

Útvar hodnoty za peniaze

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



Hodnota za peniaze projektu

I/15 Vranov nad Topľou - Stročín

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 Jozef Koperdák na základe 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 pripravila štúdiu uskutočniteľnosti 49 km cesty I/15 medzi Vranovom nad Topľou a Stročinom s odhadovanými nákladmi 120 až 223 mil. eur (102 až 190 mil. eur bez DPH) v závislosti od variantu.
- Projekt je rozdelený do 7 úsekov. Pre každý z úsekov je posudzovaný samostatne variant modernizácie alebo variant obchvatu (okrem úseku 3).
- ŠU odporúča realizáciu 3 úsekov v hodnote 77 mil. eur s DPH (65 mil. eur bez DPH). Odporúčané sú modernizácie úsekov Turany nad Ondavou – Stropkov (náklady 9 mil. eur s DPH, BCR 1,36), Vranov nad Topľou – Benkovce (náklady 20 mil. eur s DPH, BCR 0,28) a obchvat Stropkova (náklady 38 mil. eur s DPH, BCR 1,16). Úseky ŠU identifikovala ako kritické nehodové lokality.
- Posudzované úseky sú na začiatku projektovej prípravy, okrem obchvatu mesta Stropkov, ktorý má pripravenú dokumentáciu pre stavebné povolenie.
- Cestou I/15 medzi Vranovom nad Topľou a Stročinom prejde denne približne 6 tisíc vozidiel, podiel ťažkej nákladnej dopravy je približne 10 %. Dopravu v meste Stropkov tvorí približne 13 tisíc vozidiel denne s podielom 10 - 14 % ťažkej nákladnej dopravy.
- Pre potreby aktuálnych vstupov do dopravného modelu boli v období máj – jún 2021 vykonané smerové a profilové prieskumy v okresoch Stropkov a Vranov nad Topľou.

Hodnotenie MF SR

- Realizácia väčšiny hodnotených úsekov nepatrí medzi priority z hľadiska dopravnej kapacity. Súčasná kapacita cesty je dostatočná až do roku 2050, okrem úsekov v meste Stropkov. Aktuálne dopravné prieskumy nepotvrdili ani vysoký podiel tranzitnej nákladnej dopravy identifikovaný v roku 2015.
- Spoločenská návratnosť bola preukázaná pre 3 zo 7 úsekov cesty I/15. Ide o obchvat Benkoviec (BCR 1,1), obchvat Stropkova (BCR 1,16) a varianty modernizácie aj obchvatu úseku Turany nad Ondavou – Stropkov (BCR 1,36 a 2,73).
- Štúdia odporúča realizovať aj úseky, ktoré sú spoločensky nenávratné. Do roku 2030 modernizácia úseku Vranov nad Topľou – Benkovce (BCR 0,28) a po roku 2030 modernizáciu vo všetkých úsekoch (BCR 0,27 – 0,83) a po roku 2040 aj výstavbu obchvatov (BCR 0,19 – 2,73).
- Všetky posudzované varianty ciest sú navrhnuté v šírke 11,5 m, čo zodpovedá štandardu pre silne zaťažené medzinárodné cesty. V prípade realizácie spoločensky návratných úsekov v šírke 9,5 m podľa platnej normy pre cesty I. triedy je možné ušetriť 20 % nákladov, resp. 11 mil. eur bez DPH.
- Rozpočet obchvatu Stropkova použitý v štúdiu bol oproti DSP znížený z 50 na 32 mil. eur. Relevantnosť zníženia nevieme overiť, nakoľko podrobný rozpočet nebol v štúdiu zverejnený.
- V prípade výstavby obchvatov v úsekoch Turany nad Ondavou – Stropkov, mesto Stropkov, Stropkov – Stročín, je ich celkový vplyv na zásah do rieky Ondavy (lokality sústavy Natura 2000) významne negatívny. Štúdia odporúča realizovať len niektoré z uvedených obchvatov (predpokladaný mierne negatívny vplyv).
- Výsledky ekonomickej analýzy sa javia ako správne, aj keď nie je možné potvrdiť, či štúdia bola spracovaná v zmysle metodologickej príručky Ministerstva dopravy. Časť výpočtov v analýzach nebola napriek vyžiadaniu UHP sprístupnená, čo je v rozpore s Rámcom na hodnotenie verejných investičných projektov v SR schváleného vládou SR.

Odporúčania

- Zaradiť spoločensky návratné investície do Harmonogramu prípravy a výstavby projektov cestnej infraštruktúry podľa dosiahnutého BCR a pripravovať ich podľa priority a dostupných finančných prostriedkov. Pre obchvat Stropkova odporúčame dodržanie rozpočtu definovaného v štúdiu z dôvodu udržania ekonomickej návratnosti.

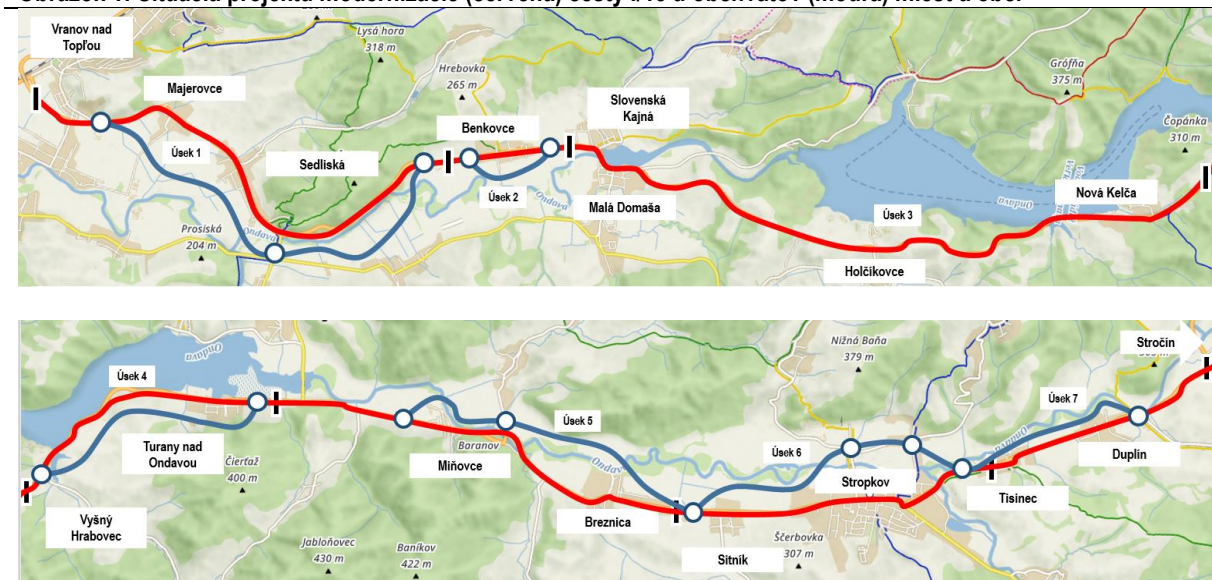
- Úseky, kde sa spoločenská návratnosť nepotvrdila a ktoré neodporúčame realizovať, priebežne opravovať a udržiavať v dobrom stave. V prípade kritických nehodových lokalít hľadať efektívnejšie technické riešenia, než komplexnú výstavbu celých úsekov.
- V štúdiách uskutočniteľnosti pre cestné projekty navrhovať modernizácie alebo výstavby nových ciest v adekvátnom šírkovom usporiadaní s ohľadom na potrebnú kapacitu a bezpečnosť cesty.
- Doplniť a zverejniť štúdiu uskutočniteľnosti vrátane aktuálnych príloh v overiteľnej, strojovo spracovateľnej forme, v zmysle Rámca na hodnotenie verejných investičných projektov v SR.

Popis projektu

Slovenská správa ciest pripravila štúdiu uskutočniteľnosti (ŠU) 49 km cesty I/15 medzi Vranovom nad Topľou a Stročinom s odhadovanými nákladmi 120 až 223 mil. eur (102 až 190 mil. eur bez DPH) v závislosti od variantu.

Projekt je rozdelený do 7 úsekov, s posúdením variantu modernizácie pre všetky úseky alebo variantu obchvatu len pre 6 úsekov (Obrázok 1).

Obrázok 1: Situácia projektu modernizácie (červená) cesty I/15 a obchvatov (modrá) miest a obcí



Zdroj: mapy.cz, ŠU, spracovanie ÚHP

Posudzované úseky sú na začiatku projektovej prípravy, okrem obchvatu mesta Stropkov (úsek 6, variant 2), ktorý má pripravenú dokumentáciu na stavebné povolenie (DSP). Odhadovaný začiatok verejného obstarávania obchvatu je prelom rokov 2022 – 2023. Financovanie projektu je plánované prostredníctvom operačného programu Prepojenejšia Európa na obdobie 2021 – 2027.

ŠU nebola zverejnená v zmysle Rámca na hodnotenie verejných investičných projektov. Časť výpočtov v CBA nie je sprístupnená. Vzhľadom k tomu, nie je možné konštatovať či štúdia bola vypracovaná v zmysle metodologickej príručky OPII.

Ciele projektu

Cieľom ŠU je posúdenie uskutočniteľnosti variantov modernizácie a preložiek cesty I/15, so zameraním na odstránenie nevhodných a neprehľadných úsekov cesty.

Účelom štúdie je identifikácia dopravných problémov a zhodnotenie existujúcej dopravnej siete, identifikácia súčasnej a predikcia budúcej dopravnej kapacity.

Súčasná dopravná situácia

Cestou I/15 medzi Vranovom nad Topľou a Stročinom prejde denne približne 6 tisíc vozidiel, podiel ťažkej nákladnej dopravy je približne 10 %. Dopravu v meste Stropkov tvorí približne 13 tisíc vozidiel denne s podielom 10 - 14 % ťažkej nákladnej dopravy.

Výrazné zaťaženie cesty I/15 nákladnými vozidlami (v priemere 30 %) vyplývajúce z celoslovenského sčítania dopravy z roku 2015 (CSD 2015)¹ nebolo prieskumami z roku 2021 potvrdené. Dočasný nárast tranzitu na úseku cesty I/15 bol spôsobený uzáverou prechodu Šarišský Štiavnik v čase prebiehajúceho sčítania.

ŠU identifikovala tri kritické nehodové lokality, tvoriace úseky Vranov nad Topľou – Benkovce, Turany nad Ondavou – Stropkov a úsek Stropkov (úseky 1, 5, 6). Úseky majú nehodové križovatky s cestami III. triedy, chýbajúce chodníky v obciach, s nedostatočným osvetlením priechodov pre chodcov. Úseky nespĺňajú štandardy ciest I. triedy a to najmä nedostatočnou kapacitou a nízkymi rýchlosťami (Tabuľka 1).

Súčasná kapacita cesty I/15 je pre posudzované úseky dostačujúca až do roku 2050, okrem dvoch úsekov v meste Stropkov. Kapacitný problém križovatky Mlynská v Stropkove sa viaže k rannej a poobednej výmene zmien v priemyselnom parku. Čiastočným riešením je vybudovanie svetelne riadených križovatiek.

Na mnohých úsekoch cesty I/15 je nutné vykonať opravy z dôvodu zlého technického stavu vozovky. Cesta je podľa meraní z 09/2021, najmä v okrese Stropkov, v nevyhovujúcom až havarijnom stave (prične a pozdĺžne nerovnosti). Dáta pre posúdenie únosnosti cesty nie sú k dispozícii. V úseku Turany nad Ondavou - Stropkov sa nachádza most vo veľmi zlom technickom stave². V prípade vylúčenia mostu z prevádzky, dôjde k približne 26 km obchádzkam.

Tabuľka 1: Základné údaje o variantoch investície

Úsek	Popis problému	Variant	Dĺžka (km)	Navrhovaný rozsah prác
U1 Vranov n/T - Benkovce	úzka cesta (8,5 m), riziková križovatka, absencia osvetlenia priechodov, autobusových zastávok	V1	9,95	modernizácia cesty, zmena vedenia cesty
		V2	8,47	preložka cesty
U2 Benkovce	úzka cesta (7,5 m), chýbajú chodníky, osvetlenie prechodov, autobusových zastávok	V1	2,78	modernizácia cesty
		V2	2,98	preložka cesty
U3 Benkovce – Nová Kelča	rizikové križovatky, chýbajú chodníky, osvetlenie prechodov, autobusových zastávok	V1	13,32	modernizácia cesty
U4 Nová Kelča – Turany n/O	zosuvové územie, značené deformácie vozovky, chýbajúce osvetlenie priechodov, autobusových zastávok	V1	6,07	modernizácia cesty, zmena vedenia cesty
		V2	5,78	preložka cesty
U5 Turany n/O - Stropkov	úzka cesta (7,5 m), úzky most cez Ondavu (šírka 6 metrov), chýbajú chodníky, osvetlenie prechodov, autobusových zastávok	V1	7,18	modernizácia cesty, nový most
		V2	6,17	preložka cesty, nový most
U6 Stropkov	úzka cesta (8 m), nedostatočná kapacita cesty (záмка D, C)	V1	6,57	modernizácia cesty
		V2	5,3	preložka, mosty
U7 Stropkov - Stročín	chýba osvetlenie pre chodcov	V1	4,64	modernizácia cesty
		V2	3,62	preložka

Zdroj: ŠU, spracovanie UHP

Analýza alternatív

Pre každý úsek je posudzovaný variant modernizácie (podľa ŠU variant minimálnej investície) alebo variant obchvatu (okrem úseku 3, Benkovce – Nová Kelča). Modernizácia (variant 1) zahŕňa investície do rozšírenia cesty v extraviláne na 11,5 m, v intraviláne na 8,5 m, úpravu rizikových križovatiek, doplnenie bezpečnostných prvkov, úpravu chodníkov, priechodov pre chodcov, autobusových zastávok. V prípade úseku Vranov nad Topľou – Benkovce a Nová Kelča – Turany nad Ondavou dochádza v rámci variantu modernizácie cesty aj k posunu cesty

¹ <https://www.ssc.sk/sk/cinnosti/rozvoj-cestnej-siete/dopravne-inzinerstvo/celostatne-scitanie-dopravy-v-roku-2015.ssc>

² <https://ismcs.cdb.sk/portal/mapviewer/>

v oblasti neprehľadnej zákruty a v oblasti bezprostredne pri rekreačnej časti vodnej nádrže Domaša. Úsek Turany nad Ondavou – Stropkov, zahŕňa vybudovanie mosta, so zásahom do smerového vedenia komunikácie (Tabuľka 1).

Súčasná cesta I/15 je kapacitne postačujúca až do roku 2050. Napriek tomu štúdia nehodnotí variant ponechania existujúcej šírky cesty, ani jej rozšírenie na maximálne 9,5 m. Súčasná šírka cesty je na viacerých úsekoch len 7,5 m, čo nezodpovedá platným normám pre cesty I. triedy (STN 736101, 736110). Varianty modernizácie cesty a obchvatov, počítajú s rozšírením cesty na 11,5 m, čo je viac ako normou požadovaných 9,5 m.

Prognóza dopytu

Pre dopravnú prognózu bol vypracovaný unimodálny trojstupňový dopravný model zahŕňajúci záujmové územie medzi Vranovom nad Topľou, Stropkovom, Svidníkom a okolitými okresmi. Model súčasného stavu bol spracovaný za rok 2021. Na kalibráciu modelu boli spracované vlastné smerové, profilové prieskumy a križovatkové prieskumy (máj – jún 2021), výstupy zo mýtného systému, Celoštátne sčítanie dopravy 2015, údaje zo štúdií uskutočniteľnosti ciest R4 štátna hranica SR/PR – Kapušany, I/18 a I/74 Lipníky – Ubľa, I/79 Vranov n/T – štátna hranica SR/UA.

Nárast dopravy v regióne medzi 2020 a 2050 zodpovedá očakávanému rastu podľa demografickej prognózy a očakávaného rozvoja automobilizácie. Mierny nárast dopravy (do 10 %) medzi mestami v záujmovom území a miernym úbytkom na vidieku a vidieckych cestách zodpovedá všeobecným trendom urbanizácie. Demografická prognóza pre región bola spracovaná na základe prognóz SAV, v hlavnej záujmovej oblasti ráta s 1% nárastom počtu obyvateľov do roku 2050. Prognóza rastu automobilizácie bola spracovaná podľa trendov regionálneho HDP, s ustálením na dlhodobom priemere automobilizácie EÚ a podľa prognózy premeny vekovej skladby obyvateľstva.

Tabuľka 2: Dopravné intenzity na ceste I/15 (tis. vozidiel / 24 hodín)

Kód	Úsek	Bez preložky					S preložkou		
		2015	2019	2030	2040	2050	2030	2040	2050
U1	Vranov n/T - Benkovce	6,06	5,51	6,18	6,29	6,37	0,99	1,06	1,07
U2	Benkovce	4,31	4,60	5,27	5,38	5,51	0,48	0,51	0,52
U3	Benkovce – Nová Kelča	3,83	3,82	4,95	5,05	5,17	-	-	-
U4	Nová Kelča – Turany n/O	3,38	2,89	3,43	3,56	3,49	0,44	0,48	0,49
U5	Turany n/O - Stropkov	4,42	5,57	5,10	4,51	4,41	0,29	0,32	3,93
U6	Stropkov - Juh	6,76	7,62	6,27	5,58	5,74	-	-	-
U6	Stropkov - Centrum	-	12,27	13,81	13,97	14,10	7,22	7,82	7,57
U6	Stropkov - Sever	-	5,88	6,96	7,95	8,08	-	-	-
U7	Stropkov - Stročín	5,77	5,39	5,90	6,80	6,92	2,49	2,53	2,60
U6	Stropkov obchvat - Juh	-	0,00	-	-	-	6,27	5,58	5,74
U6	Stropkov obchvat - Centrum	-	0,00	-	-	-	6,58	6,15	6,52
U6	Stropkov obchvat - Sever	-	0,00	-	-	-	6,96	7,95	8,08

Zdroj: ŠU, spracovanie UHP

Dostavba cesty R4 bude mať vplyv na tranzit po ceste I/15. V prípade sprevádzkovania R4 v celej dĺžke od Prešova po hranicu s Poľskom v roku 2050, vzrastie doprava na severe Stropkova o približne 1,1 tisíc vozidiel. Intenzity na juhu Stropkova klesnú o približne 1,4 tisíc vozidiel a v okolí Veľkej Domaše o približne 300 vozidiel denne.

Obchvat mesta Stropkov bude už v roku 2030 využívať viac ako 6 tisíc vozidiel denne, čo výrazne odľahčí dopravu v centre mesta. Tranzit tvorí len 1,5 tisíc vozidiel, pričom ďalších 3 tisíc tvorí doprava prichádzajúca z juhu a 1,5 tisíc sú vozidlá prichádzajúce z priemyselného parku. Technické riešenie obchvatu predpokladá budúce napojenie priamo na priemyselnú zónu mesta.

Presnosť a spoľahlivosť výsledkov dopravných prieskumov bola ovplyvnená zníženou mobilitou obyvateľstva počas pandémie COVID-19. Negatívny vplyv pandémie zasiahol najmä osobnú dopravu, ktorej výsledky boli upravené použitím prepočtových koeficientov. Sprievodná správa k ŠU bola zverejnená s chybnou hodnotou tohto koeficientu. Napriek tomu bol v CBA použitý správny koeficient, odsúhlasený počas rokovaní³.

Ekonomické hodnotenie

Spoločensky návratné vyšli v štúdiu iba 3 úseky, a to obchvat Benkoviec (úsek 2), obchvat Stropkova (úsek 6) a obe varianty úseku Turany nad Ondavou – Stropkov (úsek 5). Tieto úseky navrhujeme zaradiť do harmonogramu výstavby cestných investícií a pripravovať ich podľa dostupných finančných prostriedkov.

Výsledky ekonomickej analýzy sa javia ako správne, aj keď nie je možné s istotou konštatovať, že štúdia bola vypracovaná v zmysle metodologickej príručky OPII. Časť výpočtov CBA bola uzamknutá bez možnosti kontroly, z čoho vyplýva, že štúdia nebola zverejnená v zmysle Rámca na hodnotenie verejných investičných projektov⁴. Časť podkladov zverejnených v rámci štúdie nebola aktuálna a je potrebné ich nahradiť korektnými dokumentami.

Tabuľka 3: Odporúčania MF SR k posudzovaným variantom

Úsek	Variant	Dĺžka (km)	Náklady (mil. eur)	BCR	Odporúčanie
U1 Vranov n/T - Benkovce	V1	9,95	16,71	0,28	Udržiavať v dobrom stave bez investícií do modernizácie.
	V2	8,47	42,13	0,91	
U2 Benkovce	V1	2,78	3,66	0,5	Pre V2 hľadať možnosti zvýšenia návratnosti.
	V2	2,98	7,96	1,1	
U3 Benkovce – Nová Kelča	V1	13,32	30,17	0,35	Udržiavať v dobrom stave bez investícií do modernizácie.
U4 Nová Kelča – Turany n/O	V1	6,07	21,76	0,27	Udržiavať v dobrom stave bez investícií do modernizácie.
	V2	5,78	48,52	0,19	
U5 Turany n/O - Stropkov	V1	7,18	16,36	1,36	Zaradiť V1 do harmonogramu, pripravovať podľa možnosti finančných prostriedkov.
	V2	6,17	18,26	2,73	
U6 Stropkov	V1	6,57	4,27	0,74	Aktualizovať V2 v harmonograme, aktualizovať rozpočet a zaslať na hodnotenie pred vyhlásovaním VO. V prípade poklesu návratnosti, zvážiť realizáciu V1.
	V2	5,3	31,93	1,16	
U7 Stropkov - Stročín	V1	4,64	8,75	0,83	Udržiavať v dobrom stave bez investícií do modernizácie.
	V2	3,62	11,24	0,42	

Pozn: úseky zvýraznené nahrubo, sú varianty odporúčané zhotoviteľom ŠU

Zdroj: ŠU, spracovanie UHP

Štúdia odporúča na realizáciu aj úseky, ktoré spoločensky návratné nie sú. Odporúčanie spracovateľa štúdie je čiastočná modernizácia úseku Vranov nad Topľou – Benkovce (úsek 1, BCR < 1), modernizácia úseku Turany nad Ondavou – Stropkov (úsek 5) a obchvat Stropkova (úsek 6). Po roku 2030 navrhuje modernizáciu cesty II/15

³ Správny koeficient je uvedený v prezentácii rokovania z dňa 16.09.2021, uloženej v prílohách ŠU, v časti Doklady.

⁴ Rámec pre hodnotenie verejných investičných projektov v SR, odstavce 169, 170:

<https://www.mfsr.sk/files/archiv/uhp/3370/76/03metodikaCBA-v10.pdf>

vo všetkých úsekoch a po roku 2040 realizáciu obchvatov miest a obcí. **Úseky s BCR < 1 neodporúčame realizovať. Dotknuté úseky odporúčame udržiavať v dobrom stave bez investícií do modernizácie.**

Prínosy

Najväčším zdrojom benefitov je úspora času a zníženie nehodovosti úsekov s obchvatmi miest a obcí. Úseky Vranov nad Topľou – Benkovce, Turany nad Ondavou – Stropkov a Stropkov, boli identifikované ako rizikové nehodové lokality. Varianty modernizácie cesty majú pozitívny dopad najmä na úsporu prevádzkových nákladov, zlepšenie plynulosti a bezpečnosti dopravy (vplyv rozšírenia ciest a úprav križovatiek).

Tabuľka 4: Prínosy variantov ŠU I/15 (mil. eur, ekonomické, diskontované)

Kód	Úsek	Variant	Čas cestujúcich	Spotreba PHM	Prevádzkové náklady	Bezpečnosť	Znečisťujúce látky	Skleníkové plyny	Hluk	Spolu
U1	Vranov n/T - Benkovce	V1	2,6	-2,1	1,7	6,2	-1,5	-5,2	0,0	1,7
		V2	11,3	-0,4	7,2	11,2	-0,1	-0,8	0,0	28,6
U2	Benkovce	V1	0,2	0,0	0,2	0,5	0,0	0,0	0,0	1,0
		V2	2,0	1,3	1,6	-2,0	1,0	3,3	0,0	7,2
U3	Benkovce – Nová Kelča	V1	1,8	-0,2	1,8	1,9	-0,1	-0,5	0,0	4,7
U4	Nová Kelča - Turany n/O	V1	0,8	0,0	0,9	0,7	0,0	0,0	0,0	2,3
		V2	1,5	0,7	1,5	-4,1	0,6	1,8	0,0	2,0
U5	Turany n/O - Stropkov	V1	3,3	0,8	2,8	4,3	0,6	2,1	0,0	14,0
		V2	7,0	1,2	5,3	29,1	0,8	2,9	0,0	46,1
U6	Stropkov	V1	0,7	-0,4	0,4	1,7	-0,4	-1,0	0,0	0,9
		V2	7,9	2,2	5,0	4,9	2,8	5,6	0,2	28,5
U7	Stropkov - Stročín	V1	0,9	0,5	0,6	0,4	0,4	1,3	0,0	4,0
		V2	3,4	0,0	1,7	-2,7	-0,1	0,1	0,0	2,5

Pozn: Prínosy úspory času tovaru neboli identifikované.

Zdroj: ŠU, prepočet UHP

Náklady

Odhady nákladov preložiek zodpovedajú priemerom ostatných stavieb SSC (5 až 7 mil. na km, Tabuľka 5). Počas príprav štúdie došlo k zníženiu a zrealneniu stavebných nákladov, prostredníctvom precenenia nákladov cenníkom zhotoviteľa a viacerým zmenám technických riešení variantov.

Rozpočet obchvatu Stropkova použitý v štúdiu nie je možné preveriť. Obchvat má spracovaný podrobný rozpočet dokumentácie na stavebné povolenie, ktorý však nie je zverejnený v rámci štúdie. Náklady na obchvat počas príprav štúdie klesli z takmer 50 na 32 mil. eur bez DPH. Náklady sú znížené aj o už vynaložené výdavky na výkup pozemkov pod obchvat v hodnote viac ako 2,5 mil. eur.

Pre zachovanie spoločenskej návratnosti obchvatu Stropkova je potrebné dodržať rozpočet plánovaný v štúdiu. Pred ďalšou fázou prípravy projektu odporúčame aktualizovanie podrobného rozpočtu a jeho predloženie na hodnotu. V prípade nepreukázania spoločenskej návratnosti obchvatu (úsek 6, variant 2), odporúčame zvážiť variant modernizácie cesty Stropkova (úsek 6, variant 1).

Tabuľka 5: Prepočet nákladov na km (mil. eur bez DPH)

Kód	Úsek	Variant	Začiatok prípravy štúdie			Zverejnenie štúdie		
			Dĺžka	Náklady	Eur/ km	Dĺžka	Náklady	Eur/ km
U1	Vranov n/T - Benkovce	V1	10,11	20,10	1,99	9,95	16,71	1,68
		V2	8,47	39,50	4,66	8,47	42,13	4,97
U2	Benkovce	V1	2,74	4,72	1,72	2,78	3,66	1,32
		V2	2,97	6,70	2,26	2,98	7,96	2,67
U3	Benkovce – Nová Kelča	V1	13,35	35,56	2,66	13,32	30,17	2,27
U4	Nová Kelča – Turany n/O	V1	5,65	31,74	5,62	6,07	21,76	3,58
		V2	5,78	46,21	7,99	5,78	48,52	8,39
U5	Turany n/O - Stropkov	V1	7,65	13,71	1,79	7,18	16,36	2,28
		V2				6,17	18,26	2,96
U6	Stropkov	V1	5,26	3,61	0,69	6,57	4,27	0,65
		V2	5,30	49,69	9,38	5,3	31,93	6,02
U7	Stropkov - Stročin	V1	4,64	10,25	2,21	4,64	8,75	1,89
		V2				3,62	11,24	3,10
Spolu		V1	49,40	119,68	2,42	50,51	101,68	2,01
		V2	22,52	142,11	6,31	45,64	160,04	3,51

Zdroj: ŠU, prepočet UHP

Citlivostná a riziková analýza

Spoločensky návratné varianty obchvatov Benkoviec a Stropkova, sú relatívne citlivé na zmeny investičných nákladov, ako aj intenzitu dopravy. Pri zvýšení investičných výdavkov o viac ako 16 %, prípadne o zníženie intenzity dopravy o 14 %, by BCR kleslo pod hodnotu 1. Varianty modernizácie ako aj obchvatu úseku Turany nad Ondavou – Stropkov, sú podstatne menej citlivé na zmeny vychádzajúce zo zvýšenia výdavkov (+29 %), prípadne zníženia dopravných intenzít (-31 %).

V prípade výstavby obchvatov v úsekoch Turany nad Ondavou – Stropkov, mesto Stropkov, Stropkov – Stročin, je ich celkový vplyv na zásah do rieky Ondavy (lokalita sústavy Natura 2000) významne negatívny. Štúdia odporúča realizovať len niektorý z uvedených obchvatov (predpokladaný mierne negatívny vplyv).