

Útvar hodnoty za peniaze

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



Hodnota za peniaze projektu

*Koncepčná štúdia severojužného cestného
prepojenia v oblasti stredného Slovenska*

November 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 podľa štúdie uskutočniteľnosti

- **Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky (MD SR) pripravilo koncepcnú štúdiu severojužného prepojenia stredného Slovenska.** Cieľom štúdie je rozhodnúť o preferovanom prepojení Poľska a Maďarska buď koridorom R1 z Ružomberka do Banskej Bystrice alebo súdebným koridorom R3 z Martina do Žiaru nad Hronom (severný úsek) a pokračovaním koridoru R3 na juh od Zvolena, cez Krupinu až po Šahy (južný úsek).
- **Štúdia posudzuje 4 alternatívy trasovania severného a 3 alternatívy južného úseku koridoru spolu za 1,2 - 4,1 mld. eur.** V severnom úseku sa v 4 variantoch posudzujú súčasné koridory R1 a R3 a ich kombinácie, v južnom 3 varianty cesty R3 medzi Zvolenom, resp. Hronským Beňadikom a Maďarskom cez Šahy, resp. Štúrovo. Investičné náklady severnej časti sú 0,7 – 2,3 mld. eur bez DPH a južnej 0,5 – 1,8 mld. eur bez DPH.
- **Celospoločenské prínosy žiadneho z posudzovaných variantov neprevyšujú náklady.** Pomer nákladov a prínosov je v rozmedzí 0,33 – 0,88 pre severnú a 0,25 – 0,65 pre južnú časť.
- **Koridory R1 a R3 patria k Transeurópskej dopravnej sieti (TEN-T) a ich dobudovanie je súčasťou medzinárodných záväzkov SR.** Koridor R1 patrí do rozšírenej siete s povinnosťou dobudovania do roku 2050 a R3 patrí do základnej siete TEN-T s povinnosťou výstavby do roku 2030.
- **MD SR odporúča výhľadovo pokračovať v príprave koridoru R3 so spracovaním štúdie uskutočniteľnosti pre varianty 1 a 2 severného úseku a variant C južného úseku.** MD SR zároveň odporúča rokovať o preradení R3 zo základnej do rozšírenej siete TEN-T a R1 z rozšírenej siete vyňať. V oblasti stredného Slovenska odporúča zároveň realizovať komplementárne opatrenia na optimalizáciu smerovania tranzitu a zlepšenia bezpečnosti súčasných ciest.

Hodnotenie MF SR

- **Návrh na preradenie koridoru R3 zo základnej do rozšírenej siete TEN-T je opodstatnený.** Významné toky nákladnej tranzitnej dopravy, na základe ktorých mal byť projekt zaradený do TEN-T sa nepotvrdili.
- **Aj keď koncepcná štúdia nepreukázala návratnosť projektu, v plánovanej detailnej štúdii uskutočniteľnosti je možné optimalizovať náklady a prínosy.** Pri dvojpruhových variantoch 1, 2 a C je takto možné optimalizovať prínosy a náklady tak, aby ich pomer presiahol 1. Následne bude možné projekty zaradiť do investičného plánu.
- **Na úsekoch, ktoré štúdia neodporúča realizovať v štandarde rýchlostných ciest, je potrebné nájsť primerané riešenie dopravných problémov.** Ide najmä o mestá bez obchvatov ako Krupina, prípadne lokality, kde sa počítalo s vybudovaním 4-pruhovej komunikácie, ako napríklad južná časť Ružomberka.
- **Stanovenie investičných nákladov pomocou českých cenových noratívov sa javí ako adekvátne.** V štúdii bolo pre všetky varianty použité zjednodušené ocenenie nákladov so zachovaním skladby stavebných objektov aj rôznych typov územia.

Odporúčania MF SR

- **V ďalšej príprave pokračovať v zmysle odporúčaní MD SR z koncepcnej štúdie:**
 - **Prioritne sa zamerať na rozvoj R3 vo variantoch 1 a 2 severnej a variante C južnej časti koridoru.** Za týmto účelom vypracovať komplexnú štúdiu uskutočniteľnosti s podrobným dopravným modelom.
 - **Navrhnuť preradenie R3 zo základnej do súhrnej siete a vyňatie R1 zo súhrnej siete TEN-T.**
 - **Preskúmať existujúce dopravné problémy v lokalitách, kde sa v blízkej dobe neočakáva výstavba diaľnic R1 a R3 a nájsť im primerané riešenia.**

Popis projektu

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky pripravilo koncepčnú štúdiu severojužného prepojenia stredného Slovenska. Cieľom štúdie je rozhodnúť o preferovanom prepojení Poľska a Maďarska, a to buď koridorom R1 z Ružomberka do Banskej Bystrice alebo súběžným koridorom R3 z Martina do Žiaru nad Hronom (severný úsek) a následným pokračovaním koridoru R3 na juh od Zvolena, cez Krupinu až po Šahy (južný úsek).

Štúdia posudzuje 4 alternatívy trasovania severného a 3 alternatívy južného úseku koridoru spolu za 1,2 - 4,1 mld. eur. V severnom úseku sa v 4 variantoch posudzujú súčasné koridory R1 a R3 a ich kombinácie, v južnom 3 varianty cesty R3 medzi Zvolenom, resp. Hronským Beňadikom a Maďarskom cez Šahy, resp. Štúrovo. Investičné náklady severnej časti sú 0,7 – 2,3 mld. eur bez DPH a južnej 0,5 – 1,8 mld. eur bez DPH.

Úseky diaľnic R1 a R3 vychádzajú zo Strategického plánu rozvoja dopravy SR do roku 2030. Podľa plánu majú existovať dva koridory spájajúce Poľsko a Maďarsko cez stredné Slovensko. Tieto úseky sú v severnej časti koridoru od seba vzdialené do 30 km a sú súběžné. Z hľadiska smerovania dopravy v regióne sú si vzájomne konkurujúce. Je preto potrebné rozhodnúť, ktorý úsek má byť budovaný prioritne. Pre väčšinu úsekov severojužného prepojenia je rozpracovaná projektová dokumentácia (Tabuľka 1).

Tabuľka 1: Doterajší stav prípravy úsekov severojužného prepojenia

| Diaľnica | Úsek | Dĺžka (km) | Náklady (mil. eur) | Počet pruhov | Prebiehajúca príprava |
|----------|-----------------------------------|------------|--------------------|--------------|-----------------------|
| R1 | Banská Bystrica - Slovenská Ľupča | 8,1 | 173 | 4 | MPV |
| R1 | Ružomberok Juh - križovatka I/18 | 2,7 | 155 | 4 | ÚR |
| R1 | Ružomberok I/18 - križovatka D1 | 4,6 | 100 | 4 | EIA |
| R1 | Slovenská Ľupča – Korytnica | 14,9 | 785 | 4 | DUR, DSZ |
| R1 | Korytnica - Liptovská Osada | 11,5 | 406 | 4 | EIA |
| R1 | Liptovská Osada - Ružomberok Juh | 9,5 | 339 | 4 | EIA |
| | Spolu | 51,3 | 1 958 | | |
| R3 | Martin – Rakovo | 14 | 191 | 4 | DUR, DSZ |
| R3 | Rakovo – Mošovce | 10,3 | 92 | 2 | ŠU |
| R3 | Mošovce - Horná Štubňa | 7,9 | 71 | 2 | EIA |
| R3 | Horná Štubňa – Ráztočno | 14 | 305 | 2 | Technická štúdia |
| R2 | Nováky - Žiar nad Hronom | 49 | 662 | 2 | Technická štúdia |
| R3 | Zvolen – Šahy | 58,5 | 611 | 2 | EIA |
| R3 | Krupina obchvat | 6,5 | 70 | 2 | MPV |
| R3 | Šahy – obchvat | 5 | 63 | 2 | EIA |
| | Spolu | 165,2 | 2 065 | | |

Zdroj: NDS, INEKO, spracovanie ÚHP

Koridory R1 a R3 patria k TEN-T sieti a ich dobudovanie je súčasťou medzinárodných záväzkov SR. Koridor R1 patrí do rozšírenej siete s povinnosťou dobudovania do roku 2050 a R3 patrí do základnej siete TEN-T s povinnosťou výstavby do roku 2030. Pre finálne zoradenie koridorov do [priorít výstavby cestnej infraštruktúry](#) je potrebné spracovať štúdiu uskutočniteľnosti, ktorá vyhodnotí ich vplyv na zmenu dopravy v strednom Slovensku. Realizácia koridorov zatiaľ nie je zaradená do [Harmonogramu pre plánovanie a výstavbu cestnej infraštruktúry](#).

Ciele projektu

Cieľom štúdie je preveriť prepojenie Poľska a Maďarska rozvojom diaľničnej siete na strednom Slovensku. Nástrojom na dosiahnutie cieľa bolo vyhodnotenie 2 hypotéz. Prvá hypotéza hovorí o existujúcom významnom medzinárodnom tranzite, ktorý odôvodňuje výstavbu medzinárodného koridoru ako súčasť Transeurópskej dopravnej siete. Druhá hypotéza hovorí o budúcej významnej tranzitnej funkcii koridoru a možnej socioekonomickej návratnosti projektu.

BOX 1: Transeurópska dopravná sieť – cestná infraštruktúra

Transeurópska dopravná sieť (TEN-T) má prispieť k naplneniu hlavných cieľov Únie, ktoré sa uvádzajú v stratégii [Európa 2020](#) a v [Pláne jednotného európskeho dopravného priestoru](#). Pozostávajú zo súhrnnej siete (Comprehensive) a základnej siete (Core), pričom základná sieť vychádza zo súhrnnej siete. Závazok dobudovania súhrnnej siete je do konca roku 2050, zatiaľ čo záväzok dobudovania základnej siete je do konca roku 2030.

Súhrnná sieť pre cestnú dopravu má pozostávať z ciest vysokej kvality, ktoré sú osobitne projektované a budované pre dopravu motorovými vozidlami. Takými cestami sú diaľnice, rýchlostné cesty alebo konvenčné strategické cesty (Článok 17).

- a) **Diaľnice** majú mať oddelené jazdné pásy pre premávku v oboch smeroch. Úroveň nesmú krížovať žiadnu cestu, železničnú alebo električkovú trať, ani cestu pre cyklistov alebo chodcov. Diaľnica má byť osobitne označená dopravnou značkou ako diaľnica.
- b) **Rýchlostná cesta** má byť dostupná predovšetkým z mimoúrovňových alebo riadených križovatiek. Na rýchlostnej ceste má byť zakázané zastavenie a parkovanie v jazdnom páse. Úroveň nesmie krížovať žiadnu cestu^{*}, železničnú alebo električkovú trať.
- c) **Konvenčná strategická cesta** je cesta, ktorá nie je diaľnicou ani rýchlostnou cestou, no naďalej je cestou vysokej kvality.

Základná sieť má v prípade dopravnej infraštruktúry vychádzať z požiadaviek pre diaľnice alebo rýchlostné cesty (Článok 39).

Členské štáty môžu v odôvodnených prípadoch požiadať o výnimku z kvality diaľnice alebo rýchlostnej cesty pod podmienkou, že sa zabezpečí primeraná úroveň bezpečnosti. Odôvodneným prípadom sú napríklad investície do infraštruktúry, ktoré nie sú z hľadiska socio-ekonomických nákladov a výnosov odôvodnené – celospoločenské prínosy investície neprevyšujú jej náklady.

V súčasnosti prebieha revízia TEN-T s cieľom urobiť sieť ekologickejšou a efektívnejšou v súlade s [Európskou zelenou dohodou](#) a [stratégiou Udržateľnej a inteligentnej mobility](#).

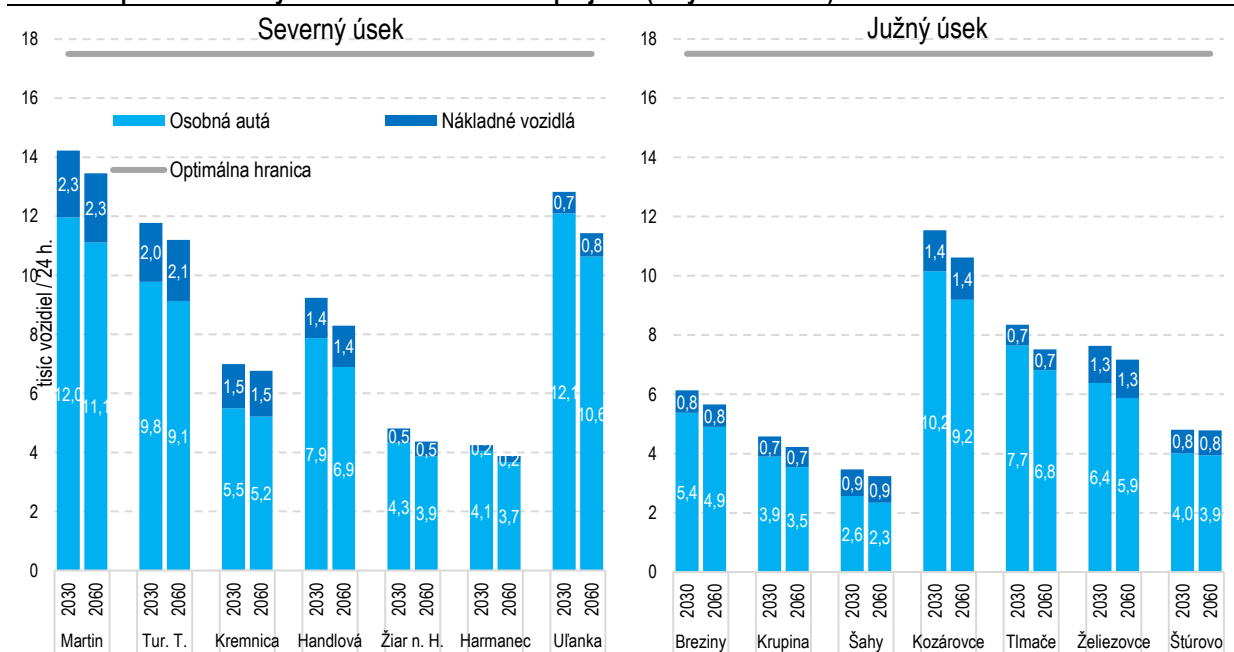
**Slovenský preklad sa nezhoduje s anglickým originálom, ktorý sa o zákaze krížovania s cestami nezmieňuje.
Zdroj: [Nariadenie \(EÚ\) č. 1315/2013](#); [REGULATION \(EU\) No 1315/2013](#)*

Súčasná dopravná situácia a prognóza dopytu

Súčasná cesta v extraviláne sú kapacitne dostačujúce, výhľadovo sa očakáva pokles intenzity dopravy. V budúcnosti sa môžu objaviť problémy s lokálnymi úzkymi miestami v mestách bez obchvatov. Dopravné intenzity sa pohybujú v rozmedzí 4 – 14 tis. vozidiel denne, s podielom nákladnej dopravy 5 – 26 %. V súčasnosti je kapacita ciest medzi severom a juhom Slovenska dostatočná (Graf 1). Žiaden z úsekov sa neblíži k hranici naplnenia kapacity, pričom výhľadovo bude intenzita dopravy mierne klesať.

Pre potreby štúdie bol zostavený strategický dopravný model zameraný primárne na modelovanie diaľkovej osobnej a nákladnej dopravy. Model pozostáva najmä z ciest I. triedy a diaľničnej siete, vrátane dokončenia diaľničných úsekov D1, D3, R2 obchvat Zvolena a R4. Model vychádza z údajov prieskumov pre dopravný model Slovenska, a zachytáva skutočné smerovanie nákladnej dopravy z údajov mýtného systému a automatických sčítačov dopravy.

Graf1: Dopravné intenzity úsekov ciest v stave bez projektu (roky 2030 – 2060)



Zdroj: ŠU, spracovanie ÚHP

V súčasnosti neexistuje výrazný tranzit dopravy medzi severom a juhom Slovenska, výrazný nárast sa neočakáva ani v budúcnosti. Dáta vychádzajú zo smerového sčítania dopravy z roku 2021, spracovania mýtnych transakcií a dát z automatických sčítačov dopravy. Dominantné vzťahy sú zvlášť medzi severnými okresmi a južnými okresmi Slovenska. K významnému presunu dopravy medzi severom a juhom nedochádza. Doprava prechádzajúca medzi severom a juhom Slovenska tvorí menej ako 6 % celkovej dopravy v regióne stredného Slovenska (Tabuľka 2). Čistý dopravný tranzit medzi Poľskom a Maďarskom tvoria najmä ťažké nákladné vozidlá v intenzite do 1,2 tis. vozidiel denne, čo nepredstavuje ani 1 % objemu dopravy.

Tabuľka 2: Matica zdrojovej a cieľovej dopravy prepočítaná na priemernú dennú intenzitu

| Zdroj | Cieľ | Počet jazd spolu | Podiel |
|-------|-------|------------------|--------|
| juh | juh | 46 800 | 30% |
| juh | sever | 4 688 | 3% |
| sever | juh | 4 688 | 3% |
| sever | sever | 97 885 | 64% |
| | | 154 061 | 100% |

Zdroj: ŠU, Smerové prieskumy 2021

Vybudovanie severojužného koridoru cez stredné Slovensko nemá v krátkodobom ani strednodobom horizonte potenciál naplnenia kritérií pre významný medzinárodný koridor zahrnutý do základnej TEN-T siete. Koridor nie je dostatočne atraktívny voči iným severojužným prepojeniam na západe a východe Slovenska. Vybudovanie koridoru by malo pozitívny vplyv najmä pre lokálnu dopravu využívajúcu súčasné cesty I. triedy v okolí budúcej diaľnice. Zároveň by vybudovanie koridoru ovplyvnilo časť dopravy využívajúcej horské priechody Donovaly a Čertovica.

Analýza alternatív

Koncepcná štúdia vyhodnocuje efektivitu konkurenčných koridorov diaľnic R1 a R3 a ich modifikácií. Koridory majú plniť funkciu prepojenia Poľska a Maďarska cez stredné Slovensko. Rozdelené sú na dva úseky, severný a južný, v ktorých sú samostatne posúdené celkovo 3 – 4 varianty trasovania (Tabuľka 3) vo verzii 4-pruhu aj 2-pruhu. Severný úsek má spájať diaľnicu D1 a R1 a južný úsek spája R1 a hraničné priechody s Maďarskom.

Varianty trasovania pre severnú časť vychádzajú z projektových dokumentácií diaľnic R1 a R3. Pre južnú časť iba z dokumentácií k R3 a jej modifikácii vedúcej južným Slovenskom.

Tabuľka 3: Popis a porovnanie variantov koncepcnej štúdie

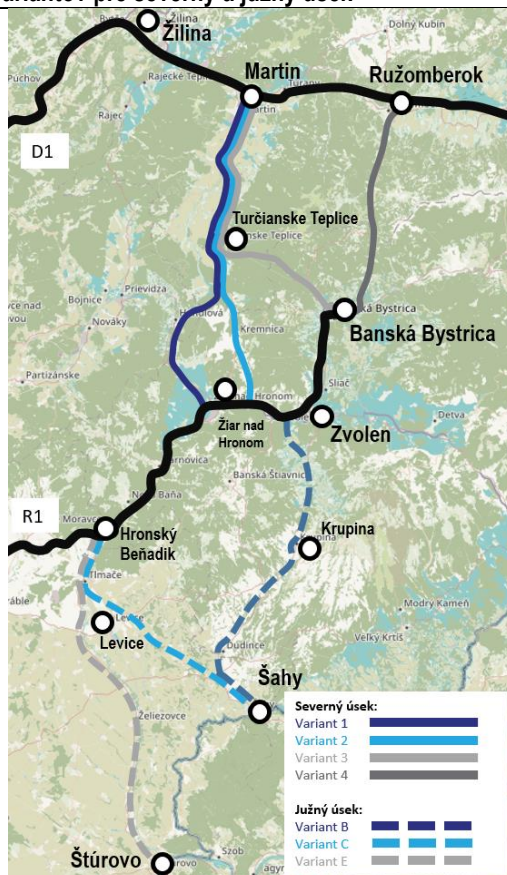
| | Od | Do | Cez | Dĺžka (km) | Tunely (km) |
|---------------------|-----------------|-----------------|----------|------------|-------------|
| Severný úsek | | | | | |
| Variant 1 | Martin | Žiar nad Hronom | Handlová | 69 | 4 |
| Variant 2 | Martin | Žiar nad Hronom | Kremnica | 61 | 1 |
| Variant 3 | Martin | Banská Bystrica | Uľanka | 57 | 15 |
| Variant 4 | Ružomberok | Banská Bystrica | Donovaly | 56 | 12 |
| Južný úsek | | | | | |
| Variant B | Zvolen | Šahy | Krupina | 70 | 4 |
| Variant C | Hronský Beňadik | Šahy | Levice | 52 | 1 |
| Variant E | Hronský Beňadik | Štúrovo | Levice | 72 | 1 |

Zdroj: ŠU, MD SR, spracovanie ÚHP

Severný úsek

Prepája diaľnicu D1 v Martine/ Ružomberku a R1 v Žiari nad Hronom/ Banskej Bystrici. V štúdií sú posudzované 4 varianty trasovania severného úseku (1 – 4), pričom v súčasnosti rozpracovaná trasa R3 predstavuje variant 1 a 2. Súčasťou severného úseku je aj pôvodne plánované diaľnica R1, ktorá je označovaná ako variant 4 (Obrázok 1).

Obrázok 1: Prehľadná situácia variantov pre severný a južný úsek



Zdroj: ŠU, openstreetmap.org, spracovanie ÚHP

Južný úsek

Prepája diaľnicu R1 s hraničnými priechodmi na juhu Slovenska. V závislosti od variantu sa tak deje od Hronského Beňadiku alebo od Zvolena, k priechodu v Šahách alebo v Štúrove. V štúdií sú posudzované 3 varianty

trasovania (B, C, E), pričom v súčasnosti rozpracované trasovanie diaľnice R3 cez Krupinu, predstavuje variant B (Obrázok 1).

Preferovanými variantmi pre ďalšie skúmanie sú podľa štúdie MD SR variant 1 a 2 na severnom úseku a variant C na južnom úseku. Varianty majú najnižšie náklady a najväčší potenciál pre socioekonomické prínosy projektu. Žiadny z variantov však nie je odporúčaný pre realizáciu v najbližšom desaťročí.

Záver štúdie Ministerstva dopravy Slovenskej republiky

Hypotéza o existujúcom významnom medzinárodnom tranzite, ktorý je odôvodnením na výstavbu medzinárodného koridoru sa nepotvrdila. V súčasnosti existuje tranzit prevažne ťažkej nákladnej dopravy, ktorý sa však nedá považovať za významný a z hľadiska kapacity ciest nepredstavuje dopravný problém. Do budúca je potrebné riešiť lokálne úzke miesta, ktoré môžu vzniknúť na cestách v intravilánoch miest bez obchvatu (napr. Krupina a Kremnica).

Hypotéza o budúcej významnej tranzitnej funkcii koridoru rýchlostnej cesty a socioeconomickej návratnosti projektu sa nepotvrdila. Severojužný koridor naprieč stredným Slovenskom nemá potenciál naplnenia kritérií TEN-T Core po dopravnej ani socioeconomickej stránke. Z hľadiska budúcich príležitostí je vhodné preveriť trasu koridoru R3 pre variant 1 a 2 severnej a variant C južnej časti.

Na základe vyhodnotenia hypotéz MD SR formulovalo odporúčania k ďalšiemu postupu pre koridor severojužného prepojenia:

- Preradiť diaľnicu R3 zo základnej (Core) do rozšírenej (Comprehensive) siete TEN-T s posunom termínu dostavby z roku 2030 do roku 2050. Pre R3 vypracovať podrobnú štúdiu uskutočniteľnosti ktorá bližšie rozpracuje trasovanie diaľnice v kombinácii variantov 1 resp. 2 pre sever a C pre juh. Koordinovať postup voči Európskej komisii s maďarskou stranou, ktorej chýba 35-40 km nových ciest k napojeniu budúceho koridoru.
- Inicovať vyradenie diaľnice R1 z rozšírenej siete TEN-T, vzhľadom k jej významnej konkurencii voči odporúčanému koridoru R3.
- Ako komplementárne opatrenia implementovať nástroje dopravného manažmentu s cieľom optimalizovať smerovanie tranzitnej nákladnej dopravy. Dokončiť chýbajúci úsek R2 ako obchvat Zvolena. Realizovať lokálne projekty so zameraním na bezpečnosť a riešenie bodových závad úsekov ciest I/66 a I/76.

Ekonomické hodnotenie

Celospoločenské prínosy žiadneho z posudzovaných variantov neprevyšujú jeho náklady. Pomer nákladov a prínosov je v rozmedzí 0,33 – 0,88 pre severnú a 0,25 – 0,65 pre južnú časť. K hranici spoločenskej návratnosti sa výrazne približuje iba variant 2 severnej časti koridoru. Každá z posudzovaných alternatív dosahuje lepšie socioekonomické výsledky vo variante polovičného profilu, a to napriek výrazne nižšej rýchlosti.

Spracovanie economickej analýzy pre vyhodnotenie koncepcnej koridorovej štúdie sa javí ako adekvátne.

V rámci zjednodušenej analýzy boli prínosy z prevedenej dopravy z iných koridorov započítané zjednodušene, pravidlom polovice v súlade s metodikou CBA podľa OPII verzia 3.0. V štúdií nie sú zahrnuté prínosy a výdavky mýtného systému, ani periodická obnova technologických prvkov ako napríklad technologické vybavenie tunelov. Takýto prístup mierne zvýhodňuje varianty s väčším množstvom tunelov (V3 a V4), na celkové poradie variantov to však nemá zásadný vplyv.

Tabuľka 3: Ekonomické hodnotenie severnej časti (mil. eur bez DPH, CÚ 2022, diskontované, horizont 30 rokov)

| Peňažné toky | Plný profil | | | | Polovičný profil | | | |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|------------------|------------|--------------|--------------|
| | V1 | V2 | V3 | V4 | V1 | V2 | V3 | V4 |
| Náklady | 1 404 | 1 159 | 2 587 | 2 262 | 821 | 666 | 1 581 | 1 442 |
| <i>Investičné náklady</i> | 1 160 | 998 | 2 021 | 1 785 | 695 | 583 | 1 304 | 1 165 |
| <i>Prevádzkové náklady</i> | 244 | 161 | 566 | 477 | 127 | 82 | 277 | 278 |
| Prínosy | 704 | 705 | 849 | 736 | 546 | 585 | 652 | 608 |
| <i>Čas cestujúcich</i> | 281 | 235 | 262 | 259 | 156 | 148 | 157 | 185 |
| <i>Čas tovaru</i> | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| <i>Spotreba pohonných látok</i> | -47 | -26 | -26 | -16 | 5 | 12 | 13 | 20 |
| <i>Ostatné prevádzkové náklady vozidiel</i> | 206 | 182 | 165 | 165 | 136 | 138 | 114 | 130 |
| <i>Bezpečnosť</i> | 232 | 218 | 205 | 121 | 180 | 171 | 160 | 86 |
| <i>Znečisťujúce látky</i> | -25 | 2 | 0 | -1 | -7 | 15 | 13 | 12 |
| <i>Skleníkové plyny</i> | -85 | -26 | -24 | -26 | -12 | 28 | 27 | 25 |
| <i>Hluk</i> | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3 |
| <i>Zostatková hodnota</i> | 141 | 120 | 264 | 232 | 87 | 71 | 165 | 148 |
| Ekonomická čistá súčasná hodnota investície (ENPV) | -700 | -454 | -1 738 | -1 526 | -275 | -81 | -929 | -834 |
| Ekonomická vnútorná miera návratnosti (EIRR) | 0,0% | 1,4% | -2,3% | -2,2% | 1,9% | 4,0% | -0,8% | -0,9% |
| Pomer prínosov a nákladov (BCR) | 0,50 | 0,61 | 0,33 | 0,33 | 0,66 | 0,88 | 0,41 | 0,42 |

*vyznačené sú varianty pre ďalšiu prípravu a analýzu

Zdroj: ŠU, spracovanie ÚHP

Celospoločenské prínosy spojenia severnej a južnej časti koridoru nedosahujú ich náklady. V štúdiu bol preskúmaný spojený variant 2 severnej časti a variant E južnej časti koridoru. Oba varianty dosahovali najpriaznivejší pomer prínosov a nákladov. Vo výsledku sa pomer prínosov a nákladov pohyboval pod hranicou návratnosti projektu, v rozmedzí 0,55 – 0,76 v závislosti od počtu pruhov. Príčinou je neexistujúci dopyt po ucelenom tranzitnom koridore cez stredné Slovensko.

Tabuľka 4: Ekonomické hodnotenie Južnej časti (mil. eur bez DPH, CÚ 2022, diskontované, horizont 30 rokov)

| Peňažné toky | Plný profil | | | Polovičný profil | | |
|--|--------------|------------|--------------|------------------|------------|------------|
| | B | C | E | B | C | E |
| Náklady | 1 879 | 882 | 1 222 | 1 102 | 529 | 768 |
| <i>Investičné náklady</i> | 1 586 | 749 | 1 045 | 960 | 465 | 680 |
| <i>Prevádzkové náklady</i> | 293 | 132 | 177 | 142 | 64 | 88 |
| Prínosy | 435 | 285 | 585 | 322 | 233 | 496 |
| <i>Čas cestujúcich</i> | 83 | 61 | 160 | 50 | 42 | 109 |
| <i>Čas tovaru</i> | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| <i>Spotreba pohonných látok</i> | -7 | 3 | -10 | 7 | 12 | 13 |
| <i>Ostatné prevádzkové náklady vozidiel</i> | 76 | 64 | 144 | 58 | 51 | 115 |
| <i>Bezpečnosť</i> | 80 | 50 | 157 | 64 | 40 | 137 |
| <i>Znečisťujúce látky</i> | 4 | 7 | 6 | 7 | 10 | 12 |
| <i>Skleníkové plyny</i> | 1 | 9 | 3 | 16 | 19 | 26 |
| <i>Hluk</i> | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| <i>Zostatková hodnota</i> | 199 | 90 | 124 | 119 | 58 | 84 |
| Ekonomická čistá súčasná hodnota investície (ENPV) | -1 443 | -597 | -637 | -780 | -296 | -272 |
| Ekonomická vnútorná miera návratnosti (EIRR) | 2,3% | 2,1% | 2,5% | 2,3% | 2,1% | 2,5% |
| Pomer prínosov a nákladov (BCR) | 0,23 | 0,32 | 0,48 | 0,29 | 0,44 | 0,65 |

*vyznačené sú varianty pre ďalšiu prípravu a analýzu

Zdroj: ŠU, spracovanie ÚHP

V prípade ďalšej prípravy projektu je potrebné podrobnou štúdiou preskúmať varianty s najnižšími nákladmi. Pre severnú časť koridoru sú to varianty 1 a 2, pre južnú časť variant C. Napriek druhým najnižším nákladom je vhodné bližšie preskúmať aj variant 1, pretože existuje pozitívne riziko efektu prilákania časti dopravy v okolí Handlovej a Prievidze vytvorením prepojenia ciest I/9 a I/65. Prínosy tohto variantu sa pri podrobnom skúmaní môžu preukázať ako výrazne vyššie ako pri variante 2.

Pre úseky ciest, kde nie je realizácia diaľnic R1 a R3 v najbližšej dobe očakávaná, je potrebné preskúmať existujúce dopravné problémy a nájsť im primerané riešenia. Potenciálne dopravné problémy môžu vzniknúť najmä v mestách bez obchvatov ako Krupina, prípadne v lokalitách kde sa počítalo s vybudovaním 4-pruhovej komunikácie, ako napríklad južná časť Ružomberka. Možné lokálne problémy v kontexte očakávanej výstavby diaľnic je potrebné aktualizovať a v prípade potreby zaradiť do zoznamu priorit.

Prínosy

Prínosy tvorí vo všetkých variantoch najmä úspora času cestujúcich, prevádzkových nákladov a zvýšenej bezpečnosti. Najvýraznejšie tomu prispieva kilometrovo kratšia trasa s vyššou, respektíve nezmennou rýchlosťou, v závislosti od 2- alebo 4-pruhovej diaľnice.

Výraznú časť prínosov tvorí presmerovanie dopravy z iných koridorov ciest I. triedy na budúcu diaľnicu. Príčinou je najmä odľahčenie dopravy cez horské priechody Donovaly a Čertovica. V rámci zjednodušenej CBA je pre prínosy presmerovanej dopravy použité pravidlo polovice. Pravidlo je uplatňované pre presun dopravy, ktorá nie je zachytená v zjednodušenej dopravnej sieti vstupujúcej do CBA. Takto zachytená doprava by znamenala 100 % prínosov pre novú cestu. V prípade podrobnej dopravnej siete by však takýto benefit nebol možný, preto sa v zmysle platnej metodiky ako zjednodušenie pripúšťa pripočítanie iba 50 % takto vzniknutých prínosov. Takéto prínosy „navyš“ tvoria 15 - 20 % celkových prínosov každého z variantov.

Zjednodušenie CBA prináša riziká, v podobe podhodnotenia prínosov niektorých úsekov. Najvýraznejšie je takéto riziko pri variante 1 v severnom úseku, kde vybudovanie diaľnice umožní prepojenie ciest I/9 a I/65 a zároveň má potenciál stiahnuť časť dopravy z miest Handlová a Prievidza. Napriek nižším prínosom je vhodné tento variant zahrnúť do komplexnej štúdie uskutočniteľnosti a porovnať jeho potenciál s nákladovo nižším variantom 2.

Náklady

Stanovenie investičných nákladov pomocou českých cenových noriem sa javí ako adekvátne. V štúdiu bolo pre všetky varianty použité zjednodušené ocenenie nákladov so zachovaním skladby stavebných objektov aj rôznych typov územia. Odhad nákladov je v cenovej úrovni roka 2022, prepočítaný konverzným kurzom 25 CZK/EUR.

Nákladovo najvýhodnejšie sa javia varianty v polovičnom profile, s najmenšou dĺžkou tunelov a najkratšou celkovou dĺžkou. Náklady na výstavbu koridoru v polovičnom profile sú o približne 40 % nižšie než 4-pruhová diaľnica. Žiaden z posudzovaných variantov nie je bez tunelového riešenia, ich rozsah sa však medzi variantmi výrazne líši.

Severný úsek

Varianty R3 cez Turčiansku kotlinu majú najnižšie náklady, napriek tomu, že sú najdlhšie. Príčinou je predpokladaný výrazne nižší počet tunelov, než na kratšej trase R1 popod Nízke Tatry. Varianty 1 a 2 preferované MD SR sú o približne 50 % lacnejšie, než koridor R1. Je to tak napriek zjednodušeniu CBA, ktorá nepočíta s obnovou technológií tunelov, čo variant R1 s najväčšími tunelmi nákladovo zvyhodňuje.

Južný úsek

Najnižšie investičné náklady predstavuje variant C, ktorý je najkratším variantom. Súčasťou variantu je aj krátky tunel na úseku Hronský Beňadik – Kozárovce. Tunel je približne 3x kratší než tunely konkurenčného úseku vedúceho okolo Krupiny (B). Zároveň celý úsek je o 20 km kratší než podobný úsek vedúci k hraničnému priechodu Štúrovo (E).