

# Útvar hodnoty za peniaze

Ministerstvo financií SR / [www.finance.gov.sk/uhp](http://www.finance.gov.sk/uhp)



## Hodnota za peniaze projektu

*D3 Oščadnica – Čadca, Bukov  
(II. etapa)*

Jún 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.

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 zverejnila štúdiu pre II. etapu úseku D3 Oščadnica – Čadca, Bukov v celkovej dĺžke 4 km s investičnými nákladmi 235 mil. eur.** Projekt predstavuje dobudovanie ďalších dvoch jazdných pruhov na obchvate Čadce, vrátane vybudovania druhej rúry tunela Horelica.
- **Štúdiá analyzuje iba jednu alternatívu, ktorá vychádza z územného rozhodnutie a dokumentácie na stavebné povolenie.** Vzhľadom k vysokému stupňu rozpracovanosti projektu sa iné alternatívy nepripravili a nehodnotili. Projekt pokračuje so zapracovanými opatreniami z EIA a výkupom pozemkov.
- **Projekt patrí medzi dopravné priority z hľadiska naplnenia kapacity cesty a je súčasťou Transeurópskej dopravnej siete (TEN-T Core).** V súčasnosti dosahujú intenzity na obchvate úroveň 17,5 tis. vozidiel, z čoho 30 % tvoria nákladné vozidlá. Počas pracovného týždňa vyťaženosť stúpa na 18,8 tis. vozidiel, so sezónnymi maximami cez 22 tis. vozidiel. Cesta je so súčasnými dopravnými intenzitami za hranicou optimálnej kapacity.

### Hodnotenie MF SR

- **Navrhované riešenie nie je optimálne, pretože presúva lokálnu dopravu z obchvatu späť do mesta, čím sa v centre Čadce vytvára nový dopravný problém.** Príčinou presmerovania dopravy je spolatnenie úseku a zrušenie priameho napojenia Oščadnice na diaľnicu D3. V štúdií chýba kapacitné posúdenie ciest a križovatiek v meste na ktorých dôjde k zvýšeniu dopravných intenzít o približne 4 - 5 tis. vozidiel denne.
- **Súčasný návrh projektu nedosahuje hranicu ekonomickej návratnosti s pomerom prínosov a nákladov 0,25, pričom v štúdií nebola riadne posúdená iná alternatíva.** V optimistickom scenári s ponechaním všetkej dopravy na diaľnici, by podľa predpokladu UHP narástol pomer prínosov a nákladov maximálne na 0,48, čo by prinieslo dodatočné spoločenské benefity v hodnote do 35 mil. eur.
- **Druhá tunelová rúra je z hľadiska [minimálnych bezpečnostných požiadaviek na tunely](#) potrebná.** Súčasný dopravný intenzity predstavujú hraničné hodnoty bezpečnej prevádzky tunela Horelica.
- **Náklady na výstavbu polovičného profilu diaľnice D3 v hodnote 59 mil. eur/ km, by zaradili tento úsek medzi najdrahšie diaľničné stavby na Slovensku.** Príčinou je objektová skladba úseku, ktorý tvorí množstvo mostov v technicky náročnom teréne. Jednotkové ceny použité v odhade nákladov sa javia ako adekvátne.

### Odporúčania

- **Hľadať možnosti zlepšenia ekonomickej efektívnosti projektu, najmä minimalizovaním presunu lokálnej dopravy z obchvatu naspäť do centra mesta.**
- **Pre ďalšie prioritné diaľničné projekty, ktorých realizovateľnosť je na hranici ekonomickej návratnosti alebo pod ňou, hľadať spôsoby minimalizácie nákladov a zvyšovania prínosov.**

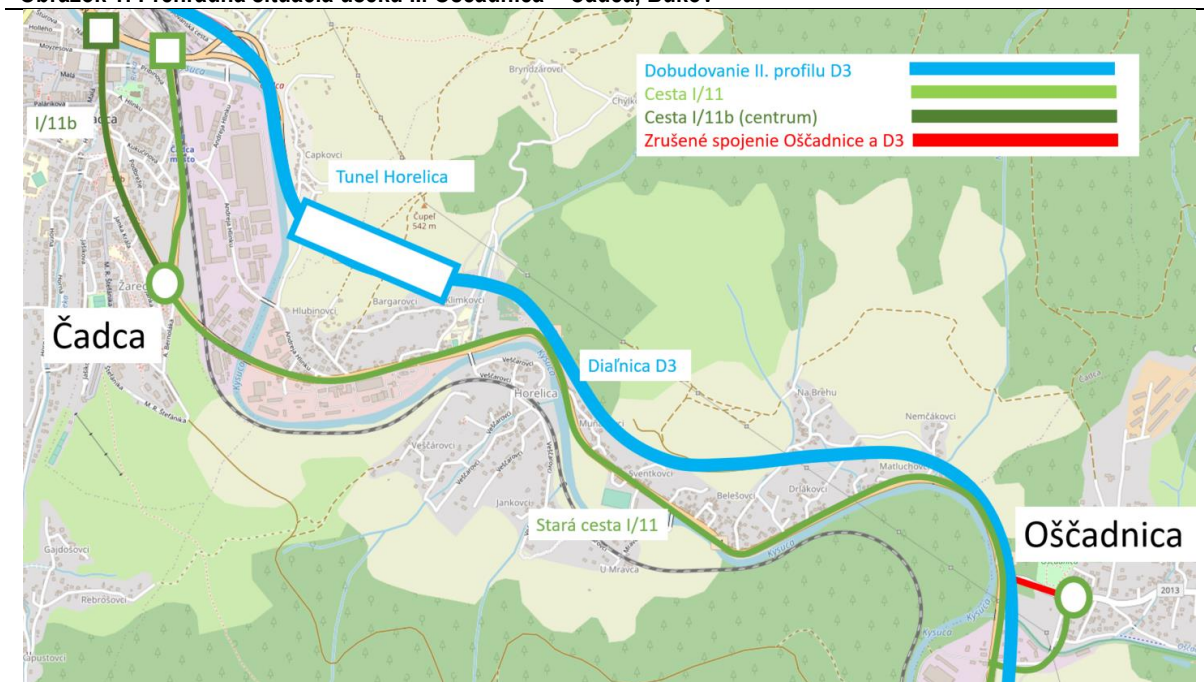
## Popis projektu

Národná diaľničná spoločnosť (NDS) zverejnila štúdiu pre II. etapu úseku D3 Oščadnica – Čadca, Bukov v celkovej dĺžke 4 km s investičnými nákladmi 235 mil. eur s DPH (cenová úroveň 4Q 2021). Projekt predstavuje dobudovanie ďalších dvoch jazdných pruhov na obchvate Čadce, vrátane vybudovania druhej rúry tunela Horelica.

Štúdiu analyzuje iba jednu alternatívu, ktorá vychádza z územného rozhodnutia a dokumentácie na stavebné povolenie. Vzhľadom k vysokému stupňu rozpracovanosti projektu sa iné alternatívy nepripravili a nehodnotili. Projekt pokračuje so zapracovanými opatreniami z EIA a výkupom pozemkov dokončeným na 66 %. Projekt má vydané územné rozhodnutie s predĺženou platnosťou a dokumentáciu na stavebné povolenie z roku 2020 so zapracovanými kompenzačnými opatreniami z migračnej štúdie. Už preinvestované náklady na projektovú prípravu a výkup pozemkov predstavujú približne 6,3 mil. eur.

Realizácia projektu zahŕňa stavbu druhého profilu existujúcej cesty I/11a, ktorá slúži ako obchvat mesta Čadca. Súčasťou obchvatu je aj tunel Horelica s jednou tunelovou rúrou. Po dobudovaní ďalších dvoch jazdných pruhov bude kategória súčasnej cesty I. triedy zmenená na spoplatnenú diaľnicu. V projekte je plánovaná úprava a výstavba 12 mostov s postupným stúpaním k tunelu Horelica, kde bude razená druhá tunelová rúra. Kvôli náročnosti terénu bude diaľnica budovaná v šírke 24,5 metra, čo je úspornejšie riešenie než štandardná šírka 26,5 metra. Vplyvom výstavby diaľnice zanikne priame napojenie Oščadnice na obchvat/diaľnicu. Pre cestu do Čadce bude potrebné zísť na pôvodnú cestu I/11 a prejsť cez obytné zóny mesta (Obrázok 1).

Obrázok 1: Prehľadná situácia úseku II. Oščadnica – Čadca, Bukov



Zdroj: ŠU, spracovanie UHP, openstreetmap

Projekt patrí medzi dopravné priority Slovenska, je súčasťou Transeurópskej dopravnej siete (TEN-T Core). Úsek D3 Oščadnica – Čadca, Bukov patrí do prvej kategórie priorit výstavby cestnej infraštruktúry – [dopravné priority](#), z dôvodu naplnenia súčasnej kapacity cesty na viac ako 90 %. Súčasne tento úsek patrí aj do základnej tranzitnej siete TEN-T Core so záväzkom dobudovania do roku 2030. Projekt je zaradený do indikatívneho [harmonogramu prípravy a výstavby cestných projektov](#).

## Ciele projektu

**Cieľom štúdie bolo zhodnotiť projekčne pripravený variant diaľnice D3 Oščadnica – Čadca, Bukov.** Záverom štúdie je odporúčanie pokračovať v projekte s prihliadnutím na napĺňanie cieľov národných rozvojových dokumentov. Ide o Konceptiu územného rozvoja Slovenska, Strategický plán rozvoja Slovenska do roku 2030, Partnerskú dohodu Slovenskej republiky na roky 2021-2027 a iné strategické dokumenty.

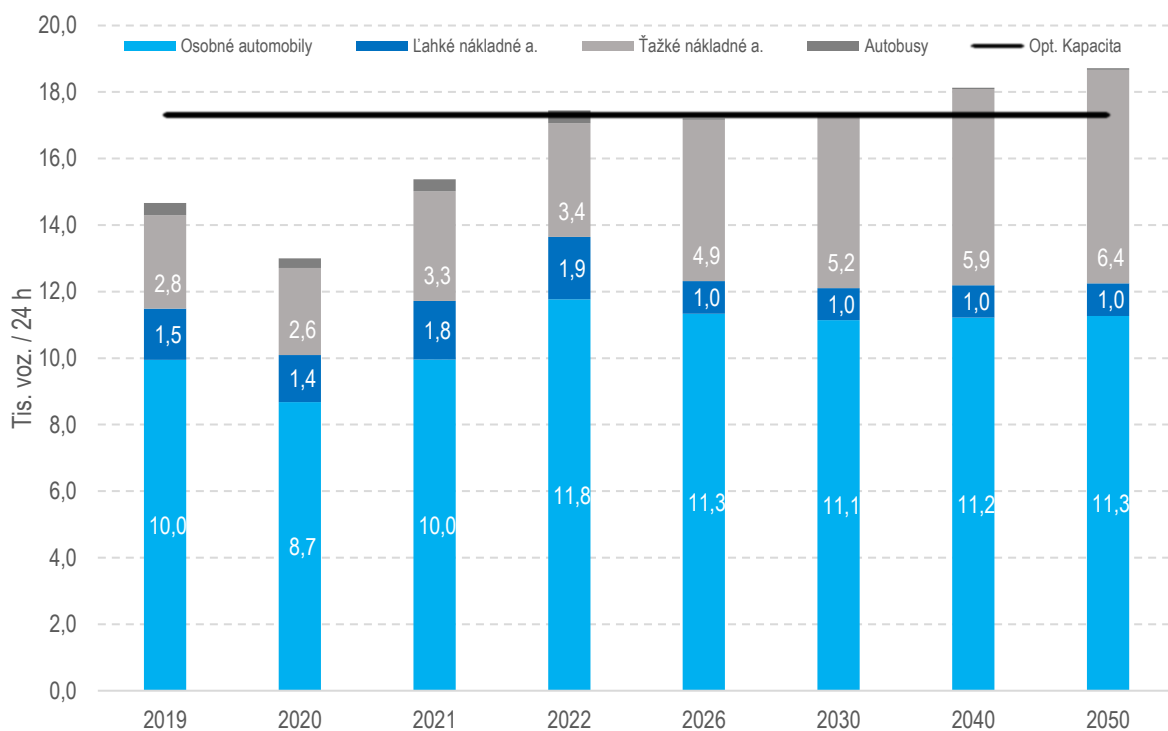
### BOX 1: Ako definovať ciele štúdie

**Dobrou praxou pri definovaní cieľov štúdií je identifikovanie možných problémov a hľadanie ich efektívneho riešenia.** Ak nemáme jasne stanovený cieľ, nie je možné vyhodnotiť či je navrhované riešenie správne. Výstavba diaľnice môže mať na región viacero dopadov, pričom niektoré ukazovatele sa zlepšia a iné zhoršia. Zlepšenie konkrétnych ukazovateľov v regióne, ako napr. zrýchlenie času prejazdu, zníženie hluku a emisií sa dá dosiahnuť rozšírením kapacity cesty prostredníctvom diaľnice, ale aj 3 alebo 4 pruhovou cestou I. triedy.

## Súčasná dopravná situácia a prognóza dopytu

**Aktuálny stav naráža na hranicu kapacity obchvatu a tunela Horelica.** Úsek Oščadnica – Čadca, centrum dosahuje priemerné denné intenzity na úrovni 17,5 tis. vozidiel, s podielom nákladnej dopravy 30 % (Graf 1). Podľa metodiky prioritizácie bola optimálna kapacita úseku naplnená na približne 90 %. Z tohto dôvodu bol úsek zaradený na 4. miesto v [zozname priorit výstavby cestnej infraštruktúry](#).

**Graf 1: Vývoj intenzít a dopravná prognóza úseku Oščadnica – Čadca, centrum**



Zdroj: MD SR, ASD, spracovanie UHP

**Druhá tunelová rúra je z hľadiska [minimálnych bezpečnostných požiadaviek na tunely](#) potrebná.** Súčasná dopravná intenzita počas pracovného týždňa dosahuje 18,8 tis. voz. so sezónnymi maximami 22,5 tis. vozidiel počas letných mesiacov. Podľa smernice Európskeho parlamentu a rady je potrebné zabezpečiť druhú tunelovú rúru v prípade, ak dopravná intenzita prekročí 10 tis. voz. v jednom smere počas obdobia nasledujúcich 15 rokov. V prípade tunela Horelica, sú tieto predpoklady naplnené.

**Pravidelné uzávery tunela zhoršujú dopravnú situáciu v meste Čadca.** Vozidlá nad 3,5 t tvoria 20 % dopravy, ktoré sú v čase uzávery tunela presmerované do centra mesta. Vybudovanie druhej tunelovej rúry umožní znížiť negatívne dopady presmerovania dopravy o polovicu.

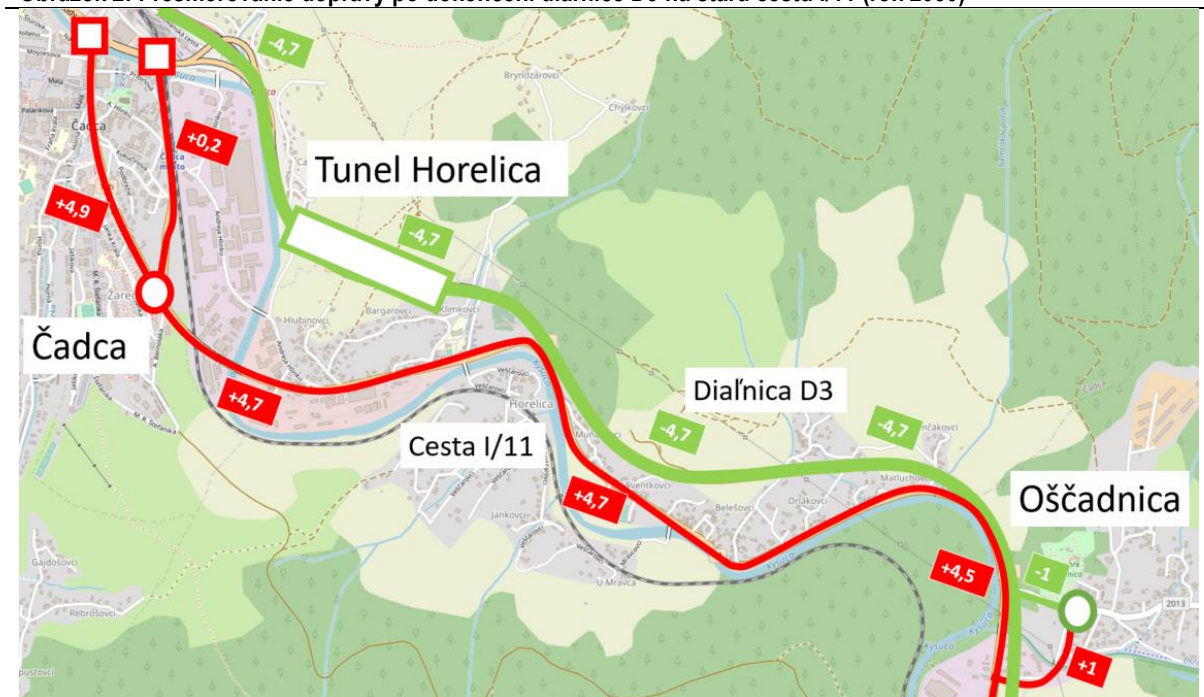
**V roku 2055 sú v tuneli Horelica očakávané dopravné intenzity 19 tis. vozidiel denne s podielom nákladnej dopravy 40 %.** Prognóza sa môže javiť mierne podhodnotená z dôvodu nízkych východiskových intenzít pre rok 2026. Pokles oproti súčasne nameraným intenzitám tvorí približne 500 vozidiel denne, a to ž do roku 2055. Dôvodom sú očakávané demografické trendy a s nimi spojené starnutie a pokles populácie v budúcnosti.

### Analýza alternatív

Štúdia posudzuje iba jeden variant projektu, rozšírenie súčasnej cesty o druhý profil v kategórii diaľnic D 24,5 metra a s vybudovaním druhej rúry tunela Horelica. Rozšírením obchvatu a zmenou kategórie na diaľnicu umožní výrazné zrýchlenie dopravy na 4 km úseku. Čas prejazdu po diaľnici sa skrúti zo 4 na 2 minúty.

**Realizácia investície v predloženej podobe so sebou nesie výrazné riziko odklonu dopravy z obchvatu na cestu I/11 prechádzajúcou centrom Čadce.** Rozšírením obchvatu a zmenou kategórie na diaľnicu dôjde k presmerovaniu približne 5 tis. vozidiel do centra Čadce, čím sa súčasná doprava na I/11 takmer zdvojnásobí (Obrázok 2). Dôsledkom bude kapacitne predimenzovaná 4 pruhová diaľnica s dopravou nepresahujúcou 15 tisíc vozidiel denne a zároveň posilnenie dopravného problému v centre Čadce.

**Obrázok 2: Presmerovanie dopravy po dokončení diaľnice D3 na starú cestu I/11 (rok 2030)**



Zdroj: ŠU, spracovanie UHP

**Objem presmerovanej dopravy vychádza z prognózy predaja diaľničných známok, ktorá uvažuje s pomerne nízkym záujmom o jej nákup.** Prognóza je založená na analýze databázy predaja diaľničných známok, podľa ktorej by si vplyvom spoplatnenia diaľnice nespoplatnenú trasu cez centrum Čadce vybralo takmer 4 tisíc vozidiel. Prognóza ráta s pomerom 64:36 v prospech diaľnice, čo je v priemere o 15 percentuálnych bodov nižšie, než [na iných súbežných cestách diaľnic a I. tried.](#) Vzhľadom na plánované zachovanie kvalitnej paralelnej cesty I. triedy na väčšine úsekov spoplatnenej diaľnice D3, môže byť tento predpoklad reálny.

**Je potrebné zvážiť ponechanie bezplatnej dopravy po obchvate mesta minimálne do doby výstavby ďalších častí koridoru D3, ktoré by mohli atraktivitu diaľnic pre lokálnu dopravu zvýšiť.** Aj v prípade upravenej

prognózy by si cestu cez mesto namiesto obchvatu vybralo približne 2,5 tisíc vozidiel, čo je 50 % viac ako v súčasnosti.

**Zrušenie priameho napojenia Oščadnice na súčasnú cestu D3, odkloní na dlhšiu trasu cez mesto ďalších približne tisíc vozidiel denne.** Súčasný technický riešenie nepočíta s ponechaním úrovňového križovania cesty III/2013 vedúcej z Oščadnice na smer Čadca po diaľnici D3. Vozidlá smerujúce do mesta budú nútené napojiť sa na starú cestu I/11 a pokračovať do mesta po Kysuckej ulici.

**V štúdií chýbajú kapacitné výpočty súčasného aj budúceho stavu dopravy v centre mesta po realizácii investície.** Predpokladom je, že zdvojnásobenie súčasných intenzít na ceste prechádzajúcej intravilánom a centrom mesta zhorší kvalitu dopravy. Je potrebné zabezpečiť aby čo najväčší počet vozidiel zostal na obchvate, respektíve budúcej diaľnici D3.

## Ekonomické hodnotenie

**Pomer prínosov a nákladov je podľa štúdie uskutočniteľnosti 0,25, čo znamená že projekt nedosahuje hranicu spoločenskej návratnosti.** Projekt je lokalizovaný v ťažkom teréne, ktorý predražuje celú stavbu. Zároveň sú vytvárané negatívne benefity odklonom takmer 5 tisíc vozidiel na alternatívnu trasu. V prípade optimistického scenára zachovania 100 % dopravy na súčasnom obchvate by pomer prínosov a nákladov vzrástol na 0,48 (Tabuľka 1). Analýza bola spracovaná podľa aktuálne platnej metodiky [OPII verzia 3.0](#).

Tabuľka 1: Ekonomické hodnotenie (mil. eur, CÚ 2021, diskontované)

Peňažné toky	Súčasný scenár	Optimistický scenár*
<b>Náklady</b>	<b>150,35</b>	<b>150,12</b>
<i>Investičné náklady</i>	153,00	153,00
<i>Prevádzkové náklady</i>	-2,65	-2,88
<b>Prínosy</b>	<b>37,41</b>	<b>71,67</b>
<i>Čas cestujúcich</i>	8,62	22,22
<i>Čas tovaru</i>	0,00	0,00
<i>Spotreba pohonných látok</i>	-2,89	-2,65
<i>Ostatné prevádzkové náklady vozidiel</i>	15,34	21,67
<i>Bezpečnosť</i>	13,02	25,65
<i>Znečisťujúce látky</i>	-1,44	-0,96
<i>Skleníkové plyny</i>	-7,02	-6,46
<i>Hluk</i>	-0,41	0,02
<i>Zostatková hodnota</i>	12,19	12,19
Ekonomická čistá súčasná hodnota investície (ENPV)	-112,93	-78,44
Ekonomická vnútorná miera návratnosti (EIRR)	-1,81%	0,61%
BCR	0,25	0,48

Zdroj: ŠU, spracovanie ÚHP

\*Za predpokladu bez presmerovania dopravy na starú cestu I/11

## Prínosy

**Zmena obchvatu s 2 pruhmi na diaľnicu v plnom profile zvýši priemernú rýchlosť vozidiel a zlepši relatívnu mieru bezpečnosti.** Investícia však má zmysel len za predpokladu, že nedôjde k presunu vozidiel na dlhšiu a pomalšiu cestu prechádzajúcu centrom Čadce. Negatívny vplyv presunu vozidiel predstavuje približne 35 mil. eur disbenefitov.

**Podľa štúdie uskutočniteľnosti by malo odstránenie diaľničnej známky vplyv na približne 5 tis. vozidiel, ktoré by využívali diaľnicu D3.** Výsledky takejto by však podľa štúdie viedli k zníženiu spoločenskej návratnosti

projektu s BCR 0,24. Takéto zistenia sú v rozpore s prepočtom UHP (Tabuľka 1), ktorý by viedol k výraznému zlepšeniu spoločenskej návratnosti projektu.

## Náklady

**Náklady na výstavbu polovičného profilu diaľnice D3 v hodnote 59 mil. eur/ km, by zaradili tento úsek medzi najdrahšie diaľničné stavby na Slovensku.** Príčinou je objektová skladba úseku, ktorý tvorí množstvo mostov v technicky náročnom teréne. Jednotkové ceny použité v odhade nákladov sa javia ako adekvátne.

**Z celkových nákladov 235 mil. eur tvoria stavebné náklady približne 180 mil. eur.** Z dôvodu náročnosti terénu sú najväčšími položkami mosty, protihlukové steny, zárubné a oporné múry, ktoré tvoria dokopy takmer 50% stavebných nákladov. Samotná druhá tunelová rúra aj s technológiou tvorí približne 13 % stavebných nákladov (Tabuľka 2).

**Tabuľka 2: Stavebné práce (mil. eur, CÚ 2021)**

Druh práce	Merná jednotka	Množstvo	Náklady
Technologické zariadenie tunelov	km	0,6	3,60
Tunel	km	0,6	19,27
Diaľnica	km	3	13,51
Mosty	m2	27 569	30,97
Cesty I., II., III. triedy	km	4	4,24
Zárubné a oporné múry	m3	81 770	32,65
Protihlukové steny	km	0,6	21,07
Ostatné (demolácie, preložky sietí, rekultivácia)			56,05
<b>Spolu</b>			<b>181,36</b>

*Zdroj: ŠU, spracovanie UHP*

**Napriek vysokým nákladom projektu sa stanovenie jednotkových cien s použitím Českých cenových noratívov javí ako adekvátne.** Odhad nákladov bol počas prípravy projektu konzultovaný s UHP. Investičné náklady projektu sú ocenené v cenovej úrovni roka 2021, z dôvodu zabezpečenia adekvátnosti porovnania ekonomických prínosov a nákladov. V cenách 1Q 2023 by celkové investičné náklady projektu predstavovali 295 mil. eur.