

Útvar hodnoty za peniaze

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



Hodnota za peniaze projektu

*Rýchlostná cesta R2
Kriváň – Tornaľa*

Júl 2022

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 Štefana Kišša a Martina Haluša pripravili Rastislav Farkaš a Michal Kalafut na základe zverejnenej štúdie uskutočniteľnosti projektu a iných podkladov popísaných v tomto hodnotení.

Hodnotenie 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 projektu

- Národná diaľničná spoločnosť zverejnila štúdiu uskutočniteľnosti rýchlostnej cesty R2 Kriváň – Tornaľa z roku 2014. Štúdiá delí R2 na osem úsekov. Vo výstavbe sú momentálne dva úseky R2 Kriváň – Mýtina a R2 Mýtina – Tomášovce.
- NDS má v úmysle pokračovať v príprave ďalších dvoch úsekov R2 Zacharovce – Bátka a R2 Bátka – Figa, pre ktoré už existuje dokumentácia pre stavebné povolenie. Ministerstvo dopravy SR však s nimi v investičnom pláne cestnej infraštruktúry do roku 2032 nepočíta a štúdiá uskutočniteľnosti odporúča ich výstavbu až po roku 2038.
- Podľa dokumentácie pre stavebné povolenie sú celkové náklady na výstavbu 300 mil. eur s DPH. Cena bola stanovená pred výrazným rastom cien stavebných materiálov v roku 2021.
- Denná intenzita vozidiel na ceste I/16 medzi Lučencom a Figou dosahuje 5 700 až 8 200 vozidiel podľa údajov z roku 2019. Podiel ťažkej dopravy predstavuje 25 až 30 %.

Hodnotenie MF SR

- Štúdiá vychádza z neaktuálnych údajov z celoštátneho sčítania dopravy 2010 a automatického sčítania dopravy z roku 2014.
- Porovnávali sa iba varianty s rôznym počtom pruhov rýchlostnej cesty. Nevyhodnocovala možnosť modernizácie alebo preloženia cesty prvej triedy.
- Náklady na výstavbu jedného kilometra týchto dvoch úsekov sú o približne 50 % vyššie ako už zazmluvnené zložitejšie úseky.
- Spoločenskú návratnosť projektu nie je možné vyhodnotiť. Analýza nákladov a prínosov je vypracovaná podľa neaktuálnej metodiky. Výpočty nie je možné overiť, nakoľko nie sú prístupné. Podľa strategickej CBA z priorit vo výstavbe cestnej infraštruktúry sú projekty v súčasnej podobe spoločensky nenávratné.

Odporúčania

- Bez aktualizácie štúdie nepokračovať v príprave projektu v súčasnej podobe na žiadnom úseku.
- Pred prípadným pokračovaním v príprave projektov aktualizovať alebo vypracovať novú štúdiu uskutočniteľnosti podľa platnej metodiky a na základe aktuálnych údajov.
- Zvážiť varianty úplného alebo čiastočného preloženia a modernizácie časti súčasnej cesty I/16.

Popis projektu

Národná diaľničná spoločnosť (NDS) zverejnila štúdiu uskutočniteľnosti (ŠU) rýchlostnej cesty R2 Kriváň – Tornaľa vypracovanú v roku 2014. V čase vypracovania štúdie boli celkové odhadované náklady na výstavbu 846 mil. eur v polovičnom profile a 1 380 mil. eur v plnom profile. Medzi Kriváňom a Tornaľou je rýchlostná cesta rozdelená na osem úsekov.

Obrázok 1: rýchlostná cesta R2 Kriváň – Tornaľa



Zdroj: mapy.cz, spracovanie ÚHP

Doterajšia príprava

V súčasnosti z ôsmich úsekov sú tri s dĺžkou 17,9 km v prevádzke. Úsek medzi Kriváňom a Lovinobaňou v hodnote 432 mil. eur a v dĺžke 22,6 km je vo výstavbe. NDS má v úmysle pokračovať v príprave ďalších dvoch úsekov v dĺžke 14,6 km. Ide o úseky Zacharovce - Bátka a Bátka – Figa v polovičnom profile, kde očakávané náklady na ich výstavbu predstavujú 300 mil. eur. Pre oba úseky sú vypracované dokumentácie pre stavebné povolenie.

Výhľad ďalšej prípravy

[Investičný plán cestnej infraštruktúry](#) ministerstva dopravy neuvažuje s realizáciou žiadneho projektu na tomto úseku do roku 2032. Štúdia odporúča projekty realizovať až po roku 2027 (Tabuľka 1).

Tabuľka 1: Harmonogram výstavby R2

Názov úseku	Odporúčaný rok začatia výstavby podľa ŠU	Plánovaný rok začatia výstavby podľa MDV
Lovinobaňa - Ožďany	2027	Po 2032
Ožďany - Zacharovce	2038	Po 2032
Zacharovce - Bátka	2038	Po 2032
Bátka - Figa	Po 2040	Po 2032

Zdroj: ŠU, spracovanie ÚHP

Súčasný stav a prognóza dopytu

V roku 2019 prešlo cestou I/16 Rimavská Sobota denne 8 200 vozidiel. Medzi Zacharovcami a Figou 5 750 vozidiel. Podiel ťažkých vozidiel je 25 až 30%. Podobné intenzity sa nachádzajú na úsekoch I/51 medzi Trnavou a Trstínom a na ceste I/64 medzi Nitrou a Novými Zámkami, kde sa uvažuje s výstavbou preložiek ciest a obchvatov obcí v dvojpruhovom prevedení. Intenzity sú podobné aj s úsekom cesty I/59 medzi Ružomberkom a Námestovom, kde sa uvažuje s výstavbou R3 v polovičnom profile.

Podľa cestnej databanky šírka vozovky je v mnohých úsekoch mimo obcí pod 9 metrov, čo môže znižovať bezpečnosť premávky. Podľa slovenskej normy by cesty prvej triedy mali byť široké aspoň 9,5 metra.

Štúdia vychádza z neaktuálnych údajov z celoštátneho sčítania dopravy (CSD) z roku 2010 a z automatického sčítania dopravy (ASD) z roku 2014. Pre prognózy intenzity dopravy v budúcnosti boli použité regionálne koeficienty rastu. Dobrou praxou, ktorú v novších štúdiách dodržiava SSC aj Národná diaľničná spoločnosť, je modelovanie budúceho dopytu na základe očakávaných zmien demografie, využitia územia a miery vlastníctva automobilov

Analýza alternatív

Štúdia vyhodnocuje iba plný a polovičný profil rýchlostnej cesty. **Nerieši iné varianty výstavby, a tak nie je možné povedať, či stavba rýchlostnej cesty predstavuje najlepšie možné riešenie.** Relevantnou alternatívou je úplné alebo čiastočné preloženie cesty mimo súčasnú trasu a prípadné rozšírenie existujúcej cesty. Na cestách prvej triedy by na rozdiel od rýchlostnej cesty bolo možné stavať jednoduchšie úrovňové križovatky, ktoré môžu kapacitne vyhovovať pri danom zaťažení, a tým pádom znížiť aj náklady na výstavbu.

Ekonomické hodnotenie

Spoločenskú návratnosť investícií nie je možné objektívne vyhodnotiť. Analýzy nákladov a prínosov vychádzajú z neaktuálnej metodiky a podrobné výpočty neboli predložené. Štúdia bola vypracovaná v roku 2014 s použitím dnes už neaktuálnych údajov a preto je potrebné ju aktualizovať.

Podľa strategickej CBA z priorit vo výstavbe cestnej infraštruktúry sú projekty v súčasnej podobe spoločenský nenávratné.

Náklady

NDS ma v úmysle pokračovať v príprave dvoch úsekov v hodnote 300 mil. eur. Cena je stanovená bez zohľadnenia rastu nákladov v poslednom období. Nárast ceny na výstavbu medzi štúdiou z roku 2014 a DSP z roku 2020 predstavuje 59 %.

Cena na km je v prípade s podobnými projektami približne o 50 % nižšia. Pre porovnanie, v rovnakom období bola podpísaná zmluva na výstavbu úseku R3 Tvrdošín – Nižná rovnako v polovičnom profile. Náklady na výstavbu 1 kilometra tohto úseku sú o 40 % nižšie v porovnaní s R2 Zacharovce - Figa. Pripravovaný obchvat mesta Sabinov má predpokladanú hodnotu zákazky na 1 kilometer o 60 % nižšiu. Tento úsek bude cestou prvej triedy s mimoúrovňovými križovatkami (bližšie v Tabuľke č. 2).

Tabuľka 2: Porovnanie nákladov na výstavbu úsekov

Porovnanie		Štúdia uskutočniteľnosti		Pripravované varianty			
Úseky	Dĺžka úseku (km)	Náklady (mil. eur)*	Počet pruhov	Aktuálne náklady (mil. eur)	Náklady na km (mil. eur)	Počet pruhov	BCR podľa prioritácie
Úseky R2 v príprave							
Zacharovce - Bátka	8,3	105	2	186	22,4	2	0,23
Bátka - Figa	6,3	84	2	114	18,1	2	0,46
Lovinobaňa – Ožďany	20,7	244	2	237	11,5	2	0,32
Ožďany – Zacharovce	10,6	142	2	141	13,3	2	0,18
Úseky R2 vo výstavbe							
Kriváň - Mýtna	9,1	327	2	279	30,7	4	-
Mýtna - Lovinobaňa	13,5			153	11,3	4	-
Iné podobné projekty							
Tvrdošín - Nižná (Zmluva)	5,6	-	-	72	12,9	2	-
Sabinov obchvat (PHZ)**	9,8	-	-	72	7,3	2	-

* Náklady indexované na cenovú hladinu 2019

** Predpokladaná hodnota zákazky

Zdroj: CRZ, ŠU, spracovanie ÚHP