

# Útvar hodnoty za peniaze

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



## Hodnota za peniaze projektu

*Modernizácia cesty I/75  
Galanta – Nové Zámky,  
úsek Šaľa - obchvat*

Apríl 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, Patrik Turzák a Jozef Koperdák na základe aktualizácie 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

- Slovenská správa ciest (SSC) pripravila aktualizáciu štúdie uskutočniteľnosti (ŠÚ) pre úsek Šaľa – obchvat, projektu Modernizácie cesty I/75 Galanta – Nové Zámky. Vzhľadom k pripravenosti projektu (vydané stavebné povolenie), je zámerom čo najskoršie vyhlásenie verejného obstarávania a dokončenia obchvatu do konca roka 2025.
- Odhad celkových investičných nákladov obchvatu v dĺžke 11,7 km dosahuje 106 mil. eur s DPH, z čoho stavebné náklady tvoria 95 mil. eur a už vynaložené náklady na prípravu projektu tvoria 9 mil. eur.
- Útvar hodnoty za peniaze (ÚHP) pripravil hodnotenie projektu modernizácie cesty I/75 v januári 2019 s odporúčaním pripraviť plnohodnotné prieskumy, dopracovať CBA a až následne realizovať projekt.
- Aktualizácia štúdie obsahuje dopravné prieskumy spracované v júni 2019, podľa ktorých tvorí tranzitná doprava v smeroch východ-západ približne 4,5 až 5,3 tisíc vozidiel denne. Intenzita dopravy v centre mesta (CSD2015), presahuje 20 tis. vozidiel denne s podielom nákladnej dopravy približne 20 %.

## Hodnotenie MF SR

- Intenzity dopravy v Šali patria medzi najvyššie na Slovensku a spôsobujú dopravné zápchy, ktoré dokáže obchvat zmierniť. Podľa prognózy dopravy MDV SR existuje riziko, že napriek vybudovaniu obchvatu dôjde bez ďalších opatrení k nárastu dopravy v centre mesta na súčasnú úroveň do 10 rokov.
- Spoločenskú návratnosť projektu nie je možné z aktualizovanej štúdie vyhodnotiť. Zverejnená analýza prínosov a nákladov nie je v súlade s metodikou, obsahuje chybné predpoklady a nevysvetlenú prognózu dopravy. Štúdia nezohľadňuje zmeny dopravy na príjazdových cestách k obchvatu, nadhodnocuje časové úspory o približne 12 min a obsahuje chybné vzorce.
- Aktualizácia štúdie čiastočne zohľadnila odporúčania ÚHP z roku 2019. Vykonali sa nové dopravné prieskumy, ale neposúdili sa alternatívy ako napríklad zvýšenie kapacity okružnej križovatky vo Veči.
- Rozpočet pripravovaného obchvatu je možné znížiť na 75,5 mil. eur s DPH (úspora 19,8 mil. eur, 21 %), bez zmeny technického riešenia optimalizáciou jednotkových cien na úroveň minulých cestných projektov so zohľadnením najaktuálnejšej cenovej úrovne.

## Odporúčania

- Preukázať ekonomickú návratnosť projektu aktualizáciou analýzy o identifikované nedostatky a prípadnou zmenou projektu s cieľom zvýšiť prínosy (zmena okružných križovatiek na stykové).
- Verejné obstarávanie vyhlásiť s možnosťou zrušenia v prípade nepreukázania economickej návratnosti projektu.
- Zvážiť realizáciu ďalších opatrení, ktoré pomôžu vyriešiť dopravu v meste v dlhodobom horizonte ako napríklad podporu nemotorovej a zdieľanej verejnej dopravy.
- Vo verejnom obstarávaní znížiť odhad stavebných nákladov optimalizáciou jednotkových cien na 75,5 mil. eur s DPH v súlade s najaktuálnejšími odhadmi cien a v pripravovanej zmluve uplatniť inflačnú doložku.

## Popis projektu

Slovenská správa ciest (SSC) pripravila aktualizáciu štúdie uskutočniteľnosti (ŠU) pre úsek Šaľa – obchvat, projektu Modernizácie cesty I/75 Galanta – Nové Zámky. Vzhľadom k pripravenosti projektu (vydané stavebné povolenie), je zámerom čo najskoršie vyhlásenie verejného obstarávania (VO) a dokončenia obchvatu do konca roka 2025. Aktualizovaná analýza prínosov a nákladov sa zameriava na stav s realizáciou a bez realizácie severného obchvatu (Obrázok 1) a jej súčasťou je aj spracovanie nových dopravných prieskumov (SDP 2019).

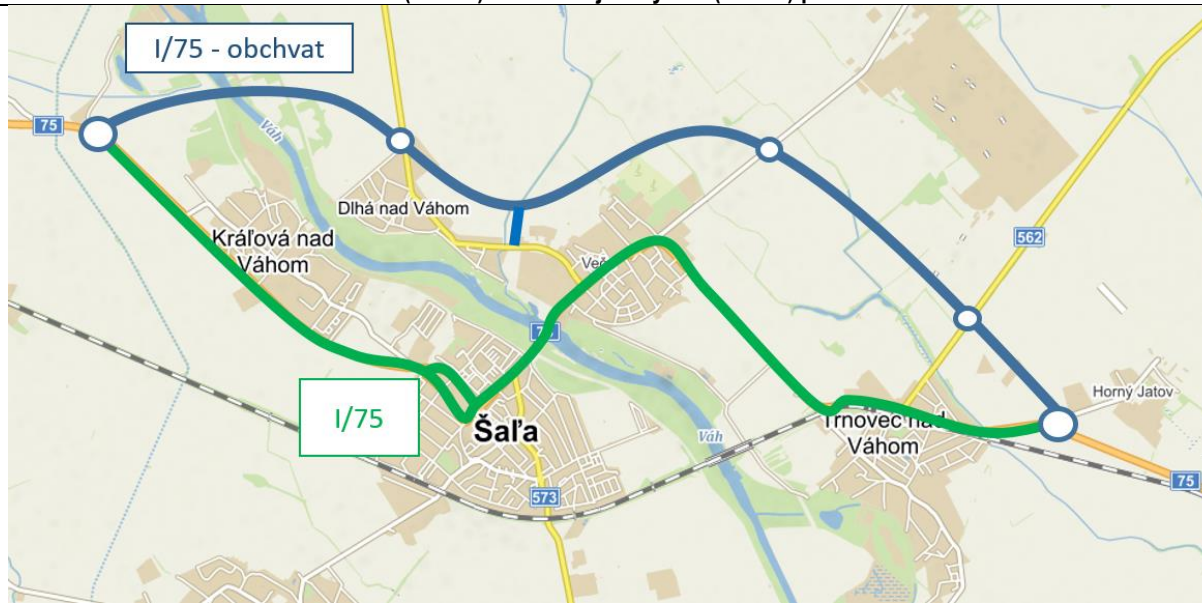
Odhad celkových investičných nákladov obchvatu v dĺžke 11,7 km dosahuje 106 mil. eur s DPH, z čoho stavebné náklady tvoria 95 mil. eur a už vynaložené náklady na prípravu projektu tvoria 9 mil. eur.

Projekt je zaradený do harmonogramu prípravy a výstavby cestnej infraštruktúry s realizáciou od roku 2023. Financovanie projektu má byť čiastočne zabezpečené prostredníctvom Operačného programu Integrovaná infraštruktúra a Operačného programu Slovensko.

Útvar hodnoty za peniaze (ÚHP) pripravil hodnotenie projektu modernizácie cesty I/75 v januári 2019 s odporúčaním pripraviť plnohodnotné prieskumy, dopracovať CBA a až následne realizovať projekt.

V minulosti už raz bolo vyhlásené verejné obstarávanie (2019), avšak v dôsledku chýbajúceho finančného krytia bolo v júni 2021 zrušené. Zrušeniu predchádzalo vyradenie projektu zo zoznamu Národných projektov OPII<sup>1</sup>, z dôvodu neukončeného VO, chýbajúceho stavebného povolenia a lehotou výstavby prekračujúcou obdobie oprávnenosti výdavkov.

Obrázok 1: Zobrazenie obchvatu Šale (modrá) a súčasnej cesty I/75 (zelená) podľa DSP



Zdroj: mapy.cz, spracovanie ÚHP

## Súčasná dopravná situácia

Cestou I/75 v meste Šaľa denne prechádza viac ako 20 tisíc vozidiel, pričom podiel nákladnej dopravy tvorí približne 20 % (CSD 2015). Podľa dopravných prieskumov z 2019, tvorí tranzit v smeroch východ-západ 4,5 až 5,3 tisíc vozidiel denne. Cesta I/75 v Šali, patrí k najzaťaženejším prietahom na Slovensku v mestách bez obchvatu. Vysoká hustota dopravy na moste v centre mesta a na okružnej križovatke vo Veči, spôsobuje časté dopravné zápchy.

<sup>1</sup> Záznam Riadiaceho výboru OPII: [https://www.opii.gov.sk/download/e/zaznam\\_22\\_zasadnutia\\_RV.pdf](https://www.opii.gov.sk/download/e/zaznam_22_zasadnutia_RV.pdf)

**Počet vozidiel na východ od Šale v dopravnej prognóze nezodpovedá intenzitám nameraných v dopravných prieskumov.** Podľa prieskumov z roku 2019 prechádzalo úsekom pred Trnovcom nad Váhom približne 6 tis. vozidiel denne, dopravná prognóza však vychádza z hodnoty 13 tis. Dôvodom bolo nezohľadnenie rozdielneho umiestnenia sčítacích zariadení vo vyhodnotení prieskumu. Toto nadhodnocuje počet vozidiel, ktoré prejdú na obchvat.

## Analýza alternatív

**Aktualizácia štúdie uskutočniteľnosti hodnotí iba severný variant obchvatu mesta, ktorý bol v roku 2019 hodnotením ÚHP odporúčaný pre realizáciu.** Pesimistický odhad pomeru prínosov a nákladov (BCR) bol 1,17. Projekt bol vo vysokom štádiu pripravenosti (DSP) a bol súčasťou Národných projektov OPII 2014 – 2020.

**Štúdia nezdôvodňuje výber štyroch veľkých okružných križovatiek na obchvate, ani neposudzuje ich alternatívy.** Okružné križovatky môžu viesť k zníženiu rýchlosti a spomaleniu dopravy, zároveň môžu priniesť benefity v podobe zníženia nehodovosti a zvýšenia plynulosti dopravy (pri vysokom podiele ľavých odbočení). Štúdia neobsahuje kapacitné posúdenie križovatiek ani zdôvodnenie výberu veľkých okružných križovatiek oproti stykovým križovatkám s pripájacími, alebo odbočovacími pruhmi.

**Napriek odporúčaniam z hodnotenia v roku 2019, štúdia neposudzuje alternatívu riešenia dopravnej situácie v Šali prebudovaním okružnej križovatky vo Veči.** Úzkym hrdlom v Šali je (aj podľa aktuálneho dopravného prieskumu) okružná križovatka vo Veči. Jej prebudovanie na svetelne riadenú križovatkou s odbočovacími pruhmi, alebo turbookružnú križovatkou môže odstrániť kolóny a priniesť prínosy aj pre miestnu, nie len tranzitnú dopravu.

**Bez opatrení na zníženie rastu dopravy, alebo zvýšenia kapacity cesty v Šali, dopravné problémy mesta v dlhodobom horizonte nebudú vyriešené.** Podľa prognózy dopravy z pôvodnej štúdie (2017), ako aj z aktualizovanej verzie (2019) existuje riziko nárastu dopravy v centre mesta na súčasnú úroveň do 10 rokov, napriek vybudovaniu obchvatu. Pre dlhodobé odstránenie dopravných problémov mesta sú okrem výstavby obchvatu nevyhnutné aj iné opatrenia, ako napríklad podpora a rozvoj cyklistickej, pešej, alebo autobusovej dopravy, prípadne rozšírenie existujúceho, alebo vybudovanie nového mosta v centre mesta. SSC tieto opatrenia v štúdii ani v jej aktualizácii neskúma.

## Prognóza dopytu

**Prognóza dopytu v CBA je neprehľadná a nezdôvodnená. Súčasťou aktualizácie CBA nie je spracovaný štvorstupňový dopravný model.** Aktualizácia ŠU uvádza, že jej zdrojom je ŠU spracovaná v roku 2017, avšak výrazne sa od nej odlišuje. Aktualizácia ŠU síce uvádza vstupné údaje prognózy, napr. výsledky vykonaných prieskumov dopravy, nijakým spôsobom však neukazuje postup jej výpočtu. Platné metodiky<sup>2</sup> vyžadujú obsažný opis analýzy vstupov CBA, pričom musí byť možné dopátrať sa k pôvodným predpokladom.

**Nárast dopravy v Šali podľa štúdie sa výrazne líši od prognózovaných intenzít podľa platného technického predpisu.** Podľa technického predpisu TP 070 Prognózovanie výhľadových intenzít na cestnej sieti do roku 2040, sa predpokladá nárast osobnej dopravy medzi rokmi 2010 – 2040 na úrovni 59 %, pričom projekt počíta s nárastom za rovnaké obdobie o viac ako 200 %. Použité rastové koeficienty v štúdii nie sú dostatočne zdôvodnené.

**V CBA nie sú zohľadnené zmeny dopravy na príjazdových cestách k obchvatu (Obrázok 2).** Do CBA je zahrnutá iba cesta I/75 (zelená) a obchvat (modrá). Nezahrnuté cesty skresľujú počet vozidiel využívajúcich obchvat a zamedzujú analýze nárastu/ poklesu dopravy na cestách pripájajúcich sa na obchvat. Obchvat budú využívať aj vozidlá, ktoré smerujú napríklad medzi Galantou a Duslom alebo Šoporňou a Novými Zámkami a okrem

<sup>2</sup> Rámec na hodnotenie verejných investičných projektov v SR (2017), odstavec 169:  
<https://www.mfsr.sk/files/archiv/uhp/3370/76/03metodikaCBA-v10.pdf>

I/75 v súčasnosti jazdia aj inými cestami v Šali. CBA však nezohľadňuje dopravu na cestách II/562, I/573, III/1368 a nový „privádzač“ k ochvatu (červená). Chýbajúcu sieť je potrebné zahrnúť do CBA.

**Obrázok 2: Ovplynená cestná sieť nezahrnutá v CBA (červenou)**



Zdroj: mapy.cz, spracovanie ÚHP

## Ekonomické hodnotenie

**Spoločenskú návratnosť projektu nie je možné z aktualizovanej štúdie vyhodnotiť. Zverejnená analýza prínosov a nákladov nie je v súlade s metodikou, obsahuje chybné predpoklady a nevysvetlenú prognózu dopravy.** Nepresnosti v použitej metodike a vzorcoch výrazne ovplyvňujú nákladovú ako aj prínosovú stranu projektu. Štúdia nezohľadňuje zmeny dopravy na príjazdových cestách k ochvatu, nadhodnocuje časové úspory o približne 12 min (Tabuľka 1) a obsahuje chybné vzorce.

## Prínosy

**Hlavným zdrojom prínosov je úspora času a prevádzkových nákladov, ktorá je výrazne ovplyvnená nadhodnotenou úsporou času prejazdu Šaľou.** Predpokladaná priemerná úspora času bude približne 3 minúty, oproti 15 minútam v CBA. Nadhodnotenú úsporu ovplyvňuje vysoká priemerná rýchlosť prejazdu obchvatom a pomalý prejazd mestom.

**Rýchlosť prejazdu vozidiel na obchvate je nadhodnotená (Tabuľka 1).** V CBA je uvedené, že všetky typy vozidiel prejdú obchvatom s priemernou rýchlosťou 88 km/h. Vzhľadom k štyrom okružným križovatkám umiestneným na obchvate je predpokladaná rýchlosť nerealistická a je potrebné ju znížiť. Podľa údajov z Google Maps je priemerná rýchlosť pri prejazde obchvatom Galanty, ktorý tiež obsahuje viaceré okružné križovatky, 65 až 70 km/h. Zároveň je potrebné znížiť očakávanú rýchlosť ťažkých vozidiel, ktoré spravidla nedosahujú priemernú rýchlosť osobných automobilov.

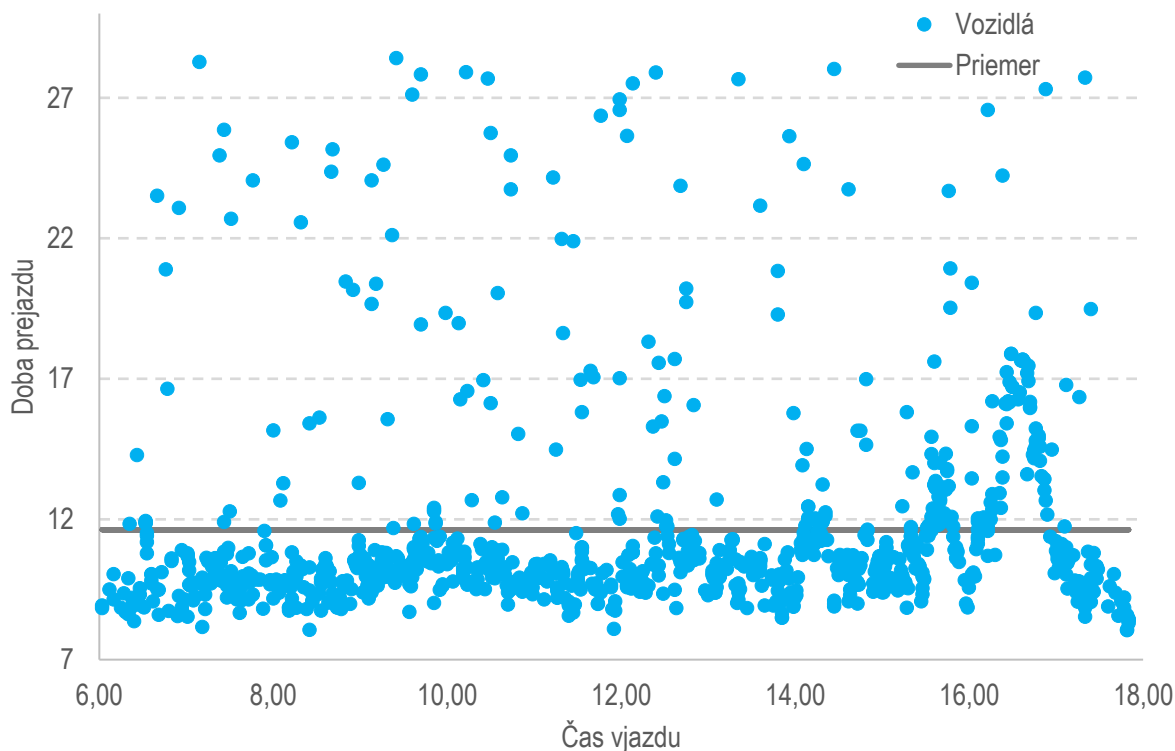
**Tabuľka 1: Priemerné časy prejazdu mestom a obchvatom, v smeroch východ-západ (minúty)**

	CBA	Predpoklad	Rozdiel
Prejazd Šaľou	23	13	10
Prejazd obchvatom (rýchlosť)	8 (88 km/h)	10 (70 km/h)	2
Spolu	15	3	12

Zdroj: CBA, SDP 2019, Google Maps, vlastné spracovanie ÚHP

**CBA nadhodnocuje trvanie prejazdu Šaľou o 10 minút (Tabuľka 1).** CBA počíta s časom prejazdu 23 minút, pričom podľa realizovaného SDP 2019 (bežný deň - streda) je čas prejazdu pre 85 % tranzitnej dopravy približne 14 minút, s priemerným časom prejazdu do 12 minút (Graf 1). Zachytený čas prejazdu je konzistentný s údajmi z Google Maps, podľa ktorých prejazd Šaľou zo západu na východ trvá v priemere 13,3 minút.

**Graf 1: Čas prejazdu Šaľou (minúty) zo západu na východ, podľa meraní SDP 2019 (Streda - 12 h)**



Zdroj: dáta SDP 2019 – VÚD, spracovanie ÚHP

## Náklady

**Náklady v CBA sú výrazne nižšie ako predložený rozpočet podľa aktuálnej dokumentácie na stavebné povolenie (DSP).** Rozpočet v CBA zrejme vychádza z neaktuálneho technického riešenia stavby, zároveň je prepočítaný v cenovej úrovni 1Q 2017 (stavebné náklady dosahujúce približne 57 mil. eur bez DPH). Za smerodajný považujeme rozpočet podľa aktuálnej DSP, ktorý dosahuje 95,3 mil. eur s DPH (75,4 mil. eur bez DPH).

**Stavebné náklady obchvatu podľa aktuálnej DSP je možné znížiť na 75,5 mil. eur s DPH, (úspora 19,8 mil. eur, 21 %), bez zmeny technického riešenia optimalizáciou jednotkových cien na úroveň minulých projektov NDS a SSC.** Úprava ceny zohľadňuje rast cien v uplynulom období v súvislosti s COVID a bola prepočítaná v cenovej úrovni 4Q 2021.

**Tabuľka 2: Porovnanie rozpočtu a zmluvných cien stavieb NDS a SSC (mil. eur s DPH)**

Položka	Rozpočet	Porovnaný objem (%)	Porovnanie	Rozdiel
Všeobecné položky	4,3	0%	4,3	0,0
Rekultivácia a vegetačné úpravy	1,7	100%	0,6	-1,1
Obchvat mesta Šaľa	31,0	95%	26,2	-4,8
Úpravy komunikácie	13,1	84%	10,4	-2,7
Mosty	30,4	90%	23,4	-7,1
Protihlukové steny a ploty	7,4	97%	4,9	-2,5
Úpravy inžinierskych sietí	5,8	84%	4,6	-1,3
Obchádzky	1,5	72%	1,2	-0,3
	<b>95,3</b>	<b>87%</b>	<b>75,5</b>	<b>-19,8</b>

Zdroj: NDS, SSC, prepočet ÚHP