

# Útvar hodnoty za peniaze

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



## Hodnota za peniaze projektu

*I/64 Žilina – Topoľčany*

November 2020



Operačný program  
**Efektívna  
verejná správa**



**Európska únia**  
Európsky sociálny fond

Tento projekt je podporený z Európskeho sociálneho fondu

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 Rastislav Farkaš, Štefan Kišš, Juraj Mach a Patrik Turzák na základe štúdie uskutočniteľnosti projektu.

## Zhrnutie projektu

- Slovenská správa ciest pripravila štúdiu uskutočniteľnosti (ŠU) pre modernizáciu 105 km ciest I/64 medzi Topoľčanmi a Žilinou a I/18 a I/60 v Žiline. Štúdia hodnotí minimálne varianty s nákladmi 188 mil. eur a preložky s nákladmi najviac 505 mil. eur.
- Projekt je rozdelený na 9 samostatných úsekov v rôznych štádiách prípravy. Na niektorých úsekoch je navrhnutých viac stavieb, ktoré je možné realizovať a pripravovať samostatne. Najbližšie k realizácii majú dostavba I. etapy obchvatu Prievidze, pre ktorú je vypracovaná dokumentácia na stavebné povolenie a prebiehajú výkupy pozemkov a obchvat Porúbky a Lietavskej Lúčky s vypracovanou dokumentáciou na realizáciu stavby.
- Mimo obcí prejde cestou I/64 najviac vozidiel v okolí Žiliny a Prievidze (11-13 tis. denne). Najzaťaženejšie sú cesty v Prievidzi (16-18 tis. vozidiel denne). Na väčšine ostatných úsekov prejde 5-9 tis. vozidiel denne, Fačkovským sedlom medzi Hornou Nitrou a Rajeckou dolinou menej ako 3 tis. vozidiel denne. Podiel ťažkej dopravy je približne 10 %.
- Cieľom projektu je zvýšiť bezpečnosť a kvalitu dopravného spojenia. ŠU navrhuje pre každý úsek minimálne dve alternatívy: modernizáciu pôvodnej cesty a preloženie cesty mimo obce. Pre každý úsek je spracovaná samostatná analýza nákladov a prínosov (CBA). Pre samostatné a dopravne nezávislé stavby nie sú spracované samostatné CBA.

## Stanovisko MF SR

- ŠU posudzuje pri každom úseku minimálne dve alternatívy: obvykle modernizáciu pôvodnej cesty a novú preložku. V niektorých prípadoch sú v jednej alternatíve navrhnuté viaceré nezávislé stavby, čo je v rozpore s dobrou praxou.
- Pre chyby v dopravnom modeli, odhadoch nákladov a spracovaní CBA nie je možné dostatočne presne vyhodnotiť ekonomickú návratnosť žiadneho z projektov.
- Dopravný model obsahuje nepodložené predpoklady umelo zvyšujúce počty vozidiel, dopyt nezodpovedá očakávanému vývoju automobilizácie a počtu obyvateľov. Model neodráža technické riešenie obchvatov Partizánskeho a Rajca.
- Pre väčšinu hodnotených úsekov nie sú vyčíslené celkové investičné náklady, ktoré by zahŕňali aj ostávajúcu projektovú prípravu a výkupy a prenájmy pozemkov.
- Väčšina nových ciest je navrhnutá v šírke 11,5 m aj keď pre viaceré úseky cesty I. triedy mimo medzinárodných ťahov vzhľadom na očakávané intenzity postačuje 9,5 m. Podľa českých cenových noratívov sú cesty kategórie C9,5 o 20 % lacnejšie ako širšie C11,5.
- Použitie priemerných zmluvných jednotkových cien projektov NDS môže znížiť náklady na obchvat Porúbky a Lietavskej Lúčky o 9,5 mil. eur (21 % z 46,1 mil. eur) a na obchvat Prievidze minimálne o 7,6 mil. eur (35 % z 21,7 mil. eur). Potenciál úspory na nebenchmarkovaných položkách prievidzského obchvatu je ďalších 3,9 mil. eur.
- V procese hodnotenia projektu SSC znížila odhad nákladov na 4 km dlhý IV. okruh Žiliny z 725 mil. eur na 108 mil. eur opravou jednotkových cien. Pri dosiahnutí cenovej úrovne diaľnic NDS bez tunelov s podobnou objektovou skladbou je možné zníženie odhadu nákladov o ďalších 52 mil. eur (48 %).
- CBA vychádza z chybného dopravného modelu a nie je spracovaná podľa metodiky MDV SR. Pre samostatné a dopravne nezávislé stavby nie sú spracované samostatné CBA. V nulovom stave na úseku Rajčany – Partizánske – Nováky nie je zahrnutá R2, ktorá ale je zahrnutá v projektovom stave, pre čo nie je možné oddeliť vplyv I/64 na budúcu dopravu od efektu R2.
- ŠU nezohľadňuje vzájomné vplyvy ďalších pripravovaných investícií v regióne (R2 a R8).
- ŠU pri modernizáciách ciest navrhuje prebudovanie železničných priecestí na mimoúrovňové a zmeny usporiadania križovatiek, ktoré nie sú zdôvodnené a zvyšujú náklady.

## Odporúčanie MF SR

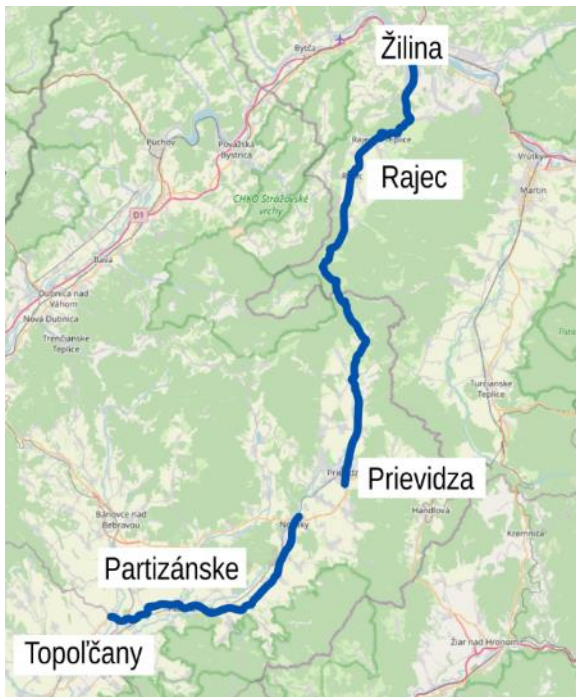
- Pred akýmkoľvek ďalším postupom opraviť dopravný model a odstrániť nedostatky v CBA. Samostatne a v súlade s metodikou posúdiť najmä stavby vo vysokom štádiu rozpracovanosti: obchvat Porúbky a Lietavskej Lúčky a dostavbu I. etapy obchvatu Prievidze.
- Vyčísliť celkové investičné náklady jednotlivých stavieb, ktoré okrem stavebných nákladov zahrnú aj náklady na ostávajúcu projektovú prípravu a výkupy a prenájmy pozemkov.
- Znížiť odhady nákladov na úroveň benchmarku ÚHP. V ďalšej príprave znížiť náklady projektov vo vysokom štádiu rozpracovanosti: obchvat Porúbky a Lietavskej Lúčky o 9,5 mil. eur; dostavba I. etapy obchvatu Prievidze o 7,6 mil. eur.
- Posúdiť návrh nových ciest aj v kategórii C9,5 namiesto C11,5, s ohľadom na potrebnú kapacitu cesty.
- Optimalizovať technické riešenia modernizácií ciest návrhom a posúdením lacnejších úprav križovatiek a zachovaním železničných priecestí.
- Zabezpečiť porovnanie riešení z rôznych ŠU spracovaných SSC, NDS a ŽSR v regióne Hornej Nitry použitím jednotných podkladov. Do budúcnosti pripravovať komplexné ŠU, ktoré v každom skúmanom regióne vyhodnotia všetky módy dopravy. (úloha MDV SR)
- Priebežne opravovať cesty a udržiavať ich v dobrom stave.

## Popis projektu

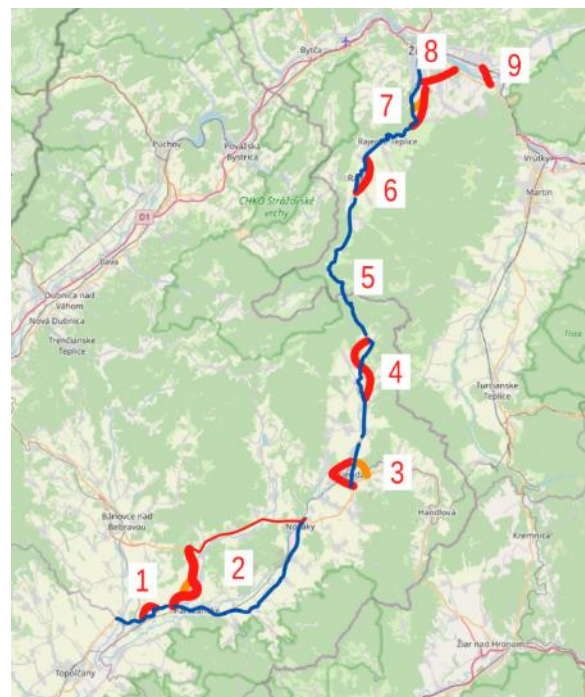
Slovenská správa ciest (SSC) pripravila štúdiu uskutočniteľnosti (ŠU) pre modernizáciu 105 km ciest I/64, I/18 a I/60 medzi Topoľčanmi a Žilinou. Štúdiá navrhuje modernizácie s odhadom nákladov 188 mil. eur a preložky s odhadom nákladov 505 mil. eur. Posudzovaný koridor začína pri obci Rajčany a pokračuje cez Partizánske, Nováky, Prievidzu a Rajec do Žiliny (Obrázok 1).

Projekt je rozdelený na 9 úsekov v rôznych štádiách prípravy. Najbližšie k realizácii majú dostavba I. etapy obchvatu Prievidze, pre ktorú je vypracovaná dokumentácia na stavebné povolenie a prebiehajú výkupy pozemkov a obchvat Porúbky a Lietavskej Lúčky (privádzač k D1) s vypracovanou dokumentáciou na realizáciu stavby. Územné rozhodnutie má II. etapa prievidzského obchvatu a most cez Váh na I/18. Pre obchvaty Kľačí, Rajca a Šuje bola spracovaná dokumentácia pre územné rozhodnutie.

Obrázok 1: Hodnotené úseky ciest I/64, I/60 a I/18



Obrázok 2 : Rozdelenie hodnotenej cesty na úseky



Zdroj: OSM, ŠU, spracovanie ÚHP

## Ciele projektu

Cieľom projektu je zvýšiť bezpečnosť a kvalitu dopravného spojenia v riešenom území. V súčasnosti cesta I/64 prechádza viacerými obcami, má nevyhovujúcu šírku a smerové vedenie.

## Súčasná dopravná situácia

Najzaťaženejšie sú cesty v Prievidzi, ktorými podľa celoštátneho sčítania dopravy 2015 prejde 16-18 tis. vozidiel denne. Mimo obcí najviac vozidiel prejde cestou I/64 v okolí Žiliny a Prievidze (11-13 tis. denne). Na väčšine ostatných úsekov prejde 5-9 tis. vozidiel denne, Fačkovským sedlom medzi Hornou Nitrou a Rajeckou dolinou menej ako 3 tis. vozidiel denne. Podiel ťažkej dopravy je asi 10 %.

Podľa cestnej databanky SSC je cesta I/64 úzka a jej povrch v zlom stave, čo znižuje kapacitu, rýchlosť a bezpečnosť premávky. Šírka cesty je 7,5 – 9 m, cesty I triedy by mali byť široké aspoň 9,5 m. Na ceste je málo súvislých úsekov v aspoň uspokojivom stave.

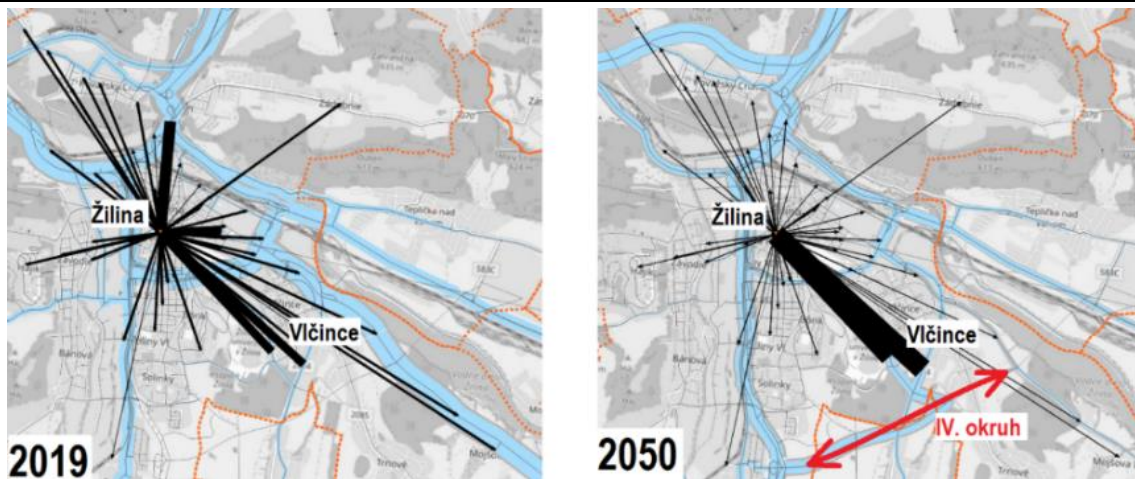
## Prognóza dopytu

Pre dopravnú prognózu bol vypracovaný multimodálny štvorstupňový dopravný model založený na modeli Žilinského samosprávneho kraja. Model bol rozšírený o ďalšie zóny v koridore cesty I/64. Pre ŠU boli vykonané profilové, križovatkové a kordónové prieskumy. Profilové prieskumy boli použité pre kalibráciu modelu. Nie je jasné, či križovatkové a kordónové prieskumy boli využité pri kalibrácii alebo validácii. ŠU modelom overila aj potenciál zlepšenia kvality a ponuky železničnej dopravy na tratiach Prievidza – Jelšovce a Žilina – Rajec.

**Dopravná prognóza nie je použiteľná pre objektívne hodnotenie navrhovaných variantov.** Prognóza v okolí Žiliny a Prievidze je ovplyvnená nerealistickými a neodôvodnenými zásahmi do modelu, ktoré umelo zvyšujú dopyt po navrhovaných stavbách. Očakávaný dopyt tiež nezodpovedá známym trendom rozvoja automobilovej dopravy a vývoja demografie. Modely obchvatov Partizánskeho a Rajca sa odlišujú od technických návrhov.

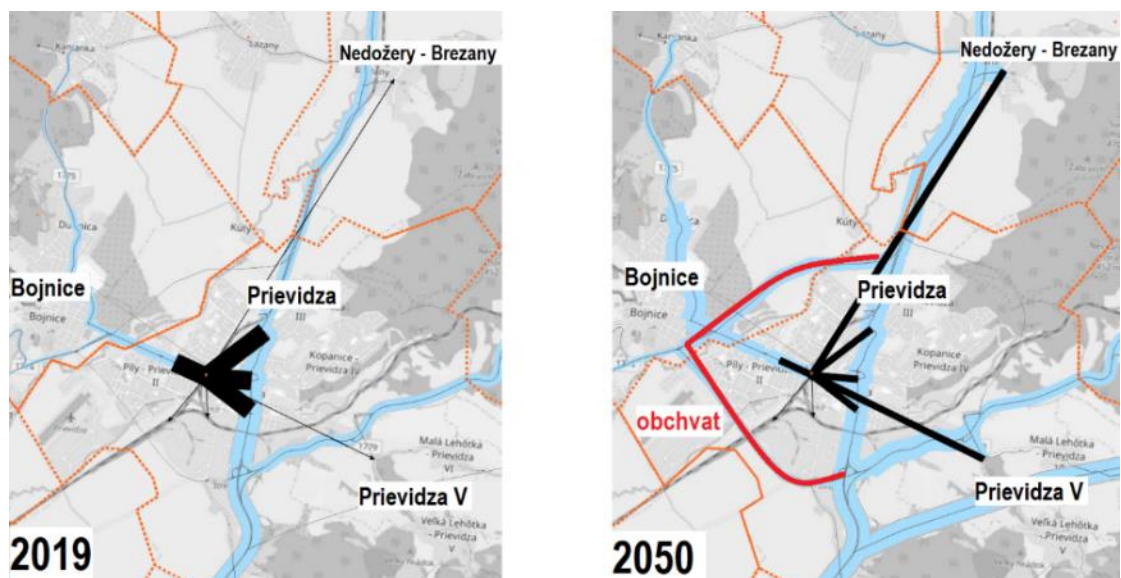
**Dopravný model nezohľadňuje vplyv prípadnej výstavby preložky cesty I/64 v úseku Nitra – Bánovce nad Bebravou (R8), ktorá môže ovplyvniť najmä okolie Partizánskeho.** Na ostatné hodnotené úseky cesty I/64 sa očakáva len malý vplyv. Štúdiu uskutočnitelnosti R8 pripravuje NDS. Štúdiu boli málo koordinované a nevychádzajú z rovnakých dopravných prognóz.

**Obrázok 3: Smerovanie dopravy do/z Žiliny (konektory). Hrúbka čiary vyjadruje relatívny objem dopravy**



Zdroj: dopravný model, spracovanie ÚHP

**Obrázok 4: Smerovanie dopravy do/z Prievidze (konektory). Hrúbka čiary vyjadruje relatívny objem dopravy**



Zdroj: dopravný model, spracovanie ÚHP

## Zásahy do smerovania dopravy v Žiline a Prievidzi

**Model bez vysvetlenia predpokladá výraznú zmenu smerovania dopravy do/z Prievidze a Žiliny, čo nadhodnocuje dopyt po obchvate Prievidze a IV. okruhu Žiliny (Obrázok 3Chyba! Nenašiel sa žiaden zdroj odkazov. a Obrázok 4Chyba! Nenašiel sa žiaden zdroj odkazov.).** Príčinou sú neodôvodnené zásahy do parametrov dopravného modelu, ktoré priamo vplyvajú na smerovanie dopravy<sup>1</sup>.

Dopravný model predpokladá, že na žilinské sídlisko Vlčince, ktoré sa nachádza pri navrhovanej ceste, bude v roku 2050 smerovať 52 % všetkej dopravy do/zo Žiliny oproti 12 % v modeli súčasného stavu (Obrázok 3Chyba! Nenašiel sa žiaden zdroj odkazov., Tabuľka 1).

V budúcom stave model smeruje 17 % dopravy do/z Prievidze do 5 km vzdialenej, samostatnej a samostatne modelovanej obce Nedožery-Brezany, čo je v rozpore so základnými princípmi dopravného modelovania (Obrázok 4Chyba! Nenašiel sa žiaden zdroj odkazov., Tabuľka 1). Ďalších 17 % dopravy je smerovaných do časti Prievidza V, kde býva približne 5 % obyvateľov Prievidze<sup>2</sup>. Podľa modelu by tak aj vozidlá z Bojníc, ktoré smerujú do Prievidze, často využívali obchvat mesta.

**Tabuľka 1: Smerovanie dopravy cez konektory v Prievidzi a Žiline**

Konektor	Podiel dopravy 2019	Podiel dopravy 2050
Prievidza: Nedožery-Brezany	0%	17%
Prievidza: Prievidza V	0%	17%
Prievidza: ostatné 4 konektory	100%	67%
Žilina: Vlčince 1	6%	26%
Žilina: Vlčince 2	6%	26%
Žilina: ostatných 38 konektorov	88%	49%

Zdroj: dopravný model, spracovanie ÚHP

## Nevysvetliteľné zmeny dopravného zaťaženia

**V okrese Prievidza ŠU bez vysvetlenia očakáva nárast počtu ciest automobilom o 160 % medzi rokmi 2019 a 2050.** Očakávaná zmena dopravy podľa rastových koeficientov SSC a dopravného modelu pre D1 a R4 pri Prešove je pritom len 22 – 36 %<sup>3</sup>. Na rozdiel od Prešovského kraja prognóza spracovaná SAV<sup>4</sup> predpokladá už v roku 2040 dokonca pokles počtu obyvateľov v okrese Prievidza o 11 %, aj nárast dopravy na úrovni okolia Prešova (36 %) by teda bol optimistický.

**Pri Žiline a Nitrianskom Pravne počet vozidiel nevysvetliteľne klesá.** Pri Porúbke ŠU očakáva pokles dopravy o 36 % medzi rokmi 2019 a 2050. Koeficienty rastu SSC predpokladajú v žilinskom kraji 25 % rast medzi rokmi 2020 a 2040 (2050)<sup>3</sup>. Na ceste II/519 pri Nitrianskom Pravne, kolmej na navrhnutý obchvat, je po realizácii prognózovaný pokles dopravy o 76 %.

## Rozdiely medzi technickými návrhmi a modelom

**Spracovanie obchvatov Partizánskeho s Návojevciami a Rajca v dopravnom modeli nezodpovedá skutočným technickým návrhom, čo ovplyvňuje prognózu dopravy.** V prípade obchvatu Partizánskeho a Návojevci je modelovaný variant s križovatkou na severe Partizánskeho, napojenie na cestu II/579 obsahuje iba variant B (Obrázok 5, modrý). Vo variante A model nadhodnocuje dopravu na úseku pri Návojevciach, keďže

<sup>1</sup> Medzi súčasným a budúcim stavom sa líšia relatívne váhy konektorov. Konektory sú úseky modelovej siete, ktoré predstavujú tie časti jazdy, ktoré nie sú modelované explicitne (prejazdy ulicami, miestnymi komunikáciami, parkovanie a iné). V dôsledku zmeny váh konektorov sa mení aj celkové smerovanie vozidiel.

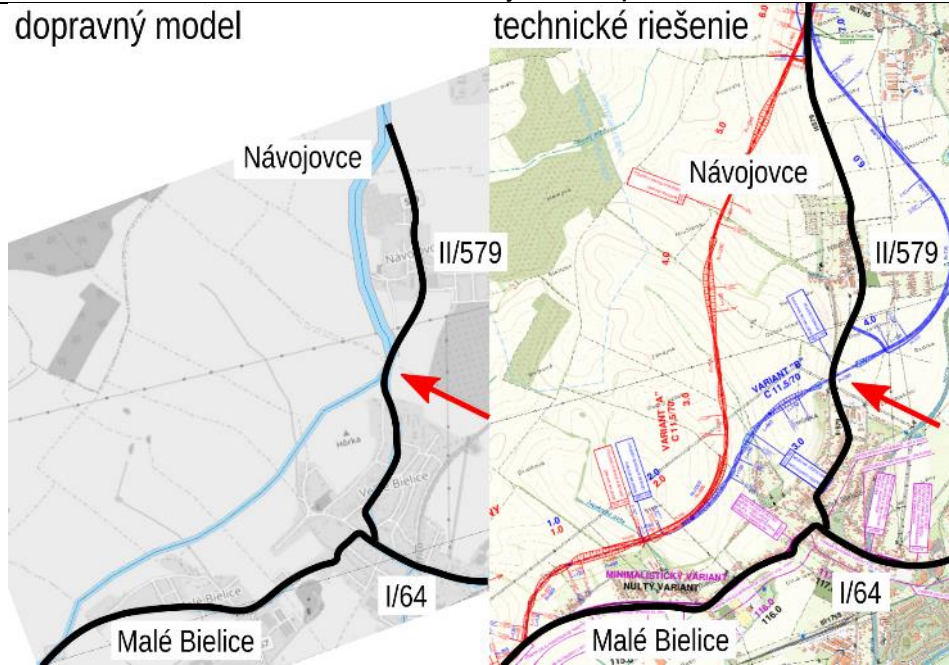
<sup>2</sup> Počet obyvateľov mestskej časti Prievidza V nie je dostupný z verejných zdrojov. Odhad na základe počtu obyvateľov obcí Veľká Čausa, Lipník a Chrenovec-Brusno, ktoré majú podobnú rozlohu ako obce v Prievidzi V, je 2500 obyvateľov.

<sup>3</sup> Koeficienty rastu podľa technických podmienok TP 70 sú spracované do roku 2040, rovnaký kumulatívny rast možno použiť aj k roku 2050. Na počet ciest automobilmi vplyva najmä dostupnosť automobilu v domácnostiach. V súlade s pozorovaniami z rozvinutých krajín očakáva prognóza vývoja počtu automobilov pre dopravný model SR saturáciu (ukončenie rastu) počtu automobilov na priemernej európskej úrovni. Medzi rokmi 2040 a 2050 podľa prognózy dôjde len k zanedbateľnej zmene.

<sup>4</sup> Šprocha, B., Vaňo, B., Bleha, B.: Kraje a okresy v demografickej perspektíve. Populačná prognóza do roku 2040.

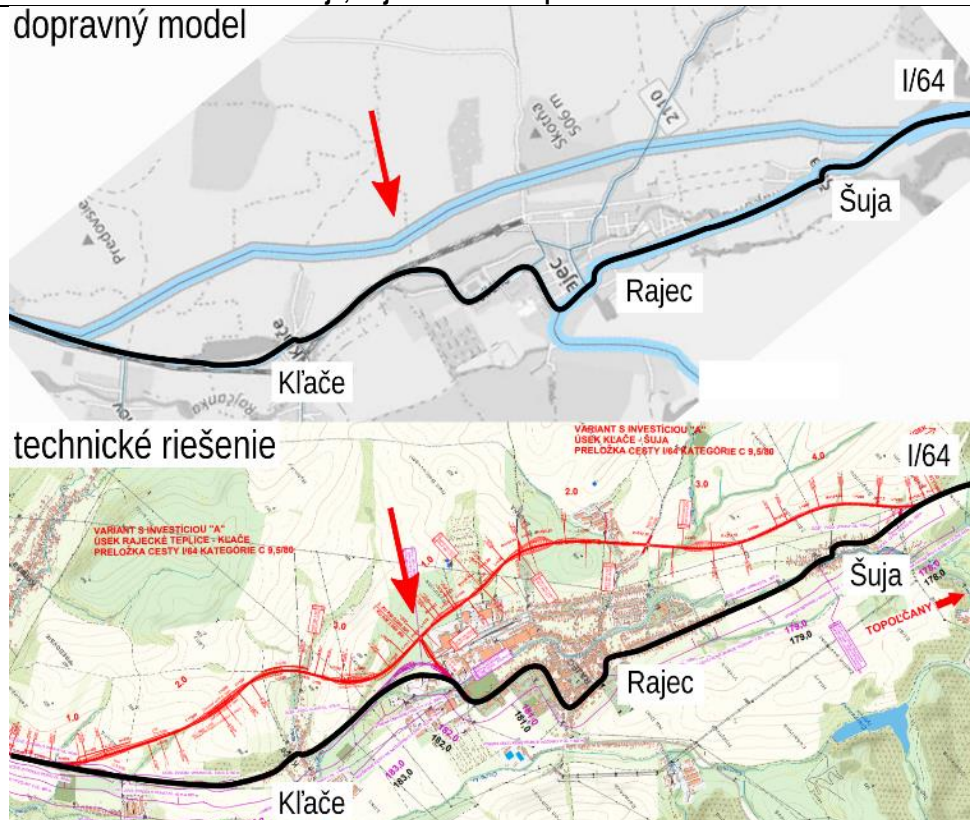
vozidlá smerujúce z alebo do Partizánskeho by obchvat podľa technického návrhu nemohli využiť. V modeli obchvatu Rajca chýba zjazd pri železničnej stanici (Obrázok 6).

**Obrázok 5: Odlišné riešenie obchvatu Partizánskeho a Návojoviec v dopravnom modeli a technickom návrhu**



Zdroj: dopravný model, ŠU, spracovanie ÚHP

**Obrázok 6: Odlišné riešenie obchvatu Šuja, Rajca a Kľačí v dopravnom modeli a technickom návrhu**



Zdroj: dopravný model, ŠU, spracovanie ÚHP



## Analýza alternatív

ŠU navrhuje aspoň dve alternatívy pre každý úsek cesty, čo je v súlade s dobrou praxou. Posúdené sú len cestné alternatívy, potenciál železničnej dopravy je zohľadnený v dopravnom modeli. Alternatívami sú modernizácia existujúcej cesty alebo preloženie cesty mimo obcí (t. j. vybudovanie novej paralelnej cesty). Na niektorých úsekoch je navrhnutých viac stavieb, ktoré však v rozpore s metodikou MDV SR nie sú vyhodnotené samostatnými analýzami nákladov a prínosov.

Tabuľka 2: Prehľad úsekov a navrhovaných variantov

Úsek	Variet	Popis variantu	Dĺžka (km)	Náklady (mil. eur)
1 Rajčany - Partizánske	minimálny	modernizácia	6,4	16,6
	A	obchvat Žabokriek nad Nitrou	6,1	32,3
	B	obchvat Žabokriek nad Nitrou	6,1	34,3
2 Partizánske - Nováky	minimálny	modernizácia cesty I/64	24,9	37,6
	A	obchvat Partizánskeho a západný obchvat Návojoviec, obchvat Hradišťa, rekonštrukcia I/9	25,1	82,2
	B	obchvat Partizánskeho a východný obchvat Návojoviec, obchvat Hradišťa, rekonštrukcia I/9	26,1	75,5
3 Prievidza	minimálny	rekonštrukcia I/64, úpravy križovatiek	3,6	11,6
	A1	dokončenie I. etapy západného obchvatu (Bojnice - Prievidza, juh)	2,8	21,7
	A2	II. etapa západného obchvatu (Bojnice - Prievidza, sever)	3,9	27,2
	B	východný obchvat Prievidze	4,5	60,4
4 Prievidza - Kľačno	minimálny	modernizácia	15,0	17,8
	A	modernizácia cesty po Nitrianske Pravno, obchvat Nitrianskeho Pravna a Kľačna	14,6	45,2
5 Kľačno – Fačkov - Šuja	minimálny	modernizácia a rekonštrukcia úsekov cesty v zlom stave	20,1	24,6
	A	modernizácia a rekonštrukcia celej dĺžky	20,1	31,8
6 Rajec	minimálny	modernizácia, odstránenie železničného priecestia v Rajci	13,6	15,6
	A	obchvat Šuje, Rajca a Kľače, modernizácia pri Rajeckých Tepliciach	13,1	51,2
7 Porúbka - Lietavská Lúčka	minimálny	modernizácia	7,0	8,0
	A	privádzač k D1, obchvat Porúbky a Lietavskej Lúčky	3,8	46,1
	B	privádzač k D1, obchvat Lietavskej Lúčky	4,0	21,0
8 Žilina, juh - Žilina, východ	minimálny	úpravy I/18, I/60 a I/64, prestavba križovatky I/18 a I/60	7,6	28,8
	A	nová komunikácia medzi privádzačom Lietavská Lúčka a I/18	4,0	107,7
9 Žilina, I/18	minimálny	úpravy I/18, I/60, prestavba križovatky I/18 a I/60	8,8	27,7
	A	most medzi I/18 a II/573 (Strečno - KIA)	2,9	48,3

Zdroj: ŠU, spracovanie ÚHP

Vzájomný vplyv s ostatnými navrhovanými cestnými investíciami v regióne (preložky I/9 a I/64, resp. R2 a R8) nie je vyhodnotený. ÚHP navrhuje pripravovať komplexné štúdie uskutočniteľnosti, ktoré porovnajú rôzne módy dopravy a technické riešenia. Pre každú investíciu na Hornej Nitre boli vypracované samostatné štúdie uskutočniteľnosti, ktorých výsledky nie je možné porovnať pre odlišné dopravné prognózy. ŽSR pripravila ŠU modernizácie trate Jelšovce – Prievidza, SSC ŠU modernizácie I/64 v úseku Nitra - Topoľčany<sup>5</sup>, NDS pripravuje ŠU pre rýchlostnú cestu R8 a v budúcnosti môže byť vypracovaná ďalšia ŠU pre R2. Bez posúdenia celkového návrhu dopravnej infraštruktúry existuje riziko, že dôjde k realizácii vzájomne dopravne konkurenčných projektov,

<sup>5</sup> Posudzovaný úsek končil na hranici NRSK a TNSK, kde začína úsek, ktorý je predmetom hodnotenej ŠU. Hranica krajov je administratívnou hranicou regiónov, v ktorých cesty spravujú IVSSC Bratislava a IVSSC Žilina.

čo zvýši celkové náklady bez zodpovedajúcich prínosov. Napríklad preložky na trase Rajčany – Hradište navrhnuté v ŠU sú alternatívou k novej ceste v smere Rajčany – Bánovce nad Bebravou (R8), voči ktorej neboli porovnané.

**Modernizácie ciest sú navrhované s ohľadom na technický stav cesty podľa meraní SSC a závery bezpečnostnej inšpekcie.** S výnimkou málo zaťaženej cesty cez Fačkov (menej ako 3 tis. vozidiel denne) je navrhnuté rozšírenie cesty na 9,5 m, čo je požiadavka pre cestu I. triedy. Rekonštrukcia ciest je navrhnutá podľa stavu povrchu a únosnosti vozovky.

**V rámci modernizácií ciest je často navrhnuté prebudovanie križovatiek na okružné aj v extraviláne, alternatívy zvýšenia bezpečnosti a kapacity križovatiek posúdené nie sú.** Pri prejazde okružnou križovatkou musí každé vozidlo spomaliť, čo znižuje prínosy z úspory času a zvyšuje spotrebu paliva. Kapacitu a bezpečnosť križovatky je možné zvýšiť aj zriadením samostatných odbočovacích a pripájacích pruhov. ŠU neobsahuje kapacitné posúdenie navrhnutých okružných križovatiek.

ŠU pri modernizácii cesty v Rajci a pri Chynoranoch navrhuje zrušiť železničné priecestia a nahradiť ich mostami, alternatívy zvýšenia plynulosti a bezpečnosti premávky neboli hodnotené. Zrušenie úrovňových priecestí by zvýšilo bezpečnosť a rýchlosť prejazdu cestou. Lacnejšou alternatívou, ktorá by prispela k zvýšeniu bezpečnosti cestnej a železničnej premávky, je osadenie závor na priecestí.

**Dvojpruhové preložky ciest, s výnimkou obchvatu Rajca, sú bez zdôvodnenia navrhnuté v šírke 11,5 m, čo zvyšuje náklady na ich realizáciu bez dodatočných prínosov. Podľa českých cenových noriem sú cesty kategórie C9,5 o 20 % lacnejšie ako širšie C11,5<sup>6</sup>.** Cesty široké 11,5 m sa na Slovensku navrhujú na medzinárodných ťahoch E, medzi ktoré cesta I/64 nepatrí. Metodika MDV SR pre spracovanie CBA považuje bezpečnosť kategórií C9,5 a C11,5 za rovnakú. Podľa technických podmienok pre výpočet kapacity<sup>7</sup> je kapacita oboch typov ciest rovnaká.

Rajčany – Partizánske – Nováky

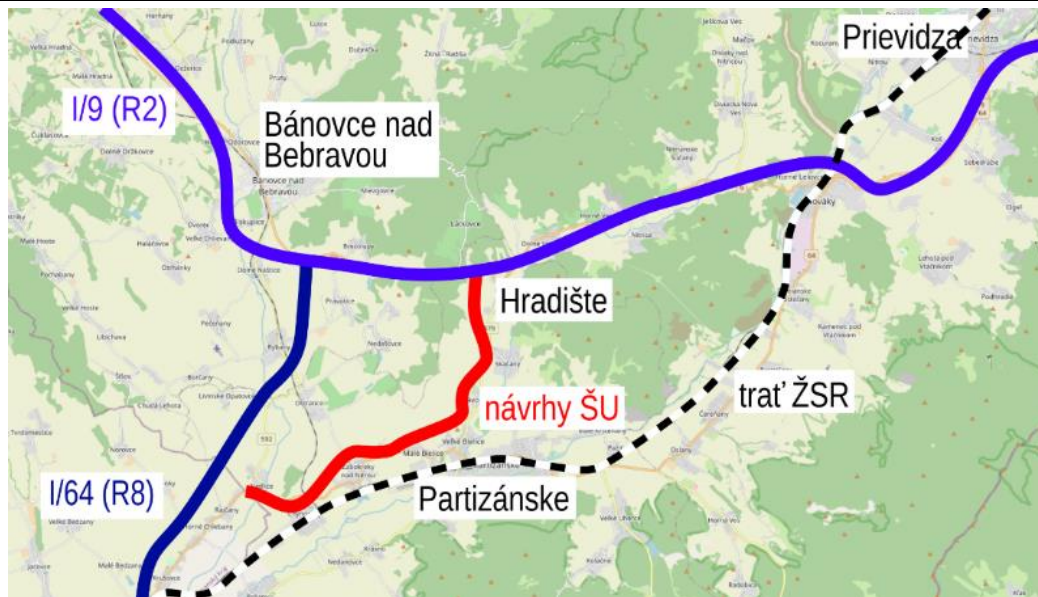
**Nové cesty navrhnuté medzi Rajčanmi a Hradišťom sú alternatívnou trasou cesty I/64 voči trasovaniu smerom k Bánovciam nad Bebravou (R8), ich vzájomné porovnanie na základe rovnakých dopravných prognóz zatiaľ nespracúva SSC, NDS ani MDV (Obrázok 7). Prínosy závisia na existencii a parametroch R2 a R8. ÚHP odporúča spracovať komplexné posúdenie návrhov dopravnej infraštruktúry na základe jednotných podkladov.**

**Obrázok 7: Potenciálne dopravné investície na Hornej Nitre**

---

<sup>6</sup> Cenové normatívy stavieb pozemných komunikácií ve stupni záměr projektu, SFDI, <https://www.sfdi.cz/pravidla-metodiky-a-ceniky/cenove-databaze/>

<sup>7</sup> Výpočet kapacit pozemných komunikácií, technické podmienky, MDV



Zdroj: ŠU, NDS, OSM, spracovanie ÚHP

ŠU navrhuje investície na ceste II/579 medzi Partizánskym a Hradištom pre prevedenie tranzitnej dopravy z I64 medzi Partizánskym a Novákmi, ktorá vedie cez viacero obcí. Na ceste I/9 medzi Hradištom a Novákmi je navrhnutá modernizácia. Dopravný dopyt závisí od parametrov cesty v trase I/9 (preložka alebo R2) a existencie alternatívnej trasy k Bánovciam nad Bebravou (preložka II/592 alebo R8). Bez posúdenia celkového návrhu dopravnej infraštruktúry existuje riziko, že dôjde k realizácii vzájomne dopravne konkurenčných projektov, čo zvýši celkové náklady bez zodpovedajúcich prínosov.

#### Nitrianske Pravno a Kľačno

**Obchvaty Nitrianskeho Pravna a Kľačna sú spojené do jedného variantu, hoci sú dopravne nezávislé.** Podľa metodiky MDV pre spracovanie ŠU a CBA by mali byť všetky stavby posúdené samostatne. ŠU neposudzuje možnosť čiastočného obchvatu Nitrianskeho Pravna medzi južným a východným vstupom do obce.

#### Žilina

**V minimálnych variantoch riešenia dopravy v Žiline ŠU navrhuje stavbu mosta v križovatke I/18 a I/60 pre smery Trenčín – Martin, úprava križovatky nie je dopravne potrebná.** Podľa kapacitného posúdenia bude križovatka po dokončení rozostavaného úseku D1 Dubná Skala – Lietavská Lúčka – Hričovské Podhradie vyhovovať potrebám dopravy aj vo výhlade.

### Ekonomické hodnotenie

**Ekonomickú návratnosť žiadneho z projektov nie je možné vyhodnotiť pre neobjektívny dopravný model, nekompletné odhady nákladov a iné chyby v spracovaní analýzy nákladov a prínosov (CBA).** Pred akýmkoľvek ďalším postupom je potrebné vypracovať kompletne rozpočty a odstrániť chyby v modeli a CBA.

**V analýzach CBA na úsekoch Rajčany – Partizánske – Nováky sa nulový a projektový stav líšia v ostatnej cestnej infraštruktúre, projekty tak nie sú porovnávané voči nulovému stavu.** V nulovom stave pre oblasť Rajčany – Nováky sa neuvažuje s výstavbou R2, v investičnom variante R2 je. Výstavba R2 môže mať vplyv na celkové smerovanie dopravy na cestách posudzovaných v hodnotenej ŠU, v predloženej CBA nie je možné oddeliť vplyv I/64 a R2.

**Do analýz CBA väčšiny projektov nevstupujú všetky budúce náklady, čo nesprávne zvyšuje ich návratnosť.** Rozpočty sú spracované nekonzistentne, pre väčšinu variantov sú odhadnuté iba stavebné náklady, chýbajú budúce náklady na projektovú dokumentáciu a pozemky. Podľa odhadov ÚHP na základe údajov NDS tvoria náklady na projektovú dokumentáciu, pozemky a stavebný dozor asi 11 % celkových investičných nákladov.

## Prínosy

Prínosy nie je možné objektívne vyčíslieť pre závažné nedostatky modelu a chyby v samotnej analýze.

## Náklady

**ŠU nevyčísluje náklady na všetky jednotlivé stavby a pre väčšinu úsekov je vypracovaný iba odhad stavebných nákladov.** V rozpočtoch chýbajú náklady na ostávajúcu projektovú dokumentáciu a pozemky (Tabuľka 1 Tabuľka 3 **Chyba! Nenašiel sa žiaden zdroj odkazov.** **Chyba! Nenašiel sa žiaden zdroj odkazov.**). Spojené odhady nákladov sú spracované pre časti úsekov, ktoré obsahujú niekoľko preložiek (Partizánske, Návojovce, Hradište, Nitrianske Pravno, Kľačno).

**Náklady na modernizácie ciest je možné znížiť návrhom lacnejších úprav križovatiek a zachovaním železničných priestreší.** Návrhy modernizácii ciest obsahujú zmenu niektorých križovatiek na okružné, zlepšenie bezpečnosti a kapacity je možné dosiahnuť aj investične menej náročným pridaním samostatných odbočovacích a pripájacích pruhov alebo inštaláciou svetelnej signalizácie. Vybudovanie mosta v križovatke I/18 a I/60 v Žiline pre smery Trenčín – Martin nebude po otvorení D1 Hričovské Podhradie – Dubná Skala dopravne opodstatnené. Zvýšiť bezpečnosť železničných priestreší pri Chynoranoch a v Rajci je možné aj osadením závor bez potreby vybudovať mosty ponad trate.

**Náklady na preložky je možné znížiť o 20 % návrhom v úspornejšej kategórii C9,5 namiesto C11,5.** Podľa českých cenových noratívov sú cesty kategórie C9,5 o 20 % lacnejšie ako širšie C11,5<sup>6</sup>.

**Optimalizáciou jednotkových cien je možné znížiť náklady na obchvat Porúbky a Lietavskej Lúčky (privádzač k D1) o 9,5 mil. eur (21 % z 46,1 mil. eur). Náklady na dostavbu I. etapy prievidského obchvatu môžu byť nižšie minimálne o 7,6 mil. eur (35 % z 21,7 mil. eur).** Náklady je možné znížiť bez zmeny technického riešenia. ÚHP porovnal rozpočet s priemernými zmluvnými cenami stavebných prác na projektoch NDS. Pre privádzač D1 bolo možné porovnať 94 % stavebných nákladov. V prípade obchvatu Prievidze boli porovnané náklady vo výške 14,4 mil. eur s potenciálnou úsporou 7,6 mil. eur (53 %). Pri rovnakom percentuálnom znížení nákladov je potenciál úspory na nebenchmarkovaných položkách ďalších 3,9 mil. eur. **ÚHP odporúča ďalej optimalizovať všetky rozpočty benchmarkovaním cien stavebných prác alebo celých stavebných objektov podľa podrobnosti existujúcej dokumentácie.**

**Odhad nákladov na 4 km dlhý IV. okruh Žiliny (108 mil. eur) je nadhodnotený, potenciál úspor je aspoň 52 mil. eur (48 %).** NDS v minulosti obstarala diaľnice bez tunelov s podobnou objektovou skladbou za polovičné náklady na kilometer (10 – 14 mil. eur/km oproti 27 mil. eur/km). Pri cene 14 mil. eur/km by boli náklady na IV. okruh nižšie o 52 mil. eur. V procese hodnotenia projektu SSC znížila pôvodný odhad nákladov (725 mil. eur) opravou jednotkových cien.

**Tabuľka 3: Položky v odhadoch nákladov jednotlivých variantov**

Úsek, variant	Časť variantu	Dĺžka (km)	Náklady (mil. eur)	Náklady na km (mil. eur/km)	PD	P	SN
Rajčany - Partizánske							
minimálny	modernizácia I/64	6,4	16,6	2,6	Nie	Nie	Áno
A	modernizácia I/64 Rajčany - Chynorany	2,0	4,2	2,1	Nie	Nie	Áno
	obchvat Žabokriek nad Nitrou	4,2	27,6	6,6	Nie	Nie	Áno
B	modernizácia I/64 Rajčany - Chynorany*	2,0	4,2	2,1	Nie	Nie	Áno
	obchvat Žabokriek nad Nitrou	4,2	30,1	7,2	Nie	Nie	Áno
Partizánske - Nováky							
minimálny	modernizácia I/64	24,9	37,6	1,5	Nie	Nie	Áno
A	modernizácia I/9 Hradište - Nováky	15,6	5,2	0,3	Nie	Nie	Áno
	obchvaty Partizánskeho, Návojeviec (Z) a Hradišťa	9,5	77,1	8,1	Nie	Nie	Áno
B	modernizácia I/9 Hradište - Nováky	15,6	5,2	0,3	Nie	Nie	Áno
	obchvaty Partizánskeho, Návojeviec (V) a Hradišťa	10,6	70,3	6,7	Nie	Nie	Áno
Prievidza							
minimálny	modernizácia I/64	3,6	11,6	3,2	Nie	Nie	Áno
A1	dostavba I. etapy západného obchvatu Prievidze	2,8	21,7	7,9	Áno	Áno	Áno
A2	II. etapa západného obchvatu Prievidze	3,9	27,2	7,0	Áno	Áno	Áno
B	východný obchvat Prievidze	4,5	60,4	13,5	Nie	Nie	Áno
Prievidza - Kľačno							
minimálny	modernizácia I/64	15,0	17,8	1,2	Nie	Nie	Áno
A	modernizácia I/64 Prievidza - Nitrianske Pravno	6,8	9,0	1,3	Nie	Nie	Áno
	obchvat Nitrianskeho Pravna a Kľačna	7,8	36,2	4,6	Áno	Áno	Áno
Kľačno – Fačkov - Šuja							
minimálny	modernizácia I/64	20,1	24,6	1,2	Nie	Nie	Áno
A	modernizácia I/64	20,1	31,8	1,6	Nie	Nie	Áno
Rajec							
minimálny	modernizácia I/64	13,6	15,6	1,1	Nie	Nie	Áno
A	modernizácia I/64 Rajecké Teplice - Porúbka	5,0	6,0	1,2	Áno	Nie	Áno
	preložka I/64 Rajecké Teplice - Kľače	3,9	25,4	6,6	Áno	Áno	Áno
	preložka I/64 Kľače - Šuja	4,3	19,8	4,6	Áno	Áno	Áno
Porúbka - Lietavská Lúčka							
minimálny	modernizácia I/64	7,0	8,0	1,1	Nie	Nie	Áno
A	privádzač D1,- obchvat Porúbky a Lietavskej Lúčky	3,8	46,1	12,1	Áno	Áno	Áno
B	modernizácia I/64 a privádzač D1- obchvat Lietavskej Lúčky	4,0	21,0	5,3	Nie	Nie	Áno
Žilina, juh - Žilina, východ							
minimálny	opravy na cestách, most v križovatke	7,6	28,8	3,8	Nie	Nie	Áno
A	IV. okruh Žiliny	4,0	107,7	27,2	Nie	Nie	Áno
Žilina, I/18							
minimálny	opravy na cestách, most v križovatke	8,8	27,7	3,1	Nie	Nie	Áno
A	preložka I/18	2,9	48,3	16,9	Áno	Áno	Áno

\* podľa ŠU je modernizácia súčasťou variantu, nie je zohľadnená v rozpočte  
 PD – projektová dokumentácia, P – pozemky (výkupy a prenájmy), SN – stavebné náklady

Zdroj: ŠU, spracovanie ÚHP