

Útvar hodnoty za peniaze

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



Hodnota za peniaze projektu

*D4 Bratislava, Rača – Záhorská
Bystrica (tunel Karpaty)*

Máj 2023

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. Hodnotenie pripravili pod vedením Martina Haluša a Martina Kmeťka, Jozef Koperdák a Rastislav Farkaš na základe zverejnenej štúdie uskutočniteľnosti projektu a iných podkladov popísaných v tomto hodnotení.

Všetky sumy v hodnotení sú uvedené v eurách s DPH v cenovej hladine 4 kvartálu roka 2022. 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

Opis projektu

- Národná diaľničná spoločnosť (NDS) zverejnila štúdiu uskutočniteľnosti diaľnice D4 v úseku Bratislava, Rača – Záhorská Bystrica z roku 2009, známeho aj pod názvom Tunel Karpaty. Projektová príprava po vypracovaní štúdie pokračovala, pričom najaktuálnejším dokumentom je nové stanovisko EIA z roku 2022. Varianty tunela Karpaty uvádzané v novom stanovisku EIA neboli v štúdií uskutočniteľnosti posudzované.
- Tunel by mal byť v dĺžke 11,76 km, realizovaný metódou tunelového raziaceho stroja s odhadovanými stavebnými nákladmi približne 1,7 mld. eur.
- Doteraz vynaložené náklady na prípravu projektu sú približne 1,7 mil. eur. Predpokladané náklady na dokončenie všetkých stupňov prípravy predstavujú ďalších, približne 46,7 mil. eur.
- Projekt nebol hodnotený v Prioritách vo výstavbe cestnej infraštruktúry a jeho ďalší postup zatiaľ nie je zadefinovaný ani v [Harmonograme prípravy cestnej infraštruktúry](#). Záväzok vyplývajúci z dobudovania diaľnice D4 ako súhrnej TEN – T siete je do roku [do roku 2050](#).

Hodnotenie MF SR

- Ekonomickú návratnosť predloženého projektu nie je možné vyhodnotiť nakoľko súčasný preferovaný variant vo zverejnenej štúdií posudzovaných nebol. Zverejnená štúdia z roku 2009 je neaktuálna a nevyplýva z nej jasná potreba ako a kedy diaľnicu D4 dostavať.
- Podľa Plánu udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja, výstavba diaľnice D4 Rača – Záhorská Bystrica nebude patriť medzi dôležité opatrenia na zlepšenie dopravy aspoň do roku 2050. Zo strednodobého hľadiska sú dôležitejšie mestský okruh Krasňany – Polianky, prípadne župný okruh po ceste II/503 s tunelom pod Pezinskou Babou.
- Podľa strategického dokumentu MD SR - [Priority vo výstavbe cestnej infraštruktúry](#), je potrebné vypracovať multimodálnu štúdiu bratislavskej aglomerácie ešte pred začiatkom finančne náročných fáz prípravy projektu. V novej štúdií bude potrebné najmä identifikovanie dopravného problému, či už pôjde o mestskú alebo tranzitnú dopravu, stanovenie cieľov a posúdenie najvhodnejších alternatív na ich dosiahnutie.
- Pokračovanie projektu do ďalšej fázy prípravy bez včasného posúdenia v štúdií, môže viesť k časovým a finančným stratám. Odhad nákladov na najbližšiu možnú projektovú prípravu DUR a DSZ je približne 23,3 mil. eur s DPH, najmä z dôvodu drahých Inžiniersko geologických a hydrogeologických prieskumov.

Odporúčania

- Pripraviť multimodálnu štúdiu uskutočniteľnosti pre aglomeráciu Bratislavy v zmysle odporúčaní Priorít vo výstavbe cestnej infraštruktúry.
- Na základe záverov štúdie rozhodnúť o ďalšom pokračovaní projektu, t. j. o prípadnom zaradení do zoznamu prioritovaných projektov a následnej príprave podľa investičného plánu.

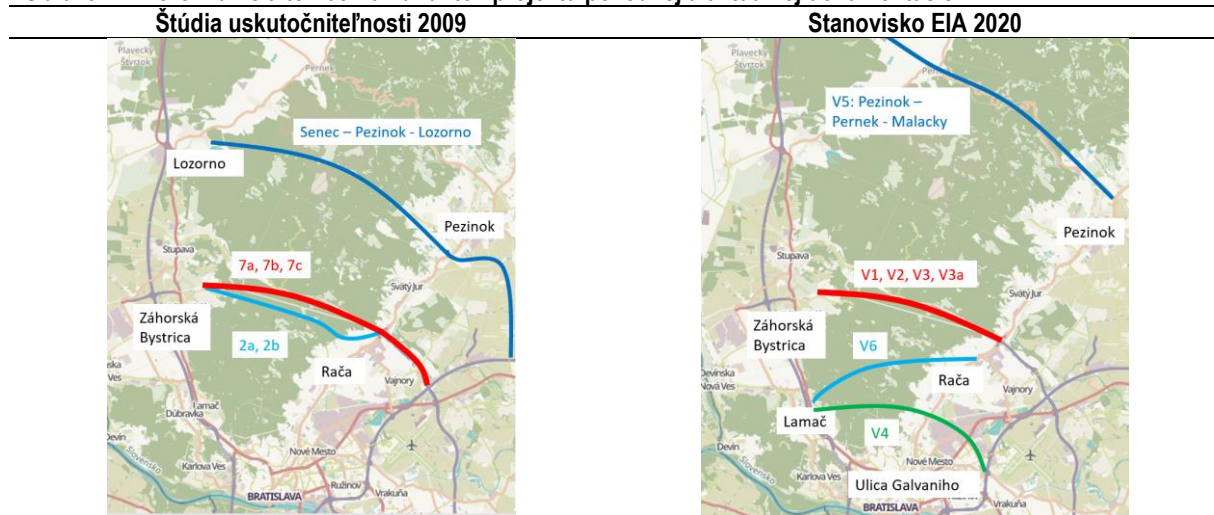
Popis projektu

Národná diaľničná spoločnosť zverejnila štúdiu uskutočniteľnosti diaľnice D4 úseku Bratislava, Rača – Záhorská Bystrica, z roku 2009. Projektová príprava po vypracovaní štúdie pokračovala, pričom najaktuálnejším dokumentom je nové stanovisko EIA z roku 2022. Varianty tunela Karpaty uvádzané v novom stanovisku EIA neboli v štúdií uskutočniteľnosti posudzované.

Projekt tunela Karpaty už jedno právoplatné stanovisko EIA mal v roku 2012, ktoré neodporúčalo pokračovanie prípravy tunela z dôvodov nesúhlasu verejnosti s výškovým a smerovým vedením tunela. Rozhodnutie viedlo k vypracovaniu nového stanoviska EIA v roku 2020, bez novej, alebo aktualizovanej štúdie uskutočniteľnosti.

Tunel má byť v dĺžke 11,76 km, realizovaný metódou tunelového raziaceho stroja s odhadovanými stavebnými nákladmi približne 1,7 mld. eur s DPH. Preferovaný variant (V3a) pochádza z najnovšieho stanoviska EIA z roku 2022, ktoré posudzovalo 4 rôzne alternatívy trasovania tunela. Nové alternatívy majú technickú štúdiu, ktorá hovorí ako ich postaviť, nemajú však štúdiu uskutočniteľnosti, ktorá by jasne preukázala či a v akej trase tunel postaviť (obrázok 1).

Obrázok 1: Porovnanie alternatív a variantov projektu pôvodnej a aktuálnej dokumentácie



Zdroj: ŠU, spracovanie UHP

Zdroj: EIA, spracovanie UHP

Projekt nebol hodnotený v [Prioritách vo výstavbe cestnej infraštruktúry](#) z dôvodu chýbajúcich a jeho ďalší postup zatiaľ nie je zadaný ani v [Harmonograme prípravy cestnej infraštruktúry](#). Projekt nebol hodnotený a zaradený do zoznamu priorit z dôvodu obmedzenia metodiky, ktorá nedokázala vyhodnotiť vplyv stavby na aglomeráciu mesta. Z tohto dôvodu bolo odporúčané vypracovať multimodálnu štúdiu a na základe jej záverov projekt zaradiť do zoznamu prioritovaných projektov. Záväzok vyplývajúci z dobudovania TEN – T siete je pre tento úsek do roku 2050, nakoľko D4 nepatrí do [základnej siete TEN - T](#).

Hodnotenie projektu

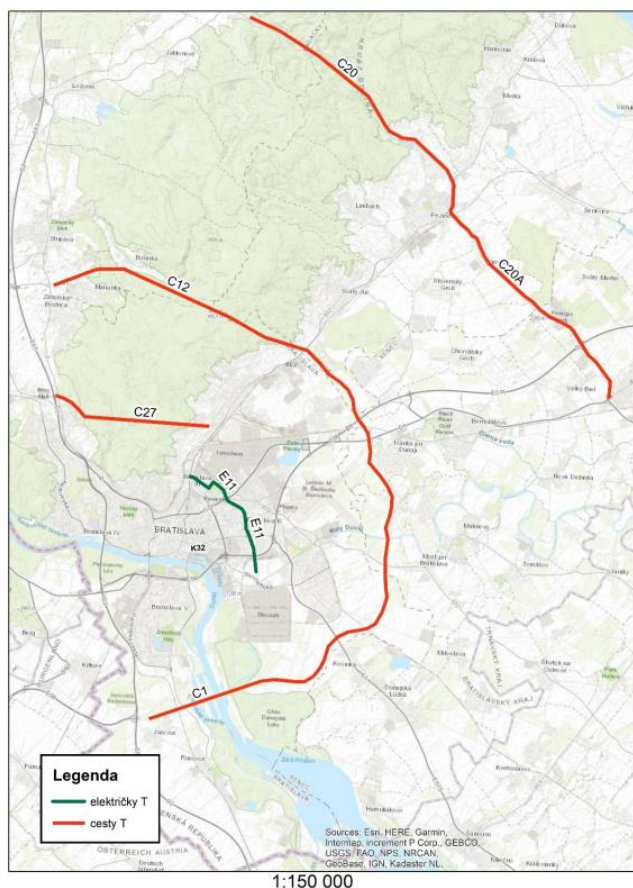
Ekonomickú návratnosť predloženého projektu nie je možné vyhodnotiť nakoľko súčasný preferovaný variant vo zverejnenej štúdií posudzovaný nebol. Zverejnená štúdia z roku 2009 je neaktuálna a nevyplýva z nej jasná potreba ako a kedy diaľnicu D4 dostavať. Súčasný preferovaný variant v štúdií uskutočniteľnosti posudzovaný nebol, nakoľko ide o technicky aj nákladovo rozdielne riešenie. Štúdia aj následné dopravnoinžinierske posudzovania vychádzajú z chybných a neaktuálnych dopravných intenzít.

Podľa [Priorít vo výstavbe cestnej infraštruktúry](#) je potrebné vypracovať multimodálnu štúdiu bratislavskej aglomerácie ešte pred začiatkom finančne náročných fáz prípravy projektu. Potreba komplexného posúdenia dopravnej situácie v bratislavskej aglomerácii vyplýva aj zo Strategického plánu rozvoja dopravy SR do roku 2030. Doterajšia príprava a dopravné posúdenie sa zameriavala najmä na odôvodnenie tunela Karpaty v pôvodne

navrhovanej trase, z dôvodu nadväznosti na existujúcu D4 a výhľadového napojenia rakúskej diaľnice S8. Rakúska strana však začiatok výstavby diaľnice niekoľko krát odsúvala, pričom jej dostavba a napojenie na D4 nepatria vo výhľadovom období medzi priority. V súčasnosti preto nevieme povedať či je práve tunel Karpaty to najefektívnejšie riešenie, ktoré pomôže aglomerácii Bratislavy viac, ako iné opatrenia.

Podľa [Plánu udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja](#), výstavba diaľnice D4 Rača – Záhorská Bystrica nebude patriť medzi dôležité opatrenia na zlepšenie dopravy aspoň do roku 2050. Zo strednodobého hľadiska sú dôležitejšie mestský okruh Krasňany – Polianky, prípadne župný okruh po ceste II/503 s tunelom pod Pezinskou Babou (obrázok 2).

Obrázok 2: Opatrenia podľa Plánu udržateľnej mobility BSK (2021)



Zdroj: PUM BSK

Doteraz vynaložené náklady na prípravu projektu sú približne 1,7 mil. eur s DPH. Predpokladané náklady na ďalšiu projektovú prípravu tvoria dodatočných približne 46,7 mil. eur s DPH (tabuľka 1).

Tabuľka 1: Odhad nákladov na plánovanú projektovú prípravu podľa NDS (mil. eur)

Projektová dokumentácia	Náklady
Multimodálna štúdia aglomerácie Bratislava	1,2
Autorský dozor, bezpečnostný audit, 8a, koordinátor dokumentácie	0,4
Dokumentácie pre územné rozhodnutie (DUR) + dokumentácia stavebného zámeru (DSZ)	23,3
Dokumentácia na stavebné povolenie (DSP)	10,3
Dokumentácia na ponuku (DP)	11,5
Spolu	46,7

zdroj: NDS

Pokračovanie projektu do ďalšej fázy prípravy bez včasného posúdenia v štúdií, môže viesť k časovým a finančným stratám. Výsledky štúdie musia jasne preukázať potrebu, kedy a v akej podobe má byť projekt vybudovaný. Následne je možné projekt zaradiť do zoznamu prioritovaných projektov a príprave podľa investičného plánu. Platnosť stanoviska EIA je 7 rokov, čo je dostatočný časový rámec na vypracovanie a posúdenie štúdie, aj zabezpečenie najbližšej projektovej dokumentácie DUR a DSZ. Ďalší postup v príprave bez preukázania výsledkov štúdie, môže viesť k časovým aj finančným stratám v objeme približne 23,3 mil. eur s DPH.