

Útvar hodnoty za peniaze

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



Hodnota za peniaze projektu

*Vybudovanie strediska technicko-
hygienickej údržby v Žiline*

August 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 Žiline za 76,0 mil. eur.** V rámci projektu sa plánujú vybudovať haly prevádzkového ošetrovania súprav a stabilného umývača v priestore zrušenej zriaďovacej stanice na západnej strane stanice Žilina.
- **Po dokončení budú THÚ v Žiline využívať ZSSK, ale aj ďalší dopravcovia, odplatne.** Stredisko má byť jedným zo 6 nových stredísk THÚ, ktoré ZSSK vybuďovalo 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.
- **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.
- **Štúdia analyzovala plnohodnotne iba jednu alternatívu.** Riešenie s menším rozsahom bolo odmietnuté, keďže by podľa štúdie 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 Žiline je potrebné, jeho rozsah sa však vzhľadom na plánované činnosti čistenia a údržby javí nadhodnotený.** Kapacita návrhu strediska THÚ vychádza z neaktuálnych predpokladov z roku 2014. Vybudovanie nového rušňového depa a strediska THÚ vo Vrútkach či menší počet vlakových súprav odstavených v Žiline vplyvom zmeny grafikonu v roku 2022 výrazne znížili potrebu činností THÚ v Žiline. Navrhovaná kapacita strediska, najmä odstavné koľajisko, sa preto nejaví ako opodstatnená.
- **Poloha nového strediska THÚ nemusí byť najvhodnejšia a môže spomaliť železničnú dopravu v Žiline.** Západná strana stanice je na hranici svojej kapacity a hrozí jej preťaženie. Štúdia neposudzovala iné relevantné lokality pre umiestnenie nového strediska THÚ ako napr. východnú stranu stanice Žilina. Tá by mohla byť výhodnejšia vďaka efektívnejšiemu prísunu vlakov. Vzhľadom na vysoký stupeň prípravy by prehodnotenie polohy v tejto fáze mohlo kvôli opakovaniu povoľovacích procesov ohroziť financovanie z EÚ zdrojov. Všetky relevantné alternatívy by preto mali byť posudzované už na začiatku prípravy.
- **Namiesto analýzy nákladov a prínosov (CBA) by sa štúdia pri tomto type projektov mala zamerať na efektívnosť nákladov.** Vzhľadom k nutnosti vykonávať údržbu železničných vozidiel nie je potrebné počítať jej prínosy. CBA navyše vychádza z nesprávnych predpokladov počtu vlakov a cestujúcich. Presun cestujúcich z áut do vlakov nastane vplyvom zmeny grafikonu bez ohľadu na výstavbu THÚ.
- **Potenciál úspor na základe porovnania jednotkových cien a úpravy kapacity strediska je minimálne 14,1 mil. eur (19 %).** Na základe porovnania jednotkových cien v rozpočte s cenovými databázami ÚHP a CENEKON je možné znížiť odhad stavebných nákladov o 5,7 mil. eur. Ďalších minimálne 8,4 mil. eur je možné ušetriť znížením počtu koľají. Dodatočnú úsporu môže priniesť aj prehodnotenie kapacity samotného strediska, na jej vyčíslenie by však bolo potrebné spracovať detailný kapacitný model.

Odporúčania

- Znížiť predpokladanú hodnotu zákazky na základe cenového porovnania o 5,7 mil. eur (8 %) a aktualizovať ju do cenovej úrovne v čase lehoty na predkladanie ponúk.
- Zvážiť optimalizáciu kapacity a rozsahu koľají v novom stredisku THÚ s možnou dodatočnou úsporou minimálne 8,4 mil. eur (11 %).
- Pri podobných projektoch v budúcnosti zvážiť všetky relevantné alternatívy umiestnenia a zohľadniť najnovšie skutočnosti o vývoji dopravy.
- Vypracovať a zverejniť priorizovaný investičný plán pre plánované investície ZSSK.
- Detailný rozpočet víťaznej ponuky sprístupniť ÚHP (MF SR) za účelom rozširovania referenčných cenníkov.

Popis projektu

Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) plánuje vybudovať ucelené stredisko slúžiace na zabezpečenie technicko-hygienickej údržby (THÚ) železničných vozidiel v Žiline za 76,0 mil. eur. 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 Žiline 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 27 % a vozňov o 6 %. Okrem toho dôjde k zrýchleniu čistenia a údržby železničných vozidiel o 25 %, čím sa znížia počty železničných vozidiel udržiavaných v zálohe a vytvorí sa tak priestor pre ich efektívnejšie využitie.

Identifikácia potreby

Výstavba strediska je potrebná na zabezpečenie adekvátneho čistenia a údržby moderných železničných vozidiel. Súčasná pracovisko THÚ v Žiline je zastarané, zodpovedá vozidlovému parku z polovice 20. storočia a nedisponuje 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).

Analýza alternatív

Štúdia detailne posudzovala iba plnohodnotnú alternatívu, ktorá ako jediná dokáže naplniť ciele projektu. Čiastková alternatíva počítala s dobudovaním len niektorých častí infraštruktúry (hala prevádzkového ošetrovania vozidiel alebo koľaj na čistenie toaliet). Avšak nakoľko by nedošlo k naplneniu cieľov projektu, čiastková alternatíva nebola ďalej rozpracovaná v rámci ekonomickej analýzy.

Plnohodnotná alternatíva počíta s vybudovaním strediska THÚ v priestore zrušenej zriaďovacej stanice na západnej strane stanice Žilina pozostávajúceho z:

- vchodovo – odchodového koľajiska so 6 koľajami a s jednokoľajovým vstupom,
- 1 koľaje na zbrojenie koľajových vozidiel pohonnými hmotami,
- 1 koľaje na čistenie toaliet,
- haly stabilného umývača s 1 koľajou,
- haly prevádzkového ošetrovania súprav s 3 koľajami,
- odstavného koľajiska s 8 koľajami.

Analýza ponuky a dopytu

Plánovaný rozsah činností čistenia a údržby v novom stredisku THÚ v Žiline je neaktuálny a pravdepodobne nadhodnotený vzhľadom na už existujúce stredisko THÚ vo Vrútkach a zmeny v grafikone. Kapacita návrhu strediska THÚ vychádza z neaktuálnych predpokladov z roku 2014 na počty udržiavaných vlakov a dostupnosť iných stredísk a len s menšími úpravami v roku 2023. Nie sú preto plnohodnotne zohľadnené nové skutočnosti, ako napr. vybudovanie nového rušňového depa a strediska THÚ vo Vrútkach v roku 2020 či výrazná zmena konceptu grafikonu vlakovej dopravy v roku 2022. Uvedené skutočnosti znížili potrebu činností THÚ z uvažovaných 38 súprav na 16 (t. j. zníženie o 58 %), preto sa kapacita nového strediska nejaví ako opodstatnená v navrhovanom rozsahu. Zmodernizovaná stanica Žilina má odstavné koľaje celkovej dĺžky 2 924 metrov, čo postačuje na odstavenie všetkých súprav, ktoré podľa [výhľadového grafikonu vlakovej dopravy](#) budú využívať v Žiline služby nového strediska THÚ (tabuľka 1). Služby nového strediska THÚ síce budú využívať všetci dopravcovia, v súčasnosti je to nad rámec výhľadového grafikonu vlakovej dopravy len 1 vlak denne. Odstavné koľajisko v novom stredisku THÚ sa tak nejaví ako potrebné. Navyše v stredisku THÚ vo Vrútkach bol vybudovaný stabilný umývač či koľaj na čistenie toaliet, avšak podľa vyjadrení predkladateľa sa tieto činnosti presunú do nového strediska THÚ v Žiline. Nie je preto jasné, či budú vo Vrútkach dostatočne využívané. Na presné vyčíslenie potrebnej kapacity strediska je preto nevyhnutné spracovať kapacitný model zohľadňujúci aj výstavbu ostatných stredísk THÚ.

Tabuľka 1: Počet a dĺžka odstavených súprav v Žiline podľa výhľadového grafikonu vlakovej dopravy

Linka	Trasa	Dĺžka súpravy (m)		Počet odstavených súprav		Potreba koľají (m)	
		Obvyklá	Maximálna	Deň	Noc	Deň	Noc
P70	Čadca – Liptovský Mikuláš	105	185	2	2	370	370
Ex5	Žilina – Ostrava – Praha	200	225	0	1	0	225
Ex2	Žilina – Púchov – Praha	200	275	0	2	0	550
R10	Bratislava – Žilina	200	225	0	0	0	0
R15	Žilina – Zvolen	125	125	0	1	0	125
Ex1	Bratislava – Košice	275	275	0	2	0	550
P20	Rajec – Žilina	30	60	1	2	60	120
P71	Trenčín – Žilina	80	105	2	1	210	105
Spolu				5	11	640	2 045

Zdroj: Plán dopravnej obslužnosti, prepočet ÚHP

Poloha nového strediska THÚ sa nejaví ako optimálna a môže spomaliť železničnú dopravu v Žiline. Stredisko sa navrhuje na západnej strane stanice Žilina v priestore zrušenej zriaďovacej stanice, nakoľko nie je potrebný výkup pozemkov a nevyžaduje tak dodatočné náklady. Západná strana stanice Žilina je však podľa analýzy Výskumného ústavu dopravného¹ kapacitne využívaná na 60 až vyše 70 % a hrozí jej preťaženosť². Napojenie strediska v rovnakom mieste, kde je odstavená väčšina vlakov končiacich v Žiline, môže vytvárať

¹ Potvrdenie opodstatnenosti projektu Uzol Žilina – odborné stanovisko, Výskumný ústav dopravný, 2018.

² Podľa [vyhlášky 406](#) Medzinárodnej železničnej únie kapacitné využitie nad 70 % indikuje preťaženú infraštruktúru.

prevádzkové komplikácie spojené s prísunom a odsunom súprav, a tým zvýšiť časové straty aj prevádzkové náklady. Vhodnejšou lokalitou pre umiestnenie nového strediska THÚ sa javí východná strana stanice Žilina, nakoľko poskytuje priestor, je kapacitne výrazne menej vyťažená (podľa analýzy Výskumného ústavu dopravného na menej ako 20 %) a zároveň by mohla umožniť jednoduchší, rýchlejší a lacnejší prísun väčšieho počtu končiacich vlakov. Pozemky na východnej strane stanice Žilina sú prevažne vo vlastníctve mesta Žilina. Namiesto výkupu pozemkov by sa tak mohla zvážiť len ich zámena za iné pozemky vo vlastníctve štátu. Vzhľadom na vysoký stupeň prípravy by však prehodnotenie polohy v tejto fáze mohlo kvôli opakovaniu povoľovacích procesov od začiatku ohroziť financovanie z EÚ zdrojov a významne by predĺžilo realizáciu projektu.

Ekonomické hodnotenie

Ekonomická analýza projektu nie je vypracovaná podľa platnej metodiky CBA. Projekt má podľa štúdie pomer prínosov a náklad 1,2, avšak návratnosť projektu vzhľadom na nedostatky v analýze nie je možné objektívne vyhodnotiť. Miesto analýzy nákladov a prínosov by vhodnejšou alternatívou pre tento typ projektu bola analýza efektívnosti nákladov. Investičné náklady by na základe cenového porovnania a úpravy rozsahu projektu mohli byť nižšie o 5,7 mil. eur až 14,1 mil. eur (8 až 19 %). Väčšina investičných nákladov by mala byť preplatená z finančných prostriedkov EÚ.

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 Žilina. 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 Žiline, 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. sa nadhodnotila³ relatívna miera bezpečnosti. Preindexovali sa náklady na neplánované opravy na cenovú úroveň roka 2029 napriek tomu, že by mali byť v stálych cenách cenovej úrovne 2023. Aplikovalo sa pravidlo polovice aj na externality 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 63,1 mil. eur bez DPH a 0,2 mil. eur pôjde z vlastných zdrojov ZSSK (tabuľka 2). Ministerstvo dopravy SR žiada pre projekt približne rovnakú sumu (65,0 mil. eur bez DPH) aj v návrhu rozpočtu verejnej správy na roky 2025 až 2027, avšak na rozdiel od štúdie v pomere 1:1 medzi rokmi 2025 a 2026. Zvyšných 12,7 mil. eur je DPH, ktorá sa zúčtuje samostatne. Vplyv prevádzkových nákladov na rozpočet verejnej správy nie je možné vierohodne kvantifikovať.

³ Podľa platnej metodiky CBA by sa mala relatívna miera bezpečnosti správne počítať ako pomer počtu zranení v Žilinskom kraji a počtu vozových kilometrov v Žilinskom kraji k nim prislúchajúci. Štúdia však relatívnu mieru bezpečnosti počítala ako pomer počtu zranení v Žilinskom kraji a počtu vozových kilometrov prevedenej dopravy, ktorá je zásadne nižšia ako počet všetkých vozových kilometrov v Žilinskom kraji. Tým sa relatívna miera bezpečnosti nadhodnotila a z nej vyplývajúce aj úspory nákladov na nehodovosť.

Tabuľka 2: Vplyvy na rozpočet verejnej správy (v mil. eur)

Zdroj finančného krytia	2025	2026	2027 – 2054
Investičné náklady	31,7	44,3	0,0
z toho Program Slovensko 2021 – 2027	26,3	36,8	0,0
z toho vlastné zdroje ZSSK	0,1	0,1	0,0
z toho DPH	5,3	7,4	0,0
Prevádzkové náklady	NA	NA	NA

Zdroj: rozpočet projektu, štúdia uskutočniteľnosti, vyjadrenie predkladateľa, prepočet ÚHP

Prínosy projektu

Najväčšími prínosmi projektu sú podľa štúdie časové úspory zo zrýchlenia procesov v THÚ (31 %) a z prilákania cestujúcich z áut do vlakov (58 %) (tabuľka 3). Časové úspory zo zrýchlenia procesov v THÚ sú však v skutočnosti úspory prevádzkových nákladov. Prínosy z prilákania cestujúcich z áut do vlakov zas nastanú bez ohľadu na realizáciu projektu, nakoľko vyplývajú z plánovaných zmien v grafíkone vlakovej dopravy.

Tabuľka 3: Prínosy projektu podľa ekonomickej analýzy projektu (diskontované v mil. eur)

Typ prínosu	Výška prínosu	Podiel (%)
Úspora prevádzkových nákladov zo zrýchlenia procesov v THÚ	34,6	31 %
Zníženie počtu lokomotív posunu	2,4	2 %
Prínosy z prevedenej dopravy	65,5	58 %
z toho úspora prevádzkových nákladov cestných vozidiel	24,0	21 %
z toho úspora nákladov na nehodovosť	12,5	11 %
z toho environmentálne prínosy v cestnej doprave	29,1	26 %
Prínosy z efektívnejšej údržby železničných vozidiel	10,3	9 %
z toho časová úspora zo zvýšenia spoľahlivosti železničnej dopravy	2,9	3 %
z toho úspora nákladov z neplánovaných opráv	4,3	4 %
z toho environmentálne prínosy v železničnej doprave	3,1	3 %
Spolu	112,8	

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 1,6 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 5,7 mil. eur (8 %) vychádzajúc z porovnania jednotkových cien stavebných prác a materiálov rozpočtu s cenovými databázami ÚHP a CENEKON. Ďalšie úspory je možné dosiahnuť zmenou rozsahu projektu. Prevádzkové náklady sa však nejavia správne vypočítané a miesto ich zvýšenia po realizácii projektu by malo dôjsť skôr k optimalizácii.

V projekte je potenciál úspor nákladov z optimalizácie rozsahu nového strediska THÚ minimálne 8,4 mil. eur⁴. Nakoľko zmodernizovaná stanica Žilina má postačujúcu kapacitu pre odstavenie všetkých súprav využívajúcich činnosti THÚ, odstavné koľajisko v novom stredisku THÚ sa preto nejaví byť potrebné. Ďalšiu úsporu nákladov by bolo možné identifikovať až po presnom vyčíslení potrebnej kapacity strediska, ktoré by zohľadnilo existujúce stredisko THÚ vo Vrútkach a zmenu konceptu grafikonu vlakovej dopravy. Úspora nákladov z optimalizácie rozsahu nového strediska THÚ bez nutnosti zdržania projektu je možné dosiahnuť nerealizovaním určitých častí strediska aj po podpise zmluvy počas realizácie stavby.

Na základe porovnania jednotkových cien stavebných prác a materiálov rozpočtu s cenovými databázami ÚHP a CENEKON je možné znížiť odhad nákladov o 5,7 mil. eur⁵ (tabuľka 4). S cenovými databázami ÚHP a CENEKON bolo možné porovnať položky v celkovej hodnote 44,3 mil. eur (58 % z celkovej hodnoty).

Tabuľka 4: Porovnanie rozpočtu s cenovými databázami ÚHP a CENEKON (v mil. eur)

Objekt	Rozpočet	Úspora z porovnania	Úspora z rozsahu	Celková úspora
Hala prevádzkového ošetrovania súprav	19,2	1,2	0,0	1,2
Hala stabilného umývača	4,4	0,1	0,0	0,1
Železničný zvršok	13,8	-0,3	4,3	4,0
Elektrický ohrev výhybiek	1,1	0,1	0,3	0,4
Trakčné vedenie	5,9	0,5	1,8	2,3
Vonkajšie osvetlenie	1,3	0,1	0,5	0,6
Zabezpečovacie zariadenia	5,8	-0,1	1,5	1,4
Iné	24,5	4,1	0,0	4,1
Spolu	76,0	5,7	8,4	14,1

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. 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.

⁴ Úspora nákladov na odstavné koľajisko sa odhadla z jednotlivých stavebných objektov pomerovo podľa dĺžky koľají, počtu výhybiek a osvetľovacích veží.

⁵ Úspora z porovnania jednotkových cien stavebných prác a materiálov rozpočtu s cenovými databázami ÚHP a CENEKON sa nepočítala z nákladov na odstavné koľajisko, aby nedošlo k duplicitnému započítaniu úspory nákladov.