

Útvar hodnoty za peniaze

Ministerstvo financií SR / www.finance.gov.sk/uhp



Hodnota za peniaze projektu

*Vybudovanie strediska technicko-
hygienickej údržby v Košiciach*

Júl 2024

Upozornenie

Jedným zo zadaní projektu Hodnota za peniaze je ekonomicky posudzovať plánované verejné investície. Tento materiál je hodnotením Ministerstva financií SR k pripravovanému projektu na základe § 19a zákona 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Materiál pod vedením Martina Haluša a Martina Kmeťka pripravili Rastislav Farkaš a Matúš Rako na základe zverejnenej štúdie uskutočniteľnosti projektu, doplňujúcich materiálov a vyjadrení predkladateľa.

Všetky sumy v hodnotení sú uvedené v eur s DPH v odhadovanej cenovej úrovni 1. štvrťroka 2024. 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.

Zhrnutie

Opis projektu podľa štúdie

- **Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) plánuje vybudovať stredisko technicko-hygienickej údržby (THÚ) železničných vozidiel v Košiciach za 196,1 mil. eur.** Stredisko má byť jedným zo 6 nových stredísk THÚ, ktoré ZSSK vybudovalo alebo plánuje vybudovať po celom Slovensku. Po výstavbe a kolaudácii bude stredisko delimitované zo ZSSK pod Ministerstvo dopravy SR, aby slúžilo všetkým dopravcom bez diskriminácie na základe vlastníctva. ZSSK a ďalší dopravcovia budú následne využívať stredisko odplatne.
- **Projekt je pred vyhlásením verejného obstarávania na realizáciu stavby a investor ho plánuje financovať zo zdrojov Programu Slovensko 2021 – 2027.** Európska komisia už schválila projekt ako oprávnený na spolufinancovanie z prostriedkov EÚ a je zaradený do návrhu rozpočtu verejnej správy.
- **Cieľom projektu je zlepšiť služby železničnej osobnej dopravy prostredníctvom zrýchlenia čistenia a údržby železničných vozidiel a zníženia počtu ich porúch.** Projekt tiež zníži počty železničných vozidiel udržiavaných v zálohe a vytvorí tak priestor pre ich efektívnejšie využitie. Podľa štúdie je projekt spoločensky návratný s pomerom prínosov a nákladov 1,5.
- **V rámci projektu sa plánujú vybudovať haly prevádzkového ošetrovania súprav, stabilného umývača a kolosústruhu a koľajovej váhy v novej lokalite Nižné Kapustníky.** Štúdia skúmala len jednu alternatívu, nakoľko iná lokalita nového strediska sa nejaví ako perspektívna a súčasné stredisko by z dôvodu priestorových obmedzení nenaplnilo ciele projektu.

Hodnotenie MF SR

- **Koncept centralizácie činností THÚ do jedného strediska umožní rýchlejšiu a efektívnejšiu údržbu moderných železničných vozidiel.** Činnosti THÚ sú dnes vykonávané v provizórnych a obmedzených podmienkach vo viacerých pracoviskách, čo vyžaduje dlhší čas údržby a viac presunov železničných vozidiel.
- **Výstavba strediska je v súlade so strategickými dokumentami.** Prioritu projektu voči iným plánovaným investíciám by bolo možné vyhodnotiť, ak by existoval priorizovaný investičný plán ZSSK.
- **Nové stredisko THÚ v Košiciach je potrebné vzhľadom na plánované činnosti čistenia a údržby.** Vyhodnotiť jeho rozsah by však bolo možné, ak by štúdia obsahovala údaje o využití kapacity jednotlivých častí strediska. Nejasné je najmä využitie kolosústruhu, keďže ZSSK donedávna plánovala pokryť všetko svoje sústruženie novým kolosústruhom vo Vrútkach. Druhý kolosústruh síce prinesie úsporou nákladov na presuny vozidiel, nie je ale preukázaná jeho finančná návratnosť.
- **Namiesto analýzy nákladov a prínosov (CBA) je vhodnejšie sa pri tomto type projektov zamerať len na efektívnosť nákladov.** Vzhľadom k nutnosti vykonávať údržbu železničných vozidiel nie je potrebné počítať jej prínosy. Analýza nákladov a prínosov navyše vychádza z nesprávnych predpokladov počtu železničných vozidiel, počtu zamestnancov a počtu cestujúcich.
- **V projekte je potenciál úspor nákladov minimálne 11,2 mil. eur (6 %),** na základe porovnania jednotkových cien stavebných prác a materiálov rozpočtu s cenovými databázami ÚHP a CENEKON. Náklady však budú v čase lehoty na predkladanie ponúk vyššie z dôvodu nárastu cien stavebných prác a materiálov.

Odporúčania

- Preveriť finančnú návratnosť potreby kolosústruhu a zahrnúť ho do projektu až po preukázaní jeho návratnosti.
- Pred vyhlásením verejného obstarávania znížiť predpokladanú hodnotu zákazky o minimálne 11,2 mil. eur (6 %) na 184,9 mil. eur vychádzajúc z porovnania s cenovými databázami ÚHP a CENEKON a aktualizovať ju do predpokladanej cenovej úrovne v čase lehoty na predkladanie ponúk.
- Pri budúcich projektoch preukázať opodstatnenosť ich rozsahu kapacitnými prepočtami.
- Vypracovať priorizovaný investičný plán pre plánované investície ZSSK.
- Detailný rozpočet víťaznej ponuky sprístupniť ÚHP (MF SR) za účelom rozširovania referenčných ceníkov.

Popis projektu

Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) plánuje vybudovať ucelené stredisko slúžiace na zabezpečenie technicko-hygienickej údržby (THÚ) železničných vozidiel v Košiciach za 196,1 mil. eur¹. ZSSK plánuje projekt financovať zo zdrojov Programu Slovensko 2021 – 2027. Európska komisia už [schválila](#) projekt ako oprávnený na spolufinancovanie z prostriedkov EÚ a projekt je zaradený aj do návrhu rozpočtu verejnej správy na roky 2025 až 2027.

ZSSK v roku 2024 pripravila pre projekt štúdiu uskutočniteľnosti a v súčasnosti je pred vyhlásením verejného obstarávania na realizáciu stavby. Výber lokality vychádza zo štúdie uskutočniteľnosti na strategickej úrovni z roku 2016. Tá odporučila vybudovanie spolu 6 stredísk THÚ v Humennom, Nových Zámkoch, Zvolene, Žiline, Košiciach a Bratislave, ktoré by mali plne zabezpečiť činnosti THÚ po celom Slovensku. Nové stredisko v Košiciach má slúžiť pre železničné vozidlá dislokované práve v tomto uzle.

V súlade s podmienkami financovania a liberalizáciou osobnej železničnej dopravy bude stredisko po výstavbe a kolaudácii delimitované z majetku a správy ZSSK pod Ministerstvo dopravy SR, resp. novozriadenú spoločnosť. Dôvodom je, aby stredisko slúžilo všetkým dopravcom bez diskriminácie na základe vlastníctva. ZSSK a potenciálni ďalší dopravcovia budú následne využívať stredisko odplatne.

Ciele projektu

Hlavným cieľom projektu je podľa štúdie zlepšenie služieb železničnej osobnej dopravy. Cieľ projektu bol stanovený v súlade s [Metodickou príručkou k tvorbe analýz nákladov a prínosov \(CBA\) v sektore dopravy](#) (ďalej len „metodika CBA“) a je relevantný a dosiahnuteľný. Zlepšenie služieb železničnej osobnej dopravy sa má dosiahnuť prostredníctvom zníženia neplánovaných opráv hnacích koľajových vozidiel o 31 % a vozňov o 8 %. Okrem toho dôjde k zrýchleniu čistenia a údržby železničných vozidiel o 27 %, čím sa znížia počty železničných vozidiel udržiavaných v zálohe a vytvorí sa tak priestor pre ich efektívnejšie využitie. Stredisko tiež môže pomôcť odbremeniť košickú osobnú stanicu a umožniť tak budúce posilnenie dopravy.

Identifikácia potreby

Výstavba strediska je potrebná na zabezpečenie adekvátneho čistenia a údržby moderných železničných vozidiel. Súčasná pracovisko THÚ v Košiciach je zastarané, zodpovedá vozidlovému parku z polovice 20. storočia a nedispонуje dostatočnou kapacitou ani potrebným technickým vybavením, nie je preto možné komplexne vykonávať adekvátne čistenie a údržbu moderných železničných vozidiel. Moderné železničné vozidlá sú preto dnes udržiavané v provizórnych podmienkach a používané sú zastarané alebo nevhodné priestory rozptýlené do väčšieho počtu pracovísk.

Projekt je v súlade s návrhom *Stratégie rozvoja ZSSK do roku 2030*, ako aj s ďalšími strategickými dokumentami. Pre chýbajúci prioritizovaný investičný plán však nie je možné porovnať prioritu projektu voči iným plánovaným investíciám. Realizácia projektu prispieva k dosiahnutiu strategického cieľa [Strategického plánu rozvoja dopravy SR do roku 2030](#) zaistenia údržby železničných vozidiel a ich zázemia. Projekt tiež nadväzuje na zámer [Partnerskej dohody SR na roky 2021 – 2027](#) vybudovať strediská na kontrolu a prípravu železničného vozového parku. Priorizovaný investičný plán pre investície ZSSK v zmysle [Uznesenia vlády SR č. 649/2020](#), ktorý by porovnal prioritu hodnoteného projektu voči iným projektom, nebol v čase hodnotenia projektu zverejnený (termín jeho vytvorenia mal byť do 31. 03. 2021).

¹ Nakolko rozpočet predložený investorom so sumou 191,7 mil. eur je v cenovej úrovni 4. štvrťroka 2023, na prepočet do cenovej úrovne 1. štvrťroka 2024 bol použitý [Index cien stavebných prác](#) s klasifikáciou stavby 124 Budovy pre dopravu a telekomunikácie, 212 Železnice a dráhy a 214 Mosty, nadjazdy, tunely a podzemné dráhy.

Analýza alternatív

Štúdia posudzovala dve alternatívy – čiastkovú a plnohodnotnú – pričom odporúča plnohodnotnú, ktorá jediná dokáže naplniť ciele projektu. Čiastková alternatíva počítala s ponechaním súčasného strediska THÚ a dobudovaním len niektorých častí infraštruktúry (fekálna koľaj, prehliadkový kanál a pracovisko pre celoročné pravidelné umývanie skriň vozidiel). Avšak z dôvodu priestorových obmedzení by chýbala hala prevádzkového ošetrovania súprav a nedošlo by tak k naplneniu cieľov projektu. Čiastková alternatíva preto nebola ďalej rozpracovaná v rámci ekonomickej analýzy.

Iná lokalita nového strediska THÚ v Košickom kraji sa nejaví ako perspektívna. Poloha koľajiska nového strediska je optimálna vzhľadom na to, že je prevažne na nevyužitých pozemkoch a nadväzuje na osobnú stanicu, čím sa zabezpečí operatívny prísun a odsun súprav vlakov medzi osobnou stanicou a strediskom THÚ. Koncentrácia v jednej lokalite miesto vybudovania viacerých menších stredísk zabezpečí tiež lepšie využitie všetkých potrebných zariadení.

Plnohodnotná alternatíva počíta s vybudovaním strediska THÚ v novej lokalite Nižné Kapustníky pozostávajúceho z:

- koľajiska s 9 koľajami a s dvojkolajovým vstupom,
- haly prevádzkového ošetrovania súprav so 4 koľajami,
- 1 fekálnej koľaje,
- haly stabilného umývača s 1 koľajou,
- haly kolosústruhu a koľajovej váhy s 2 koľajami.

Analýza ponuky a dopytu

Plánovaný rozsah činností čistenia a údržby v novom stredisku THÚ v Košiciach je potrebný, chýbajú však údaje o využití kapacity jednotlivých častí strediska. Počet 9 koľají nového strediska vychádza z počtu 7 koľají súčasného strediska THÚ, ktoré bude novým nahradené a 2 koľají nutných na napojenie rušňového depa. Taktiež počet 4 koľají v hale prevádzkového ošetrovania súprav vychádza z počtu 4 súprav, ktoré budú v stredisku cez noc súčasne. Koľaje sú dimenzované na najdlhšiu vlakovú súpravu s 13 vozňami. Investor však neurobil kapacitný prepočet, ktorý by jednoznačne preukázal aj reálne využitie plánovaného počtu koľají. Vzhľadom na plánované posilňovanie dopravy je tu ale predpoklad ich reálneho využitia.

Potreba nového kolosústruhu je zdôvodnená, avšak nie je možné ju vyhodnotiť. Košice boli podľa internej štúdie uskutočniteľnosti ZSSK z roku 2017 pre umiestnenie nového kolosústruhu identifikované ako najvhodnejšia lokalita na Slovensku. Z dôvodu problémov s financovaním sa však ako alternatívna lokalita nakoniec vybralo rušňové depo vo Vrútkach, kde sa už [rekonštruuje](#) preň aj hala. ZSSK plánovala pokryť všetko svoje sústruženie práve týmto novým kolosústruhom vo Vrútkach. Napriek tomu ZSSK plánuje teraz obstaráť aj druhý kolosústruh do nového strediska THÚ v Košiciach, nakoľko sa ním ušetrí na presune vozidiel medzi Vrútkami a Košicami. Investor tiež predpokladá vďaka umiestneniu jeho využívaniu aj Maďarskými štátnymi železnicami, čo by prinieslo príjmy z externého prostredia. Investor však neurobil finančný prepočet, ktorý by jednoznačne preukázal opodstatnenosť potreby druhého kolosústruhu.

Ekonomické hodnotenie

Projekt má podľa štúdie pomer prínosov a nákladov 1,5 a väčšina investičných nákladov by mala byť preplatená z finančných prostriedkov EÚ. Ekonomická analýza ale nie je vypracovaná podľa platnej metodiky CBA a vzhľadom na nedostatky v analýze nie je možné na jej základe objektívne vyhodnotiť návratnosť projektu. Miesto analýzy nákladov a prínosov by vhodnejšou alternatívou pre tento typ projektu bola analýza efektívnosti nákladov.

V predloženej CBA nie je jasne zadefinovaný scenár, keď sa zachováva súčasný spôsob údržby bez výstavby nového strediska THÚ (tzv. scenár bez investície). V nákladovej stránke projektu štúdia predpokladá, že dôjde k zvýšeniu prevádzkových nákladov z dôvodu väčšieho rozsahu prác v uzle Košice. V prínosovej stránke projektu však štúdia predpokladá, že dôjde k zrýchleniu procesov, ktorých prínos sa počíta ako úspora z prevádzkových nákladov. Tento logický nesúlad vychádza z nesprávneho zadefinovania celkového počtu železničných vozidiel pre scenár bez investície, ktorý nepočíta s rovnakým objemom ako v investičnom scenári. Metodicky správne by ale počty vozidiel vyžadujúce údržbu mali byť v scenári s investíciou ako aj bez investície rovnaké. Pokiaľ sa všetky vozidlá alebo činnosti nedokážu realizovať na súčasnom stredisku THÚ v Košiciach, mal by scenár bez investície potom obsahovať prevádzkové náklady aj iných stredísk, resp. náklady na externých dodávateľov, ktoré/í tieto činnosti zaobstarávajú, alebo by zaobstarávali, ak by nedošlo k realizácii projektu.

Skutočnú návratnosť projektu nie je možné objektívne vyhodnotiť aj vzhľadom na množstvo nedostatkov v samotnej CBA. Napr. relatívna miera bezpečnosti sa nadhodnotila². Počíta sa s nárastom zamestnancov v novom stredisku THÚ už v roku 2027, aj keď k spusteniu prevádzky má dôjsť až v polovici roka 2028. Počet zamestnancov v štúdiu nesedí s dokumentáciou pre výber zhotoviteľa³. Prevádzkové náklady sú pre rok 2028 pre investičný scenár zhruba polovičné, než by mali byť⁴. Preindexovali sa náklady na neplánované opravy na cenovú úroveň roka 2028 napriek tomu, že by mali byť v stálych cenách cenovej úrovne 2023. Aplikovalo sa pravidlo polovice aj na externalitu v rozpore s platnou metodikou CBA.

Pri takomto type projektov je miesto CBA vhodnejšou alternatívou analýza efektívnosti nákladov. Údržbu železničných vozidiel je nutné vykonávať, spoločenský prínos technicko-hygienickej údržby je preto nespochybniteľný. Nakoľko však nie je možné tento spoločenský prínos spoľahlivo kvantifikovať v peňažnom vyjadrení, podľa platnej metodiky CBA by miesto CBA bolo vhodnejšie aplikovať analýzu efektívnosti nákladov.

Financovanie projektu bude zabezpečené z finančných prostriedkov EÚ, nakoľko by mali preplatiť až 99,6 % investičných nákladov bez DPH. Z Programu Slovensko 2021 – 2027 by sa malo financovať 162,8 mil. eur bez DPH a 0,6 mil. eur pôjde z vlastných zdrojov ZSSK (tabuľka 1). Zvyšných 32,7 mil. eur je DPH, ktorá sa zúčtuje samostatne. Vplyv prevádzkových nákladov na rozpočet verejnej správy nie je možné vierohodne kvantifikovať.

Tabuľka 1: Vplyvy na rozpočet verejnej správy (v mil. eur)

Zdroj finančného krytia	2025	2026	2027 – 2054
Investičné náklady	98,0	98,0	0,0
z toho Program Slovensko 2021 – 2027	81,4	81,4	0,0
z toho vlastné zdroje ZSSK	0,3	0,3	0,0
z toho DPH	16,3	16,3	0,0
Prevádzkové náklady	NA	NA	NA

Zdroj: rozpočet projektu, vyjadrenie predkladateľa, prepočet ÚHP

Prínosy projektu

Najväčšími prínosmi projektu sú podľa štúdie časové úspory zo zrýchlenia procesov v THÚ (70 %) a z prilákania cestujúcich z áut do vlakov (24 %) (tabuľka 2). Časové úspory zo zrýchlenia procesov v THÚ sú však v skutočnosti úspory prevádzkových nákladov. Prínosy z prilákania cestujúcich z áut do vlakov

² Podľa platnej metodiky CBA by sa mala relatívna miera bezpečnosti správne počítať ako pomer počtu zranení v Košickom kraji a počtu vozových kilometrov v Košickom kraji k nim prislúchajúci. Štúdia však relatívnu mieru bezpečnosti počítala ako pomer počtu zranení v Košickom kraji a počtu vozových kilometrov prevedenej dopravy, ktorá je zásadne nižšia ako počet všetkých vozových kilometrov v Košickom kraji. Tým sa relatívna miera bezpečnosti nadhodnotila a z nej vyplývajúce aj úspory nákladov na nevhodnosť.

³ Štúdia výhľadovo počíta so 194 zamestnancami, avšak dokumentácia pre výber zhotoviteľa výhľadovo predpokladá len 185 zamestnancov.

⁴ Nakoľko sa prevádzka nového strediska THÚ spustí až v 2. polroku 2028, CBA počíta v roku 2028 s jeho prevádzkovými nákladmi len v polovičnej sume. V 1. polroku 2028 sú však náklady nulové napriek tomu, že vlaky potrebujú čistenie a údržbu aj v 1. polroku 2028. Metodicky správny postup by tak mal obsahovať prevádzkové náklady za 1. polrok 2028 totožné so scenárom bez investície a nie nulové.

zas nastanú bez ohľadu na realizáciu projektu, nakoľko vyplývajú z plánovaných zmien v grafíkone vlakovej dopravy.

Tabuľka 2: Prínosy projektu podľa ekonomickej analýzy projektu (diskontované v mil. eur)

Typ prínosu	Výška prínosu	Podiel (%)
Úspora prevádzkových nákladov zo zrýchlenia procesov v THÚ	156,3	70 %
Zníženie počtu lokomotív posunu	4,8	2 %
Prínosy z prevedenej dopravy	54,7	24 %
z toho úspora prevádzkových nákladov cestných vozidiel	12,8	6 %
z toho úspora nákladov na nehodovosť	26,7	12 %
z toho environmentálne prínosy v cestnej doprave	15,2	7 %
Prínosy z efektívnejšej údržby železničných vozidiel	7,9	4 %
z toho časová úspora zo zvýšenia spoľahlivosti železničnej dopravy	1,5	1 %
z toho úspora nákladov z neplánovaných opráv	5,0	2 %
z toho environmentálne prínosy v železničnej doprave	1,5	1 %
Spolu	223,8	

Zdroj: štúdia uskutočniteľnosti, prepočet ÚHP

Úspory zo zrýchlenia procesov v THÚ, ako aj zníženie počtu lokomotív posunu sú v skutočnosti úspory prevádzkových nákladov a nie prínosy. Zrýchlenie procesov v THÚ sa v CBA počíta z prevádzkových nákladov, nepatria tak medzi prínosy. Podobne sa tak v nákladovej časti rozoberá obnova zostávajúcich lokomotív posunu, zníženie ich počtu tak predstavuje prevádzkovú úsporu v nákladovej časti.

Štúdia počíta aj s prínosmi z prevedenej dopravy z dôvodu zmeny grafikonu vlakovej dopravy, ku ktorej však dôjde bez ohľadu na realizáciu projektu. Podľa analýzy nákladov a prínosov bude v investičnom scenári zavedený nový výhľadový grafikon vlakovej dopravy ZSSK, ktorý prinesie zrýchlenie železničnej dopravy na Slovensku v priemere o 2 km/h. K zmenám v grafíkone vlakovej dopravy však dôjde bez ohľadu na realizáciu projektu s tým rozdielom, že sa údržba bude musieť vykonávať v provizórnych podmienkach, prípadne aj v iných strediskách či externe. Prevedená doprava z dôvodu zmien nezávislých na realizácii projektu je tak bezpredmetná.

Náklady projektu

V projekte je potenciál úspor nákladov minimálne 11,2 mil. eur (6 %) vychádzajúc z porovnania jednotkových cien stavebných prác a materiálov rozpočtu s cenovými databázami ÚHP a CENEKON. Prevádzkové náklady sa však nejavia správne vypočítané a miesto ich zvýšenia po realizácii projektu by malo dôjsť skôr k optimalizácii.

Celkové náklady na novú halu pre kolosústruh a kúpu kolosústruhu sa javia primerané. V roku 2018 České dráhy robili obdobný projekt vybudovania novej haly a kúpy kolosústruhu v Prahe. Nová hala vrátane kolosústruhu bola obstaraná za približne 150 mil. Kč, čo po zohľadnení zmeny cenovej hladiny a prepočítaní do eur prevyšuje⁵ náklady na novú halu a kúpu kolosústruhu v projekte ZSSK.

Na základe porovnania jednotkových cien stavebných prác a materiálov rozpočtu s cenovými databázami ÚHP a CENEKON je možné znížiť odhad nákladov o 11,2 mil. eur (tabuľka 3). S cenovými databázami ÚHP a CENEKON bolo možné porovnať položky v celkovej hodnote 115,2 mil. eur (59 % z celkovej hodnoty).

⁵ V cene českého projektu je okrem samotnej haly a kolosústruhu započítaná aj výstavba nového kofajiska a hlbokých základov pre montážnu šachtu.

Tabuľka 3: Porovnanie rozpočtu s cenovými databázami ÚHP a CENEKON (v mil. eur)

Objekt	Rozpočet	Potenciálna úspora
Príprava územia a odstránenie stavieb	17,0	3,0
Hala prevádzkového ošetrovania súprav	50,4	2,3
Hala stabilného umývača	5,1	0,1
Hala kolosústruhu a koľajovej váhy	8,5	0,0
Železničný zvršok	25,1	2,1
Železničný spodok	17,7	2,0
Trakčné vedenie	17,1	0,0
Zabezpečovacie zariadenia	10,3	-0,4
Iné	44,8	1,3
Spolu	196,1	11,2

Zdroj: rozpočet projektu, CENEKON, prepočet ÚHP

Štúdia predpokladá, že po realizácii projektu dôjde k zvýšeniu prevádzkových nákladov napriek tomu, že sa projekt javí byť skôr zameraný na optimalizáciu prevádzkových nákladov. Na jednej strane niektoré úspory prevádzkových nákladov, ako napr. zníženie počtu lokomotív posunu, štúdia identifikovala ako prínosy, napriek tomu, že ide o úsporu prevádzkových nákladov. Na druhú stranu nepočíta s potrebou nižšieho počtu posunovačov, rušňovodičov, výhybkárov a ďalších zamestnancov či so zrušením niektorých činností dnes vykonávaných v iných strediskách, napr. v Bratislave. Štúdia taktiež nepočíta s úsporou potreby vozidiel na zabezpečenie osobnej železničnej dopravy, nakoľko vďaka rýchlejšej realizácii údržby budú tieto vozidlá skôr v prevádzke a nebude potrebné ich mať preto toľko v zálohe.