

Nákup elektrických ucelených súprav do diaľkovej dopravy

Autor: Matúš Rako

Dátum hodnotenia: 09. 07. 2026

Predkladateľ	Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. (ZSSK)	
Výška nákladov	Investícia: 327,4 mil. eur (fixná časť) 286,5 mil. eur (opcia)	Prevádzka (1 rok): 11,1 mil. eur (servis fixnej časti)

Zhrnutie projektu

Opis projektu	Nákup 8 elektrických ucelených súprav pre diaľkovú dopravu na linke Bratislava – Košice s možným pokračovaním do Viedne vrátane servisu na 10 rokov a s opciou na ďalších 7 kusov.
Cieľ projektu	Zvýšenie kvality vnútroštátnej a medzinárodnej diaľkovej dopravy a náhrada starších modernizovaných vozňov.
Ďalšie informácie	Projekt je po ukončení verejného obstarávania. Ministerstvo financií Slovenskej republiky (MF SR) hodnotilo projekt v marci 2025 pred vyhlásením verejného obstarávania. Odporúčaním bolo: - Realizovať nákup nových elektrických ucelených súprav pre diaľkovú dopravu až po skončení životnosti väčšieho počtu modernizovaných vozňov ZSSK o približne 10 rokov. Do tej doby presunúť na linku Bratislava – Košice najnovšie vozne ZSSK a zabezpečiť náhradu za najstaršie vozne 1. triedy. - Pred podpisom zmluvy aktualizovať ekonomickú analýzu projektu s využitím konkrétnej ponuky. - Analyticky porovnať výhodnosť internej a externej údržby elektrických ucelených súprav a výsledky zohľadniť vo verejnom obstarávaní. - Pripraviť prioritizovaný investičný plán pre projekty obnovy vozidlového parku ZSSK a vypracovať koncepciu budúceho nasadenia a potreby vozidiel. Financovanie fixnej časti projektu nie je nateraz potvrdené. Investor predpokladá využitie európskych zdrojov z ďalšieho programového obdobia. Podľa návrhu kúpnej zmluvy nadobudne účinnosť až po zabezpečení financovania fixnej časti projektu. Financovanie opcie nie je nateraz známe. Dodanie nových súprav z fixnej časti projektu očakáva ZSSK, ktorá projekt realizuje, najskôr v rokoch 2032 – 2033, t. j. až po plánovanej liberalizácii osobnej železničnej dopravy na linke Bratislava – Košice v roku 2030. Podľa vyjadrení Ministerstva dopravy Slovenskej republiky (MD SR) budú nové súpravy po dodaní sprístupnené akémukoľvek víťazovi súťaže. V prípade neúspechu ZSSK v súťaži tak budú podľa MD SR obstarané vozidlá prevádzkované novým dopravcom.

Hodnotenie projektu

Súlad s investičným plánom a stratégiou	Projekt je formálne v súlade so všeobecným cieľom modernizovať železničné vozidlá, nie je ale nateraz zaradený v prioritizovanom investičnom pláne ZSSK. Štúdia predpokladá začatie realizácie projektu až po zabezpečení financovania, a to najskôr v roku 2028. Projekt je zatiaľ zaradený do zásobníka potenciálnych projektov na realizáciu. Pre chýbajúce finančné krytie ale nie je nateraz zaradený do interného prioritizovaného investičného plánu ZSSK na roky 2026 – 2030.
---	---

Vyhodnotenie cieľov, dopytu a alternatív	Kvalitu dopravy na linke Bratislava – Košice je možné zvýšiť presunom vozňov z iných liniek. Už dnes na linke Bratislava – Košice jazdia prevažne nové vozne dodávané do roku 2021. Zvyšných 20 až 30 % sedacej kapacity zabezpečujú staršie vozne¹, ktoré boli modernizované pred približne 20 rokmi a nachádzajú sa tak na hranici svojej štandardnej životnosti. Tieto vozne, ktoré sa postupne stávajú morálne zastaranými, môžu byť nahradené novými vozňami uvoľnenými z iných liniek po dokončení prebiehajúcich projektov ZSSK. Ide o projekty nákupu elektrických jednotiek do regionálnych liniek v okolí Košíc a diaľkovej linky Bratislava – Žilina². Uvoľnené vozne môžu byť nasadené na linku Bratislava – Košice ešte pred predpokladaným dodaním súprav z predloženého projektu. Kvalitu železničnej dopravy by v najbližších rokoch mohli vo väčšej miere ako navrhovaný projekt zvýšiť investície do jednotiek pre iné linky a do efektívnejšej údržby. Dodanie nových ucelených súprav pre linku Bratislava – Košice bude opodstatnené okolo roku 2035, keď presiahne viacero radov modernizovaných vozňov svoju životnosť a bude ich potrebné nahradiť. Medzitým by ZSSK mohla preveriť v rámci vypracovania celkovej koncepcie obnovy vozidlového parku aktuálne potrebné projekty. Napr. nákupy nových elektrických jednotiek pre rýchliky na linke Bratislava – Banská Bystrica a regionálne expresy na linke Košice – Humenné by viedli k náhrade zastaraných rušňov a vozňov a k zníženiu prevádzkových nákladov. ZSSK v súčasnosti chýbajú hybridné vozidlá aj pre rýchliky na linke Bratislava – Prievidza, ktorá je čiastočne elektrifikovaná. Zlepšenie údržby a menšie cielené modernizácie by zlepšili kvalitu dopravy a zvýšili využitie súčasných moderných vozidiel. Možné predĺženie linky Bratislava – Košice až do Viedne nebolo v štúdií posudzované. ZSSK zdôvodňuje projekt aj možným predĺžením linky Bratislava – Košice až do Viedne s využitím rýchlosti 200 km/h. Zavedenie rýchlikov na trati Bratislava – Viedeň je síce odporúčané v Pláne dopravnej obslužnosti, nebolo však predmetom predloženej štúdie. Chýba tak analýza, ktorá by posúdila rôzne alternatívy, ako najefektívnejšie by bolo možné prevádzkovať rýchliky na trati Bratislava – Viedeň. Prípadné nasadenie nových súprav v medzinárodnej doprave môže byť aj prekážkou financovania projektu z európskych zdrojov. V minulosti totiž bolo možné financovanie nákupu nových koľajových vozidiel z európskych zdrojov iba pre vnútroštátnu dopravu.
Analýza nákladov	Jednotková cena za súpravu je na hornej hranici cien iných podobných projektov. Vysúťažená cena je zhodná s predpokladanou hodnotou zákazky. V prepočte na 1 súpravu je však na hornej hranici podobných projektov v zahraničí v posledných rokoch (tabuľka 1). Vplyv na vysúťaženú cenu projektu mohol mať nízky počet uchádzačov vo verejnom obstarávaní, nakoľko sa ho zúčastnil len jeden uchádzač. Vyššia cena oproti projektom v zahraničí môže byť ovplyvnená aj nižším rozsahom projektu.
Ďalšie zistenia a riziká	Odporúčania MF SR z hodnotenia projektu pred verejným obstarávaním boli čiastočne zapracované. Plánované dodanie vozidiel bolo oproti pôvodnému zámeru posunuté o 4 roky, čo je bližšie k horizontu, keď bude potrebné obnoviť vo väčšej miere vozidlá ZSSK v diaľkovej doprave. ZSSK vypracovala prioritovaný investičný plán pre projekty obnovy vozidlového parku ZSSK a aktualizáciu ekonomickej analýzy projektu. Bez analyticky podloženej koncepcie obnovy vozidlového parku však nie je možné jednoznačne potvrdiť, že navrhované riešenie je najefektívnejšie. Podľa aktualizovanej štúdie je interná údržba a opravy vozidiel efektívnejšia o 16 % než externá servisná zmluva, vyžaduje si ale najprv dobudovanie vhodnej haly údržby a opráv. Externá servisná zmluva je preto do doby dobudovania vhodnej haly nevyhnutná.

¹ Ide predovšetkým o rady modernizovaných vozňov Bmeer, Bpeer a vozne prvej triedy Apeer.

² Presun vozňov z regionálnej dopravy do diaľkovej si síce môže vyžadovať udelenie výnimky alebo úpravu kategorizácie vlakov, v minulosti k podobným zmenám pri využití vozidiel však už došlo.

Odstup približne 7 rokov medzi podpisom zmluvy a dodaním vozidiel zvyšuje riziko, že projekt nebude reagovať na aktuálnu situáciu na trhu. Začatie realizácie projektu sa očakáva najskôr v roku 2028 a dodanie vozidiel až v rokoch 2032 – 2033. Medzičasom však môžu byť požiadavky objednávateľa dopravy (MD SR) iné z dôvodu liberalizácie osobnej železničnej dopravy po roku 2030 a následných zmien na trhu. Podľa návrhu zmluvy dodávateľ môže od realizácie fixnej časti projektu aj odstúpiť, keďže zmluva nenadobudla účinnosť do 30. 06. 2026.

Zníženie prevádzkových nákladov a skrátenie cestovného času sa dostaví až v prípade uplatnenia opcie. Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu komfortu nateraz najmä nízkopodlažným nástupom a výstupom cestujúcich a vyššou vybavenosťou vozidiel. V budúcnosti po dožití väčšieho množstva modernizovaných vozňov a uplatnení opcie projekt prinesie³ aj dodatočné prínosy formou zníženia prevádzkových nákladov a skrátenia cestovného času vďaka akcelerácii a lepšej plynulosti jazdy.

Nákup všetkých 15 elektrických ucelených súprav sa zároveň môže prekryvať s potenciálnym uplatnením opcie na prenájom 15 rušňov z roku 2024. ZSSK si prenajala 15 rýchlikových rušňov Vectron s [opciou](#) na ďalších 15 kusov, čo dokáže kompletne pokryť potrebu v diaľkovej doprave. Ak by ZSSK pristúpila aj k uplatneniu opcie a aj k nákupu 15 elektrických ucelených súprav skôr, ako sa skončí prenájom 15 rušňov v rokoch 2034 – 2036, disponovala by väčším počtom rušňov, než reálne potrebuje. To by mohlo viesť k predčasnému odstavovaniu rušňov radu 361 už po 10 až 15 rokoch od ich modernizácie, t. j. približne v polovici životnosti. Pre ZSSK bude preto potrebné dbať na koordináciu jednotlivých obstarávaní tak, aby nedošlo k obstaraniu väčšieho počtu vozidiel, ako je potrebné.

Odporúčania

- Pre zvýšenie komfortu cestujúcich presunúť na linku Bratislava – Košice najnovšie vozne z iných liniek po dokončení prebiehajúcich projektov ZSSK.
- Pred definitívnym rozhodnutím o realizácii projektu vypracovať koncepciu obnovy vozidlového parku, preveriť súlad projektu s touto koncepciou a jeho aktuálnu potrebu.
- Zosúladiť realizáciu projektu s predpokladaným koncom životnosti modernizovaných vozňov a končiacim prenájomom rušňov okolo roku 2035.
- Vyhodnotiť efektívnosť predĺženia linky Bratislava – Košice do Viedne.

Prílohy

Tabuľka 1: Porovnanie cien elektrických súprav v diaľkovej doprave

Upozornenie

Všetky sumy v hodnotení sú uvedené v eur s DPH v cenovej úrovni 1. štvrtroka 2026, ak nie je uvedené inak. Ekonomické hodnotenie MF SR má pre subjekty odporúčací charakter a negarantuje prostriedky z rozpočtu verejnej správy v hodnote investičného projektu. Rozhodnutie o realizácii projektu je v kompetencii jednotlivých ministrov.

³ Do času uplatnenia opcie však tieto dodatočné prínosy nenastanú, nakoľko linka Bratislava – Košice si pri zmiešanom vozidlovom parku vyžaduje o 1 súpravu viac a cestovné poriadky sa vytvárajú pre najpomalšie vozidlo na danej linke.

Tabuľka 1: Porovnanie cien elektrických súprav v diaľkovej doprave (v mil. eur s DPH)

Dopravca	Krajina	Model	Počet*	Kapacita	Rok	Vysúťážená cena za 1 vozidlo	Dodatočné náklady za 1 vozidlo**	Celková cena za 1 vozidlo
Westbahn	Rakúsko	KISS 3	15	526	2019	31,5	3,0	34,5
Deutsche Bahn	Nemecko	Talgo 230***	56 z 100	574	2023	39,6	0,6	40,2
PKP Intercity	Poľsko	Coradia Max	42 z 72	550	2025	28,4	3,0	31,4
Vysúťážená cena			8 z 15	550				40,9

* Vyšší počet môže indikovať úsporu z rozsahu.

** Dodatočné náklady vyžadované v slovenských podmienkach pre korektné porovnanie za vyšší počet trakčných systémov, zabezpečovacích systémov, rádiostaní a zaškolenie dopravcov ocenené odborným odhadom ZSSK.

*** Model Talgo 230 predstavuje súpravu typu push-pull s lokomotívou.

Pozn.: Na prepočet do rovnakej cenovej úrovne bol použitý [Index cien priemyselných výrobcov](#) podľa SK NACE 32.2 Výroba železničných lokomotív a vozového parku a aplikovaná slovenská sadzba DPH 23 %.

Zdroj: obstarávania v [Nemecku](#), [Poľsku](#) a [Rakúsku](#),
prepočet ÚHP