



# Výstavba novej železničnej trate Nitra – Trnovec nad Váhom

*Stanovisko MD SR, ŽSR a ÚHP MF SR k štúdii uskutočniteľnosti*



MANAŽÉR  
ŽELEZNIČNEJ  
INFRAŠTRUKTÚRY



August 2023

## Úvod

---

V rámci strategických zámerov pre rozvoj železničnej infraštruktúry zabezpečili Železnice slovenskej republiky (ďalej „ŽSR“) v roku 2014 spracovanie technicko – ekonomickej štúdie pre projekt **Optimalizácie a elektrifikácie trate Leopoldov – Nitra – Šurany**. Súčasťou diela bola štúdia uskutočniteľnosti a proces posúdenia vplyvov na životné prostredie.

V rámci štúdie boli posudzované varianty elektrifikácie trate a jej optimalizácie pre zvýšenie traťovej rýchlosti na 100 km/h a 120 km/h a variant výstavby novej trate Nitra – Trnovec nad Váhom (štúdia je verejne dostupná na webovej stránke ŽSR). Všetky posudzované varianty vyšli ako technicky a prevádzkovo realizovateľné, avšak vzhľadom na vysoké investičné náklady a nízke socio-ekonomické prínosy (najmä úspora jazdného času) ekonomicky neefektívne a nenávratné. **Na základe týchto záverov štúdie odporučilo dňa 07. 10. 2015 Ministerstvo dopravy SR (vtedajšie MDVRR SR, ďalej „MD SR“) nepokračovať v ďalšom procese projektovej prípravy projektu.**

MD SR dňa 17. 10. 2018 zadalo ŽSR úlohu zabezpečiť spracovanie aktualizácie pôvodnej štúdie, avšak len pre variant **Výstavby novej železničnej trate v úseku Nitra – Trnovec nad Váhom**, ktorý bol v pôvodnej štúdii najnávratnejší. Štúdia posudzovala varianty výstavby novej trate s rýchlosťou 160 km/h a s prekonávaním nepriaznivého terénu buď tunelovým riešením, alebo prostredníctvom násypov a v zárezoch, variant s trasovaním v priaznivejšom teréne s rýchlosťou 200 km/h a napokon jeho redukovaný subvariant jednokoľajnej trate s výhybňou, ktorý bol aj štúdiou odporúčaný (štúdia je tiež verejne dostupná na webovej stránke ŽSR).

**Táto aktualizácia pôvodnej štúdie bola v rámci aktuálnych legislatívnych ustanovení postúpená na posúdenie Útvaru hodnoty za peniaze MF SR (ďalej „ÚHP“) so záverečným odporúčaním nepokračovať v tomto projektovom zámere (hodnotiaca správa ÚHP je verejne dostupná na webovej stránke MF SR). ÚHP odporučil sledovať projektový zámer modernizácie pôvodnej trate Leopoldov – Nitra a vypracovať preň novú štúdiu uskutočniteľnosti.**

Keďže Hodnotiaca správa ÚHP a štúdia pojednávajú o rôznych údajoch v problematike jazdných, resp. cestovných časov a investičných nákladov, zúčastnené strany spracovali tento dokument s cieľom konsolidácie týchto údajov.

# Prerokovanie stanovísk

## Výpočet jazdných a cestovných časov

ŽSR a ÚHP spracovali spoločnú analýzu jazdného a cestovného času medzi Bratislavou a Nitrou na základe dohodnutých vstupných údajov, a to cez uvažovanú novú trať Nitra – Trnovec nad Váhom a alternatívne po existujúcej trati Nitra – Leopoldov.

### **Dohodnuté vstupné parametre pre výpočet jazdných a cestovných časov vlakov:**

- jazdné časy budú počítané v dvoch alternatívach:
  - alternatíva 1: Nitra – Trnovec nad Váhom – Bratislava,
  - alternatíva 2: Nitra – Leopoldov – Bratislava,
- pre výpočet jazdných časov budú uvažované traťové rýchlosti:
  - v alternatíve 1 – odporúčaný variant štúdie pre rok 2023 (úsek Bratislava – Trnovec nad Váhom súčasný stav trate 120 – 140 km/h, úsek Trnovec nad Váhom – Nitra 160 km/h),
  - v alternatíve 1 – odporúčaný variant štúdie pre rok 2033 (úsek Bratislava – Trnovec nad Váhom modernizácia na rýchlosť 160 km/h, úsek Trnovec nad Váhom – Nitra 160 km/h),
  - v alternatíve 2 – elektrifikovaná, dispečerizovaná trať po komplexnej rekonštrukcii (traťová rýchlosť v úseku Nitra – Leopoldov do 120 km/h, v úseku Leopoldov – Bratislava súčasný stav trate 160 km/h),
- jazdné časy pre obidve alternatívy budú počítané pre elektrické HKV radu 671,
- jazdné časy budú pre obidve alternatívy počítané pre 2 kategórie vlakov (Ex a R vlaky),
- pre vlaky kategórie Ex sa bude uvažovať so zastaveniami vlakov:
  - v alternatíve 1 – zastávka Bratislava-Vinohrady,
  - v alternatíve 2 – ŽST Trnava, zastávka Bratislava-Vinohrady,
- pre vlaky kategórie R sa bude uvažovať so zastaveniami vlakov:
  - v alternatíve 1 – ŽST Šaľa, ŽST Galanta, zastávka Bratislava-Vinohrady,
  - v alternatíve 2 – ŽST Hlohovec, ŽST Leopoldov, ŽST Trnava, zastávka Bratislava-Vinohrady,
- pre výpočet cestovných časov bude k jazdnému času pripočítaný čas pobytu vlaku v každej stanici alebo zastávke na úrovni 1,5 min.

- uvažovaná vzdialenosť úsekov v jednotlivých alternatívach bude podľa tabuľky č. 1:

**Tabuľka 1: Vzdialenosti úsekov v jednotlivých alternatívach**

Úsek	Vzdialenosť (km)
<b>Alternatíva cez Trnovec (CCR)</b>	<b>95,8</b>
Bratislava - Trnovec nad Váhom	65,3
Trnovec nad Váhom - Nitra	30,5
<b>Alternatíva cez Leopoldov</b>	<b>99,5</b>
Bratislava - Leopoldov	63,8
Leopoldov - Nitra	35,7

**Rozdiel** **3,7**

Pozn. 1: rozdiel vo vzdialenostiach oproti knižnému cestovnému poriadku "KCP" spôsobený zaokruhlovaním vzdialeností v KCP

Pozn. 2: úsek TnV - NR vzdialenosť určená na základe výkresov a po konzultácii so zhotoviteľom štúdie (vzdialenosť od dopravnej kacerlárie "DK" v ŽST Nitra po DK v ŽST Trnovec nad Váhom)

Zdroj: vlastné spracovanie na základe analýzy O 410 GR ŽSR, štúdie realizovateľnosti a KCP 2022/2023

Nižšie v tabuľkách č. 2 a 3 je uvedený jazdný a cestovný čas pre kategóriu vlakov R a Ex a alternatívy cez Trnovec nad Váhom a Leopoldov. Taktiež sú porovnané jazdné a cestovné časy vlakov v alternatíve cez Trnovec nad Váhom pre odporúčaný variant štúdie pre roky 2023 (tabuľka č. 2) a 2033 (tabuľka č. 3), voči časom v alternatíve cez Leopoldov po modernizácii, dispečerizácii a elektrifikácii trate.

**Tabuľka 2: Jazdné a cestovné časy vlakov (alternatíva cez Trnovec (2023) voči alternatíve cez Leopoldov)**

Úsek	Vzdialenosť (km)	Jazdný čas po realizácii projektu (min.)	Cestovný čas po realizácii projektu (min.)	Jazdný čas po realizácii projektu (min.)	Cestovný čas po realizácii projektu (min.)
		R	R	Ex	Ex
<b>Alternatíva cez Trnovec (CCR 2023)*</b>	<b>95,8</b>	<b>53,5</b>	<b>58</b>	<b>51,5</b>	<b>53</b>
Bratislava - Trnovec nad Váhom	65,3	40	44,5	38	39,5
Trnovec nad Váhom - Nitra	30,5	13,5	13,5	13,5	13,5
<b>Alternatíva cez Leopoldov</b>	<b>99,5</b>	<b>56</b>	<b>62</b>	<b>54</b>	<b>57</b>
Bratislava - Leopoldov	63,8	33,5	38	33	36
Leopoldov - Nitra	35,7	22,5	24	21	21
<b>Rozdiel</b>	<b>3,7</b>	<b>2,5</b>	<b>4</b>	<b>2,5</b>	<b>4</b>

\* CCR 2023 - v úseku BA-TnV súčasný stav trate, v úseku TnV - Nitra 160 km/h  
zastávky R: BA-Vinohrady, Galanta, Šafa, resp. BA-Vinohrady, Trnava, Leopoldov, Hlohovec  
zastávky Ex: BA-Vinohrady, resp. BA-Vinohrady, Trnava

Zdroj: vlastné spracovanie na základe analýzy O 410 GR ŽSR

**Tabuľka 3: Jazdné a cestovné časy vlakov (alternatíva cez Trnovec (2033) voči alternatíve cez Leopoldov)**

Úsek	Vzdialenosť (km)	Jazdný čas po realizácii	Cestovný čas po realizácii	Jazdný čas po realizácii	Cestovný čas po realizácii
		projektu (min.) R	projektu (min.) R	projektu (min.) Ex	projektu (min.) Ex
<b>Alternatíva cez Trnovec (CCR 2033)**</b>	<b>95,8</b>	<b>47,5</b>	<b>52</b>	<b>43,5</b>	<b>45</b>
Bratislava - Trnovec nad Váhom	65,3	34	38,5	30	31,5
Trnovec nad Váhom - Nitra	30,5	13,5	13,5	13,5	13,5
<b>Alternatíva cez Leopoldov</b>	<b>99,5</b>	<b>56</b>	<b>62</b>	<b>54</b>	<b>57</b>
Bratislava - Leopoldov	63,8	33,5	38	33	36
Leopoldov - Nitra	35,7	22,5	24	21	21
<b>Rozdiel</b>	<b>3,7</b>	<b>8,5</b>	<b>10</b>	<b>10,5</b>	<b>12</b>

\*\* CCR 2033 - v úseku BA-TnV 160 km/h, v úseku TnV - Nitra 160 km/h  
 zastávky R: BA-Vinohrady, Galanta, Šafa, resp. BA-Vinohrady, Trnava, Leopoldov, Hlohovec  
 zastávky Ex: BA-Vinohrady, resp. BA-Vinohrady, Trnava

Zdroj: vlastné spracovanie na základe analýzy O 410 GR ŽSR

Z uvedených výsledkov vyplýva, že **pokiaľ nepríde k modernizácii trate v úseku Bratislava – Trnovec nad Váhom** aspoň na rýchlosť 160 km/h (uvažovaný rok 2033 podľa štúdie), **tak úspora jazdného času je iba 2,5 min. a cestovného času je iba 4 min.** pre R a Ex vlaky v alternatíve cez Trnovec nad Váhom voči alternatíve cez Leopoldov. **Ak by prišlo k modernizácii** uvedeného úseku trate na 160 km/h, **úspora jazdného času by predstavovala 8,5 min. pre R vlaky a 10,5 min pre Ex vlaky, resp. úspora cestovného času by bola 10 min. pre R vlaky a 12 min. pre Ex vlaky** v alternatíve cez Trnovec nad Váhom voči alternatíve cez Leopoldov.

### **Počet pravidelných cestujúcich ovplyvnených projektom**

Doplňujúcim bodom, ktorý by mal byť braný do úvahy pri posudzovaní projektových alternatív, okrem skrátenia cestovného času, je aj počet obyvateľov, ktorých by sa toto skrátenie cestovného času dotklo, alebo pre ktorých by mohlo byť atraktívne. Pre zjednodušenie bolo dohodnuté ako základné východisko počet obyvateľov denne dochádzajúcich za prácou alebo školou. Pre obyvateľov dochádzajúcich za prácou alebo školou železničnou dopravou sa to dotkne priamo v podobe skrátenia cestovného času (bod 1), pre obyvateľov dochádzajúcich za prácou alebo školou inými módmi dopravy by realizáciou projektu mohla byť železničná doprava atraktívna alternatíva ich súčasnému spôsobu cestovania. Pre posudzované projektové alternatívy boli dohodnuté nasledovné dopravné relácie:

- Medzi diaľkových dochádzajúcich za prácou alebo školou alternatívy cez Trnovec nad Váhom sa budú počítať dochádzajúci z Nitry do Bratislavy alebo z Bratislavy do Nitry. Medzi diaľkových dochádzajúcich za prácou alebo školou alternatívy

cez Leopoldov sa budú počítať dochádzajúci z Nitry do Trnavy a Bratislavy alebo z Trnavy a Bratislavy do Nitry. Uvedené relácie vychádzajú zo zastavení Ex vlakov.

- Medzi regionálnych dochádzajúcich za prácou alebo školou alternatívy cez Trnovec nad Váhom sa budú počítať dochádzajúci z Nitry do Šale a Galanty alebo zo Šale a Galanty do Nitry. Medzi regionálnych dochádzajúcich za prácou alebo školou alternatívy cez Leopoldov sa budú počítať dochádzajúci z Nitry do Hlohovca a Leopoldova alebo z Hlohovca a Leopoldova do Nitry. Uvedené relácie vychádzajú zo zastavení R vlakov.
- Medzi prechádzajúcich cestujúcich alternatívy cez Trnovec nad Váhom sa budú počítať dochádzajúci za prácou alebo školou z regiónu Horná Nitra do Šale, Galanty a Bratislavy alebo zo Šale, Galanty a Bratislavy do regiónu Horná Nitra. Medzi prechádzajúcich alternatívy cez Leopoldov sa budú počítať dochádzajúci za prácou alebo školou z regiónu Horná Nitra do Hlohovca, Leopoldova, Trnavy a Bratislavy alebo z Hlohovca, Leopoldova, Trnavy a Bratislavy do regiónu Horná Nitra, ako aj dochádzajúci za prácou alebo školou z Nitry do regiónov Stredné a Horné Považie (t. j. mestá a obce so zastavením na trati Leopoldov – Žilina) alebo dochádzajúcich za prácou alebo školou z regiónov Stredné a Horné Považie do Nitry. Uvedené relácie vychádzajú z nutnosti cestujúcich prechádzať cez úsek, ktorý sa má modernizovať alebo postaviť.

Sumárny prehľad a porovnanie obyvateľov denne dochádzajúcich za prácou alebo školou podľa jednotlivých alternatív poskytuje nasledujúca tabuľka č. 4.

**Tabuľka 4: Prehľad obyvateľov denne dochádzajúcich za prácou alebo školou podľa zadaných alternatív**

Alternatíva/Typ cestujúcich	Počet dochádzajúcich za prácou alebo školou
<b>Alternatíva cez Trnovec nad Váhom (A1)</b>	<b>5 986</b>
<i>v tom</i>	
Diaľkoví	2 619
Regionálni	1 014
Prechádzajúci	2 353
<b>Alternatíva cez Leopoldov (A2)</b>	<b>7 178</b>
<i>v tom</i>	
Diaľkoví	3 282
Regionálni	542
Prechádzajúci	3 354
<b>Rozdiel medzi alternatívami (A2 – A1)</b>	<b>1 192</b>

Zdroj: vlastné spracovanie na základe podkladov Inštitútu dopravnej politiky MD SR

Z prezentovaných údajov vyplýva, že **modernizácia trate Leopoldov – Nitra môže ovplyvniť vyšší počet obyvateľov pravidelne dochádzajúcich za prácou alebo školou, ako výstavba novej trate Nitra – Trnovec nad Váhom**. Je to spôsobené najmä obyvateľmi, ktorí úsekom len prechádzajú, avšak sami priame spojenie Bratislavy s Nitrou nevyužijú.

Z uvedených výsledkov tiež vyplýva, že **pridanie jednej zastávky v alternatíve cez Leopoldov oproti alternatíve cez Trnovec nad Váhom má opodstatnenie** napriek tomu, že takéto zastavenie spôsobuje predĺženie cestovného času o približne 2,5 min., nakoľko môže ovplyvniť viac diaľkových dochádzajúcich za prácou alebo školou a môže tak umožniť efektívnejšie cestovanie z alebo do regiónov Stredné a Horné Považie.

### **Investičné výdavky stavby**

Druhým bodom, kde nastal rozdiel v údajoch zo štúdie a v hodnotení ÚHP, bola výška investičných výdavkov. Pre ujednotenie výšky investičných výdavkov boli dohodnuté základné východiská pre definovanie posudzovaných projektových alternatív, a to nasledovne:

- Investičné výdavky alternatívy cez Trnovec nad Váhom budú zahŕňať výstavbu novej trate Trnovec nad Váhom – Ivanka pri Nitre, modernizáciu úseku Ivanka pri Nitre – Nitra (vrátane) a nevyhnutnú obnovu (výmenu prvkov železničnej infraštruktúry, ktoré sú po dobe životnosti) v úseku Nitra (mimo) – Leopoldov (mimo), aby bol úsek prevádzkyschopný v normovom stave.
- Investičné výdavky alternatívy cez Leopoldov budú zahŕňať modernizáciu úseku Leopoldov (mimo) – Nitra a nevyhnutnú obnovu (výmenu prvkov železničnej infraštruktúry, ktoré sú po dobe životnosti) v úseku Nitra (mimo) – Ivanka pri Nitre, aby bol úsek prevádzkyschopný v normovom stave.
- Úsek Ivanka pri Nitre (mimo) – Šurany je z pohľadu memoranda indiferentný vzhľadom na definované alternatívy a nijako neprispieva k dosiahnutiu cieľa prepojiť krajské mesto Nitru s hlavným mestom SR Bratislavou.
- Investičné výdavky pre jednotlivé alternatívy boli na základe odporúčaní ÚHP indexované z cenovej úrovne roka 2019 na cenovú úroveň 1. štvrtroka 2023 na základe indexov cien stavebných prác podľa klasifikácie stavieb s klasifikáciou stavby 212 Železnice a dráhy. Indexy cien stavebných prác podľa klasifikácie stavieb (štvrtročne) boli prevzaté z databázy Štatistického úradu SR (dostupné na webovej

stránke ŠÚ SR). Výdavky sú v súlade s odporúčaním ÚHP kalkulované s DPH a bez rezervy na nepredvídané výdavky.

- Výdavky na „plánovacie a projektové poplatky“ boli stanovené na základe cenníka SFDI ako pomerná časť stavebných nákladov. Pre investičné výdavky na „stroje a zariadenia“ a „propagáciu“ boli použité cenové indexy Makroekonomickej prognózy IFP podľa 62. zasadnutia zo dňa 1. 2. 2023.

O výške investičných výdavkov pre alternatívu cez Trnovec nad Váhom, resp. výstavbu novej trate v úseku Nitra – Trnovec nad Váhom, indexovaných na cenovú úroveň roka 2023, vypovedá nasledujúca tabuľka č. 5.

Tabuľka 5: Indexované investičné výdavky pre výstavbu novej trate v úseku Nitra – Trnovec nad Váhom

<b>Alternatíva Nitra – Trnovec nad Váhom – (Bratislava)</b>		
<b>Výstavba novej trate Nitra – Trnovec nad Váhom</b>		
<b>Investičné výdavky (v EUR)</b>	<b>2019</b>	<b>2023</b>
Plánovacie/projektové poplatky	9 979 893	15 245 264
Výkup pozemkov	7 827 428	7 827 428
Zemné práce	89 922 088	120 058 801
<b>Stavebné práce</b>	<b>190 307 581</b>	<b>254 087 737</b>
Mosty	32 473 600	43 356 883
Tunely	0	0
Cesty	6 538 240	8 729 482
Oporné a zárubné múry a spevňovanie svahov	0	0
Protihlukové a bezpečnostné bariéry	13 706 795	18 300 524
Budovy	2 895 127	3 865 407
Spevnenie svahov	0	0
Trať – železničný spodok	10 093 789	13 476 647
Trať – železničný zvršok	49 841 378	66 545 341
Nástupiská	2 471 976	3 300 440
Elektrifikácia / Zariadenia odboru Elektrotechnika a Energetika	24 008 185	32 054 348
Signalizačné a telekomunikačné zariadenia	8 318 417	11 106 272
Oznamovacie a zabezpečovacie zariadenia	19 290 657	25 755 776
Ostatné	19 245 101	25 694 952
Vyvolané investície	1 424 316	1 901 664
Stroje a zariadenia	194 042	230 750
Dozor	2 832 132	3 606 152
Propagácia	30 000	38 199
<b>Celkové investičné výdavky bez DPH</b>	<b>301 093 163</b>	<b>401 094 332</b>
DPH	60 218 633	80 218 866
<b>Celkové investičné výdavky vrátane DPH</b>	<b>361 311 796</b>	<b>481 313 198</b>

Zdroj: vlastné spracovanie podľa štúdie uskutočniteľnosti „Aktualizácia štúdie realizovateľnosti "Elektrifikácia a optimalizácia trate Leopoldov – Nitra – Šurany" pre variant C1 – výstavba novej trate v úseku Nitra – Trnovec nad Váhom“ a ŠU SR



V súlade s vyššie prezentovanými východiskami pre definovanie posudzovaných alternatív, súčasťou investičných výdavkov pre alternatívu cez Trnovec nad Váhom sú aj výdavky potrebné na nevyhnutnú obnovu (výmenu prvkov železničnej infraštruktúry, ktoré sú po dobe životnosti) v úseku Nitra (mimo) – Leopoldov (mimo), aby bol úsek prevádzkyschopný v normovom stave. O výške investičných výdavkov pre nevyhnutnú obnovu prvkov železničnej infraštruktúry v úseku Nitra (mimo) – Leopoldov (mimo), indexovaných na cenovú úroveň roka 2023, vypovedá nasledujúca tabuľka č. 6.

**Tabuľka 6: Výdavky na nevyhnutnú obnovu prvkov železničnej infraštruktúry v úseku trate Leopoldov (mimo) – Nitra (mimo)**

<b>Alternatíva Nitra – Trnovec Nad Váhom – (Bratislava)</b>		
<b>Nevyhnutná obnova prvkov železničnej infraštruktúry v úseku Leopoldov (mimo) – Nitra (mimo)</b>		
<b>Investičné výdavky v EUR</b>	<b>2019</b>	<b>2023</b>
<i>Mosty</i>	0	<b>0</b>
<i>Tunely</i>	0	<b>0</b>
<i>Cesty</i>	0	<b>0</b>
<i>Oporné a zárubné múry a spevňovanie svahov</i>	0	<b>0</b>
<i>Protihlukové a bezpečnostné bariéry</i>	0	<b>0</b>
<i>Budovy</i>	2 142 874	<b>2 861 042</b>
<i>Spevnenie svahov</i>	0	<b>0</b>
<i>Trasť – železničný spodok</i>	10 764 493	<b>14 372 132</b>
<i>Trasť – železničný zvršok</i>	21 784 722	<b>29 085 708</b>
<i>Nástupiská</i>	2 304 858	<b>3 077 314</b>
<i>Elektrifikácia / Zariadenia odboru Elektrotechnika a Energetika</i>	139 734	<b>186 565</b>
<i>Signalizačné a telekomunikačné zariadenia (OznamZar)</i>	2 542 720	<b>3 394 893</b>
<i>Oznamovacie a zabezpečovacie zariadenia (ZabZar)</i>	20 206 436	<b>26 978 471</b>
<i>Ostatné</i>	84 566	<b>112 908</b>
<i>Vyvolané investície</i>	0	<b>0</b>
<b>Celkové investičné výdavky bez DPH</b>	59 970 402	<b>80 069 032</b>
DPH	11 994 080	16 013 806
<b>Celkové investičné výdavky vrátane DPH</b>	71 964 482	<b>96 082 838</b>

Zdroj: vlastné spracovanie podľa štúdie uskutočniteľnosti „Aktualizácia štúdie realizovateľnosti "Elektrifikácia a optimalizácia trate Leopoldov – Nitra – Šurany" pre variant C1 – výstavba novej trate v úseku Nitra – Trnovec nad Váhom“ a ŠU SR

O výške investičných výdavkov pre alternatívu Nitra – Leopoldov – (Bratislava), resp. variant uvažujúci s elektrifikáciou a modernizáciou trate Nitra – Leopoldov (mimo), indexovaných na cenovú úroveň 2023, vypovedá nasledujúca tabuľka č. 7.

Tabuľka 7: Indexované investičné výdavky pre elektrifikáciu a modernizáciu trate NR – Leopoldov (mimo)

<b>Alternatíva Nitra – Leopoldov – (Bratislava)</b>		
<b>Modernizácia úseku Nitra – Leopoldov (mimo)</b>		
<b>Investičné výdavky (v EUR)</b>	<b>2019</b>	<b>2023</b>
Plánovacie/projektové poplatky	6 688 963	14 040 221
Výkup pozemkov	0	0
Zemné práce	0	0
<b>Stavebné práce</b>	<b>175 264 951</b>	<b>234 003 684</b>
<i>Mosty</i>	<i>4 644 340</i>	<i>6 200 856</i>
<i>Tunely</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>Cesty</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>Oporné a zárubné múry a spevňovanie svahov</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>Protihlukové a bezpečnostné bariéry</i>	<i>8 232 899</i>	<i>10 992 094</i>
<i>Budovy</i>	<i>401 642</i>	<i>536 249</i>
<i>Spevnenie svahov</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>Trať – železničný spodok</i>	<i>16 104 829</i>	<i>21 502 241</i>
<i>Trať – železničný zvršok</i>	<i>66 950 235</i>	<i>89 388 104</i>
<i>Nástupiská</i>	<i>3 660 160</i>	<i>4 886 835</i>
<i>Elektrifikácia / Zariadenia odboru Elektrotechnika a Energetika</i>	<i>24 239 159</i>	<i>32 362 730</i>
<i>Signalizačné a telekomunikačné zariadenia</i>	<i>8 471 735</i>	<i>11 310 974</i>
<i>Oznamovacie a zabezpečovacie zariadenia</i>	<i>31 634 334</i>	<i>42 236 344</i>
<i>Ostatné</i>	<i>10 925 618</i>	<i>14 587 257</i>
<i>Vyvolané investície</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Stroje a zariadenia	0	0
Dozor	1 898 219	2 417 002
Propagácia	30 000	38 199
<b>Celkové investičné výdavky bez DPH</b>	<b>183 882 134</b>	<b>250 499 105</b>
DPH	36 776 427	50 099 821
<b>Celkové investičné výdavky vrátane DPH</b>	<b>220 658 561</b>	<b>300 598 926</b>

Zdroj: vlastné spracovanie podľa štúdie uskutočniteľnosti „Aktualizácia štúdie realizovateľnosti "Elektrifikácia a optimalizácia trate Leopoldov – Nitra – Šurany" pre variant C1 – výstavba novej trate v úseku Nitra – Trnovec nad Váhom" a ŠU SR

Súčasťou investičných výdavkov pre alternatívu cez Leopoldov sú v súlade s vyššie prezentovanými východiskami pre definovanie posudzovaných alternatív aj výdavky potrebné na nevyhnutnú obnovu (výmenu prvkov železničnej infraštruktúry, ktoré sú po dobe životnosti) v úseku Nitra (mimo) – Ivanka pri Nitre, aby bol úsek prevádzkyschopný v normovom stave. O výške investičných výdavkov pre nevyhnutnú obnovu prvkov železničnej infraštruktúry v úseku Nitra (mimo) – Ivanka pri Nitre, indexovaných na cenovú úroveň roka 2023, vypovedá nasledujúca tabuľka č. 8.

Tabuľka 8: Výdavky na nevyhnutnú obnovu prvkov železničnej infraštruktúry v úseku trate Nitra (mimo) – Ivanka pri Nitre

Alternatíva Nitra – Leopoldov – (Bratislava)		
Nevyhnutná obnova prvkov železničnej infraštruktúry v úseku Nitra (mimo) – Ivanka pri Nitre		
Investičné výdavky (v EUR)	2019	2023
Mosty	0	0
Tunely	0	0
Cesty	0	0
Oporné a zárubné múry a spevňovanie svahov	0	0
Protihlukové a bezpečnostné bariéry	0	0
Budovy	742 136	990 857
Spevnenie svahov	0	0
Trasť – železničný spodok	2 429 603	3 243 866
Trasť – železničný zvršok	4 107 103	5 483 568
Nástupiská	633 450	845 746
Elektrifikácia / Zariadenia odboru Elektrotechnika a Energetika	0	0
Signalizačné a telekomunikačné zariadenia	1 259 247	1 681 275
Oznamovacie a zabezpečovacie zariadenia	5 259 542	7 022 238
Ostatné	0	0
Vyvolané investície	0	0
<b>Celkové investičné výdavky bez DPH</b>	<b>14 431 082</b>	<b>19 267 550</b>
DPH	2 886 216	3 853 510
<b>Celkové investičné výdavky vrátane DPH</b>	<b>17 317 298</b>	<b>23 121 060</b>

Zdroj: vlastné spracovanie podľa štúdie uskutočniteľnosti „Aktualizácia štúdie realizovateľnosti "Elektrifikácia a optimalizácia trate Leopoldov – Nitra – Šurany" pre variant C1 – výstavba novej trate v úseku Nitra – Trnovec nad Váhom“ a ŠU SR

Sumárny prehľad a porovnanie investičných výdavkov podľa jednotlivých alternatív poskytuje nasledujúca tabuľka č. 9.

Tabuľka 9: Prehľad investičných výdavkov podľa zadefinovaných alternatív

Alternatíva/Úsek	Rozsah prác	Investičné výdavky v EUR (CÚ 2019)	Investičné výdavky v EUR po indexácii (CÚ 2023)
<b>Alternatíva cez Trnovec nad Váhom (A1)</b>	<b>Spolu</b>	<b>433 276 278</b>	<b>577 396 036</b>
<i>v tom</i>			
Nitra - Trnovec nad Váhom	výstavba novej trate	361 311 796	481 313 198
Leopoldov - Nitra	nevyhnutná obnova trate	71 964 482	96 082 838
<b>Alternatíva cez Leopoldov (A2)</b>	<b>Spolu</b>	<b>237 975 859</b>	<b>323 719 987</b>
<i>v tom</i>			
Leopoldov - Nitra	elektrifikácia a modernizácia trate	220 658 561	300 598 926
Nitra - Ivanka pri Nitre	nevyhnutná obnova trate	17 317 298	23 121 060
<b>Rozdiel medzi alternatívami</b>	<b>A1 – A2</b>	<b>195 300 419</b>	<b>253 676 049</b>

Údaje prezentované v tabuľke porovnávajú výšku investičných výdavkov v rámci zadefinovaných alternatív riešenia navzájom. Z prezentovaných údajov pritom vyplýva, že **investičné výdavky alternatívy cez Trnovec nad Váhom, vyjadrené v cenovej úrovni roka 2023, sú o cca 254 mil. EUR vyššie, ako investičné výdavky pre alternatívu cez Leopoldov.**

## Záver

---

Zúčastnené strany sa zhodujú, že v rámci štúdie uskutočniteľnosti vyprojektované trasovanie a technické riešenie je technicky a prevádzkovo realizovateľné a vhodné pre prípadné ďalšie pokračovanie v tomto projektovom zámere.

Na projektový zámer výstavby novej trate však úzko nadväzujú ďalšie dva aktuálne riešené projektové zámery, ktoré výrazne vstupujú do analýz pre výstavbu novej trate, a to v podobe dopravného modelu, prevádzkových konceptov, úspory jazdných časov a celkovej koncepcie rozvoja nadväzujúcich tratí. Ide o strategický zámer už spomínanej modernizácie trate z Leopoldova do Nitry (bude posudzovaná elektrifikácia, optimalizácia a dispečerizácia trate až po Nové Zámky) a modernizácie trate z Bratislavy cez Nové Zámky do Štúrova a Komárna. Pre oba tieto strategické zámery je v súlade s *Harmonogramom prípravy a výstavby projektov železničnej infraštruktúry* pripravované spracovanie štúdií uskutočniteľnosti.

***Vzhľadom na vyššie uvedené skutočnosti sa dotknuté strany dohodli, že výhľadovo najrýchlejšie spojenie Nitry s Bratislavou by bolo cez Trnovec nad Váhom, a preto v rámci projektového zámeru výstavby novej trate z Trnovca nad Váhom do Nitry bude v územnom pláne kraja (a územných plánoch nižšej úrovne) premietnuté a sledované zachovanie územnej rezervy vyprojektovaného trasovania. Ako však bolo uvedené skôr, efektivita novej trate je podmienená modernizáciou úseku Bratislava – Trnovec nad Váhom. O ďalšom postupe v projektovej príprave bude preto definitívne rozhodnuté až na základe výsledkov/výstupov aktualizovaných štúdií uskutočniteľnosti posudzujúcich súvisiace strategické zámery – modernizáciu trate z Leopoldova cez Nitru až do Nových Zámkov a modernizáciu trate z Bratislavy cez Nové Zámky do Štúrova. Z krátkodobého hľadiska sa tak javí ako efektívnejšie zamerať sa najprv na elektrifikáciu a modernizáciu trate Nitra – Leopoldov.***

Za MD SR:

Za ŽSR:

Za ÚHP:

---

**Ing. Peter Šulko, PhD., MBA**  
generálny riaditeľ, SŽDD

---

**Ing. Miloslav Havrila**  
generálny riaditeľ

---

**Mgr. Martin Haluš, MSc.**  
riaditeľ