

# Útvar hodnoty za peniaze

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



## Hodnota za peniaze projektu

*I/51, I/61 Hranica SR/ČR – Holíč – Senica – Trnava – Hrnčiarovce  
nad Parnou*

Február 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. Hodnotenie pripravili Štefan Kišš, Martin Haluš, Rastislav Farkaš a Patrik Turzák na základe štúdie uskutočniteľnosti projektu.

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

- Slovenská správa ciest (SSC) pripravila v roku 2017 štúdiu uskutočniteľnosti (ŠU) modernizácie 80 km ciest I/51 a I/61 medzi hranicou s Českom pri Holíči a obcou Hrnčiarovce nad Parnou pri Trnave. ŠU posudzuje projekty v maximálnej hodnote 629 mil. eur s DPH (535 mil. eur bez DPH) a odporúča realizovať projekty za 434 mil. eur s DPH (371 mil. eur bez DPH).
- Podľa meraní z roku 2017 cestou I/51 medzi Českom a Trnavou prechádza 6 až 12 tisíc vozidiel denne, podiel nákladnej dopravy je približne 20 %. Cestou I/61 západne od Hrnčiaroviec nad Parnou denne prechádza 7 tisíc vozidiel.
- Cesta je rozdelená na sedem úsekov. Pre väčšinu úsekov sú navrhnuté aspoň dve alternatívy – modernizácia cesty v existujúcej trase a výstavba obchvatov.
- Pre severovýchodnú časť obchvatu Holíča a južný obchvat Trnavy boli vypracované dokumentácie na stavebné povolenie. V prípade Holíča tiež prebieha výkup pozemkov. Pre zvyšnú časť obchvatu Holíča a obchvat Senice boli vypracované dokumentácie pre územné rozhodnutie. Od roku 2017 nedošlo k aktualizácii dokumentácií ani štúdiu uskutočniteľnosti. Obchvat Holíča je v investičnom pláne ministerstva dopravy (MDV SR).

## Hodnotenie MF SR

- **Ekonomickú návratnosť navrhovaných projektov nie je možné vyhodnotiť.** Pre jednotlivé projekty neboli vypracované samostatné analýzy nákladov a prínosov (CBA). CBA boli vypracované len pre štyri kombinácie projektov.
- **Odporúčania ŠU sa neriadia princípom hodnoty za peniaze.** ŠU odporúča niektoré projekty realizovať na základe subjektívnej multikriteriálnej analýzy s duplicitnými kritériami s nejasným vplyvom na kvalitu projektu a arbitrárnymi váhami.
- **Na základe strategickej CBA z Priorít vo výstavbe cestnej infraštruktúry majú najvyšší potenciál priniesť dostatočné prínosy obchvaty Holíča a Senice.**

## Odporúčanie MF SR

- **Bez aktualizácie ŠU nepokračovať v príprave projektov.**
- **Aktualizovať ŠU s dôrazom na návrh variantov a ekonomickú analýzu** tak, aby bolo možné vyhodnotiť návratnosť jednotlivých projektov. Prioritne aktualizovať ŠU pre potenciálne najnávratnejšie projekty: obchvaty Holíča a Senice.
- **Projekty v okolí Trnavy posúdiť samostatným dopravným modelom schopným zohľadniť aj verejnú dopravu.**
- **V prípade preukázania návratnosti plnohodnotnou CBA zväziť zaradenie návratných projektov do zásobníka rezervných projektov podľa ich priority a pripravenosti v zmysle Priorít vo výstavbe cestnej infraštruktúry (zodpovedné MDV SR).**

## Popis projektu

Slovenská správa ciest (SSC) pripravila v roku 2017 štúdiu uskutočniteľnosti (ŠU) modernizácie 80 km ciest I/51 a I/61 medzi hranicou s Českou republikou pri Holíči a obcou Hrnčiarovce nad Parnou pri Trnave. ŠU posudzuje projekty v maximálnej hodnote 629 mil. eur s DPH (535 mil. eur bez DPH) a odporúča realizovať projekty za 434 mil. eur s DPH (371 mil. eur bez DPH)<sup>1</sup>.

Cesta je rozdelená na sedem úsekov. Navrhované stavby sú v rôznych štádiách prípravy. Pre severovýchodnú časť obchvatu Holíča<sup>2</sup> a južný obchvat Trnavy boli vypracované dokumentácie na stavebné povolenie. V prípade Holíča tiež prebieha výkup pozemkov. Pre zvyšnú časť obchvatu Holíča a obchvat Senice boli vypracované dokumentácie pre územné rozhodnutie. Od roku 2017 nedošlo k aktualizácii ŠU ani dokumentácií. SSC tiež pripravuje sanáciu zosuvu na prejazde Bielou Horou.

**Obrázok 1: Sledovaný úsek ciest I/51 a I/61. Červenou sú vyznačené navrhované nové cesty.**



Zdroj: OSM, ŠU, spracovanie ÚHP

## Ciele projektu

Cieľom projektu je zvýšiť kvalitu dopravného spojenia najmä prevedením dopravy mimo obce.

### Súčasná dopravná situácia

Podľa meraní z roku 2017 cestou I/51 medzi Českom a Trnavou prechádza 6 až 12 tisíc vozidiel denne, podiel nákladnej dopravy je približne 20 %. Zaťaženie je porovnateľné s cestou I/16 medzi Lučencom a Košicami, v koridore ktorej je plánovaná rýchlostná cesta R2. Cestou I/61 západne od Hrnčiaroviec nad Parnou denne prechádza 7 tisíc vozidiel. Obchvatom Trnavy prechádza 11 až 27 tis. vozidiel denne, najzaťaženejším je úsek medzi križovatkou pri PSA a križovatkou s I/61 v smere Leopoldov.

<sup>1</sup> Odhady nákladov sú oproti ŠU upravené o nominálny rast nákladov na výstavbu dopravnej infraštruktúry podľa údajov ŠUSR.

<sup>2</sup> SSC tento projekt označuje ako I/51 Holíč – obchvat, 2.etapa (1.časť).

**Cesta I/51 je na dotknutom úseku v dobrom technickom stave.** Úseky v zlom stave evidované v cestnej databanke k júnu 2021 boli opravené v rámci veľkoplošných opráv v druhom polroku 2021<sup>3</sup>. Okrem prejazdu Bielou Horou cesta spĺňa normové požiadavky na šírku cesty prvej triedy (9,5 m).

## Prognóza dopytu

**Prognóza rastu budúcej dopravy vychádza z koeficientov pre Trnavský kraj z technického predpisu TP 070 z roku 2013.** 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. V prognóze nie je zohľadnený vplyv verejnej dopravy.

**Predpoklady dopravného modelu o využití obchvatov nie je možné overiť, pretože neboli spracované prieskumy smerovania dopravy.** Najmä v okolí miest je vhodné okrem profilových prieskumov (počet vozidiel na ceste) vykonávať aj smerové prieskumy, aby sa zistilo smerovanie dopravy s podielom tranzitu a dopravy smerujúcej do/z mesta, ktorá obchvat nemusí využiť. V rámci ŠU boli urobené prieskumy smerovania dopravy len v niektorých križovatkách, najmä v Trnave a jej okolí.

**Pre vyhodnotenie opatrení na zlepšenie dopravy v okolí Trnavy by mal byť použitý dopravný model mesta, ktorý vychádza z podrobných dopravných prieskumov, vrátane smerových, a zohľadní aj verejnú dopravu.**

## Analýza alternatív

**Pre väčšinu úsekov ŠU navrhuje minimálne dve alternatívy, spravidla modernizáciu (rozšírenie) cesty a výstavbu obchvatov (tabuľka 1).** Pre úsek medzi Holičom a Senicou je navrhnutá iba modernizácia, keďže cesta už prechádza mimo centier obcí.

**Tabuľka 1: Varianty modernizácie I/51 a I/61 posúdené v ŠU. Odporúčania ŠU vyznačené hrubo.**

Úsek	Variant	Projekty zahrnuté vo variante	Dĺžka (km)	Náklady (bez DPH, mil. eur)
I Holič	A	<b>obchvat Holiča</b>	10,6	64,9
	B	rozšírenie cesty, prestavba križovatky v Holiči, preložka II/426 pri Skalici	7,4	22,8
II Holič - Senica	A	<b>rozšírenie cesty</b>	19,3	29,0
III Senica - Jablonica	A	<b>obchvat Senice, rozšírenie cesty</b>	11,5	59,8
	B	prestavba križovatky v Senici, rozšírenie cesty	10	13,2
IV Jablonica - Trstín	A	obchvat Jablonice, tunel Biela Hora	11,1	152,9
	B	rozšírenie cesty	11,5	17,8
	C	<b>obchvat Jablonice, rozšírenie cesty cez Bielu Horu</b>	11,6	34,9
V Trstín - Trnava	A	Obchvaty Trstína, Biňoviec, Bolerázu a Šelpíc, rozšírenie cesty	20,1	60,7
	B	<b>Obchvaty Trstína a Biňoviec, rozšírenie cesty</b>	19,3	42,5
	C	Rozšírenie cesty	18,4	27,4
VI Severný a juhovýchodný obchvat Trnavy	A	<b>Rozšírenie obchvatu na štyri pruhy</b>	8,5	76,9
	B	Prestavba križovatiek	8,5	53,0
VII Južný obchvat Trnavy a cesty I/61 a III/1286 pri Hrnčiarovciach nad Parnou	A	Štvorpruhový južný obchvat Trnavy, štvorpruhový obchvat Hrnčiaroviec n/P. cestami I/61 a III/1286, západný obchvat Trnavy	11,2	90,8
	B	<b>Štvorpruhový južný obchvat Trnavy, štvorpruhový obchvat Hrnčiaroviec n/P. cestami I/61 a III/1286</b>	6,1	62,9
	C	Dvojpruhový južný obchvat Trnavy, dvojpruhový obchvat Hrnčiaroviec n/P. cestami I/61 a III/1286, západný obchvat Trnavy	11,2	75,0
	D	Dvojpruhový južný obchvat Trnavy, dvojpruhový obchvat Hrnčiaroviec n/P. cestami I/61 a III/1286	6,1	46,7
<b>Štúdiu odporúčané varianty spolu</b>				<b>370,9</b>

*Odhady nákladov sú oproti ŠU upravené o nominálny rast nákladov na výstavbu dopravnej infraštruktúry podľa údajov ŠUSR.*

*Zdroj: ŠU, spracovanie ÚHP*

<sup>3</sup> Úsek medzi Radošovcami a Lopašovom, cesty cez Senicu a Jablonicu a prejazd cez Bielu Horu.

V rámci variantov jednotlivých úsekov je navrhnutých aj niekoľko obchvatov a modernizácií, ktoré riešia nezávislé dopravné problémy, ale nie sú posúdené samostatne. Jeden úsek by mal spravidla zodpovedať jednému dopravnému problému a jedno variantné riešenie problémov na úseku spravidla jednému obchvatu alebo modernizácii.

Ako alternatíva k obchvatu Holíča je okrem rekonštrukcie križovatky v Holíči navrhnutá aj „preložka preloženej cesty“ II/426 pri Skalici, ktorá nijako nevyplýva na dopravu cez Holíč (obrázok 2). Spoločne sú posúdené rozšírenie časti cesty medzi Senicou a Jablonicou s obchvatom Senice (obrázok 3), obchvat Jablonice s modernizáciou cesty cez Bielu Horu alebo tunelom Biela Hora (obrázok 4), arbitrálne podmnožiny obchvatov na ceste medzi Trstínom a Trnavou (obrázok 5, tabuľka 1) a nové úseky trnavského obchvatu obsluhujúce rôzne smery.

**Obrázok 2: Úsek I, Holíč**



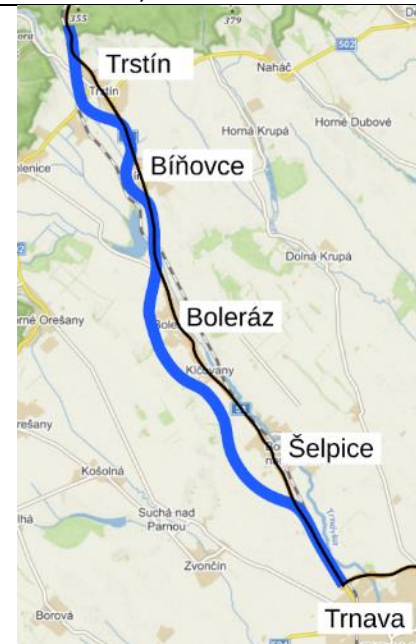
**Obrázok 3: Úsek III, Senica - Jablonica**



**Obrázok 4: Úsek IV, Jablonica - Trstín**



**Obrázok 5: Úsek V, Trstín - Trnava**



Zdroj: mapy.cz, ŠU, spracovanie ÚHP

Medzi Trstínom a Trnavou boli posúdené len obchvaty, ktorých trasovanie je v súlade s územným plánom obcí, hoci nemusia byť optimálnym riešením. Navrhnuté obchvaty sú dlhšie ako súčasná cesta, čo znižuje potenciálne

pozitívne vplyvy na jazdný čas, prevádzkové náklady, spotrebu pohonných hmôt či životné prostredie. Vyššie prínosy pri podobných alebo nižších nákladoch môže priniesť spojenie obchvatu Trstína a Bíňoviec do jedného obchvatu bez využitia časti existujúcej cesty medzi obcami (obrázok 6). Optimalizácia trasovania obchvatu Bolerázu a Šelpíc môže zmenšiť rozdiel v dĺžke navrhovanej a existujúcej trasy.

**Obrázok 6: Možná optimalizácia trasy pri Trstíne.**



Zdroj: mapy.cz, ŠU, spracovanie ÚHP

## Ekonomické hodnotenie

Ekonomickú návratnosť navrhovaných projektov nie je možné vyhodnotiť, ŠU je preto potrebné aktualizovať. V zmysle zákona o rozpočtových pravidlách verejnej správy má SSC povinnosť pred pokračovaním prípravy projektov s nákladmi vyššími ako 40 mil. eur. s DPH vypracovať a zverejniť ŠU vrátane ekonomickej analýzy.

Pre jednotlivé projekty neboli vypracované samostatné analýzy nákladov a prínosov (CBA). CBA boli vypracované len pre štyri kombinácie projektov na celej ceste medzi Holíčom a Trnavou (tabuľka 2). Takýto postup znemožňuje vyhodnotenie návratnosti jednotlivých projektov a súčasná metodika ho nepripúšťa.

ŠU odporúča niektoré projekty realizovať na základe subjektívnej multikriteriálnej analýzy s duplicitnými kritériami s nejasným vplyvom na kvalitu projektu a arbitrárnymi váhami. CBA zohľadňuje väčšinu vplyvov zaradených do multikriteriálnej analýzy podľa štandardizovanej metodiky.

**Tabuľka 2: Kombinácie variantov vyhodnotených v CBA**

	Úsek						
	I	II	III	IV	V	VI	VII
Kombinácia A	A	A	A	A	A	A	A
Kombinácia B	B	A	B	B	B	B	B
Kombinácia C	B	A	B	C	C	B	D
Kombinácia odporúčaných variantov	A	A	A	C	B	A	B

Zdroj: ŠU, spracovanie ÚHP

Existujúce výpočtové hárky CBA nie je možné jednoducho upraviť pre výpočet prínosov jednotlivých stavieb. Vo vstupných údajoch chýbajú vlastnosti cesty, ktoré by umožnili kvantifikáciu vplyvu na bezpečnosť, životné prostredie a prevádzkové náklady.

**Na základe strategickej CBA z Priorít vo výstavbe cestnej infraštruktúry majú najvyšší potenciál priniesť dostatočné prínosy obchvaty Holíča a Senice.** MDV SR obchvat Holíča do investičného plánu zaradilo, s výstavbou obchvatu Senice sa do roku 2028 nepočíta.

**V prípade preukázania spoločenskej návratnosti plnohodnotnou CBA ÚHP odporúča zvážiť zaradenie návratných projektov do zásobníka rezervných projektov podľa ich priority a pripravenosti pre prípad dostupných finančných prostriedkov pred rokom 2028.** Podľa vládou schválenej metodiky by MDV SR malo pripravovať aj návratné rezervné projekty, ktoré by bolo možné realizovať v prípade dostupných prostriedkov, napríklad z dôvodu úspor, zvýšenia investičnej obálky, alebo zdržania prípravy či vyradenia projektu z investičného plánu. MDV SR zásobník rezervných projektov zatiaľ nepripravilo.

**Odhad nákladov pre jednotlivé projekty nebol spracovaný. Odhady sú spracované len na úrovni variantných riešení celých úsekov, ktoré obsahujú niekoľko projektov, a nie je možné ich oddeliť.**