

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.

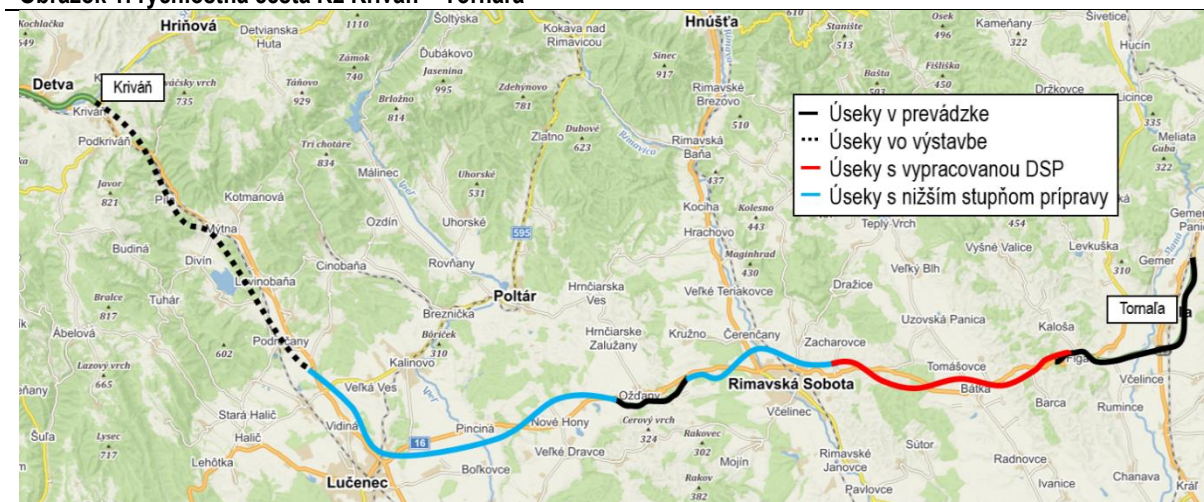
Odporúčania

- 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 znížovať 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 spoločensky 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 Tvrdosín – 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 prioritizácie |
| 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 - Mýtina | 9,1 | 327 | 2 | 279 | 30,7 | 4 | - |
| Mýtina - 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