských podmienkach bola už v minulosti preukázaná. Odhad investičných nákladov novej električkovej trati (alternatíva 4) sa urobil zjednodušene na 1 km trate vychádzajúc z projektov električkových tratí na Slovensku aj v zahraničí. Zodpovedá však nákladom na 1 km električkovej trate v redšie zastavanej oblasti s predpokladom vybudovania nového depa pre električky (tabuľka 5).

[2] ETCS STOP na rozdiel od plnohodnotného ETCS zabezpečuje len núdzové zastavenie vlaku pri prejdení „na červenú“ vo vybraných bodoch, t. j. nezahŕňa všetky návestidlá vo všetkých staniciach.

Tabuľka 5: Porovnanie investičných nákladov výstavby električkových tratí a dep v prepočte na 1 km trate (mil. eur s DPH)

Projekt	Cena	Dĺžka trate (km)	Náklady na 1 km trate
Trať v redšie zastavanej oblasti			
Modřany – Libuš	22,7	1,7	13,3
Helsinki – Espoo	618,6	25,0	24,7
Divoká Šárka – Dědinská	60,2	2,3	26,2
Borská pole	39,5	1,3	30,4
Nowa Bulońska	97,0	2,7	35,9
Priemer			***26,1***
Depo			
Bosákova – Janíkov dvor	20,8*	3,9	5,3
Helsinki – Espoo	144,0	25,0	5,8
Priemer			***5,5***
Spolu (trať + depo)			***31,7***
Štúdia			31,3

** Náklady na vybudovanie obratiska Janíkov Dvor a haly dennej kontroly a ošetrenia.*

Pozn.: Na prepočet do cenovej úrovne 3. štvrťroku 2025 bol použitý Index cien stavebných prác s klasifikáciou stavby 212 Železnice a dráhy a sadzba DPH 23 %.

Zdroj: projekty výstavby električkových tratí v Česku (tu, tu a tu), Fínsku, Poľsku a Slovensku, prepočet ÚHP

Prevádzkové náklady električiek a električkových tratí sú podhodnotené o približne 60 %. Štúdia počítala v električkovej alternatíve 4 s prevádzkovými nákladmi na električky vrátane nákladov na infraštruktúru 5,12 eur na vozidlový kilometer (vozkm). Prevádzkové náklady len samotných električiek sa však pohybujú v rozmedzí 6,58 až 7,61 eur/vozkm[3] a infraštruktúra zvyšuje prevádzkové náklady o ďalších približne 5,60 eur/vozkm[4].

[3] Napr. prevádzkové náklady električiek po prepočítaní do cenovej úrovni 3. štvrťroka 2025 a s DPH 23 % Dopravního podniku města Olomouce sú 6,58 eur/vozkm, Dopravního podniku Ostravy 6,62 eur/vozkm, Dopravného podniku Bratislava 6,68 eur/vozkm (po prepočte s predpokladaným počtom vozidlových kilometrov a vozidlových hodín v štúdii) a Dopravního podniku města Brna až 7,61 eur/vozkm.

[4] Vychádzajúc z vnútropodnikového účtovníctva Dopravného podniku Bratislava po prepočítaní do cenovej úrovni 3. štvrťroka 2025 a predpokladanej dĺžky trate a počtu vozidlových kilometrov v štúdii.

Príloha 1

Odporúčania k oprave metodických nedostatkov v analýze nákladov a prínosov:

- Súčasťou finančnej a ekonomickej analýzy by nemala byť riziková prirážka k investičným nákladom, nakoľko podobne ako finančná rezerva nepredstavuje skutočne plánovaný a nevyhnutný výdavok, ale iba potenciálny. Kvantifikácia možných rizík by mala byť súčasťou analýzy citlivosti, čo odporúča aj metodika *Sborníka pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměr projektu*, podľa ktorej boli aj odhadnuté investičné náklady projektu.
- V scenároch s investíciou by mali byť započítané aj náklady na výmeny a obnovu tých prvkov železničnej infraštruktúry, ktorým končí životnosť ešte počas referenčného obdobia (napr. železničný zvršok, zabezpečovacie a oznamovacie zariadenia či výťahy).
- Pre korektné vzájomné porovnávanie alternatív by sa malo s prevádzkovými nákladmi infraštruktúry a vozidiel uvažovať vo všetkých alternatívach konzistentne, t. j. v nákladovej časti ekonomickej analýzy by mali byť iba prevádzkové náklady infraštruktúry. S prevádzkovými nákladmi samotných električiek by sa tak malo uvažovať v prínosovej časti ekonomickej analýzy.
- Výpočet investičných aj prevádzkových nákladov na výstavbu novej električkovej trate a prevádzky vozidiel na nej by mal vychádzať z rovnakého scenára bez investície. Kým však pri výpočte investičných nákladov sa počítalo s plánovaným predĺžením električkovej trate po TIOP Vajnory v scenári bez investície, v prípade výpočtu prevádzkových nákladov sa však s prevádzkou električiek až po TIOP Vajnory už neuvažovalo.
- Výpočet množstva emitovaných skleníkových plynov električiek by mal vychádzať z ich reálnej spotreby trakčnej energie[5]. V štúdii sa uvažovalo so spotrebou trakčnej energie električiek 7,0 kWh/vozkm, avšak v praxi je spotreba trakčnej energie starších električiek len 4,2 kWh/vozkm a moderných električiek dokonca 2,7 kWh/vozkm. Napr. priemerná spotreba trakčnej energie električiek Dopravního podniku hlavního města Prahy je 3,2 kWh/vozkm.
- Úspory prevádzkových nákladov a na znečistení životného prostredia autobusov by mali vychádzať z ich reálnej prevádzky v scenároch bez a s investíciou. Počítali sa však z úspory času a najazdených kilometrov prevedených cestujúcich, a to prepočtom skrz priemernú obsadenosť autobusov bez ohľadu na to, či dôjde aj k reálnej zmene v prevádzke konkrétnych autobusových liniek.
- Úspora času cestujúcich by mala byť kvantifikovaná pre všetky módy dopravy, aj keď vychádza záporná, t. j. aj keď dochádza vplyvom realizácie projektu k zhoršeniu dopravnej obslužnosti. V štúdii však neboli kvantifikované úspory času cestujúcich, ktorí sa vplyvom realizácie projektu presunuli z áut do koľajovej dopravy a z autobusov do električiek pravdepodobne z dôvodu, že by došlo k zápornej úspore času.

[5] Emisie skleníkových plynov síce nevznikajú priamo spotrebou trakčnej energie električkami, ale sú v tomto prípade považované za nepriame vyjadrujúce uhlíkovú stopu spojenú s výrobou a distribúciou elektriny.