

# Útvar hodnoty za peniaze

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



## Hodnota za peniaze projektu

*Diaľnica D3,  
Žilina, Strážov – štátna hranica SR/PR*

Jún 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. Materiál pod vedením Štefana Kišša a Martina Haluša pripravili Rastislav Farkaš a Jozef Koperdák na základe zverejnenej štúdie uskutočniteľnosti projektu a iných podkladov popísaných v tomto hodnotení.

Všetky sumy v hodnotení sú uvedené v eur s DPH v cenovej hladine aktuálneho kvartálu. Ekonomické hodnotenie MF SR 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

- Národná diaľničná spoločnosť (NDS) formálne zverejnila neaktuálnu štúdiu uskutočniteľnosti (ŠU) diaľnice D3 Žilina – štátna hranica SR/PR z roku 2014 v súvislosti s vyhlásením verejného obstarávania na prípravu správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie dobudovania diaľnice D3.
- NDS pripravuje aktuálnu ŠU na výstavbu 22 km diaľnice v úseku D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto – Oščadnica a výstavbu plného profilu úseku Oščadnica – Čadca, Bukov v dĺžke 4 km vrátane druhej tunelovej rúry tunela Horelica za približne 1 mld. eur<sup>1</sup>.
- ŠU má vybrať najvhodnejší variant pre úsek Kysucké Nové Mesto – Oščadnica a posúdiť realizovateľnosť ostatných úsekov medzi Žilinou a Čadcou vo vysokom stupni projektovej prípravy v navrhnutom riešení.

## Hodnotenie MF SR

- Vyhlásenie verejného obstarávania na prípravu správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie bez zverejnenia štúdie uskutočniteľnosti a následného hodnotenia ministerstvom financií bolo v rozpore so zákonom o rozpočtových pravidlách verejnej správy.
- Aktuálna ŠU má byť vypracovaná podľa metodiky OPII 3.0, má vychádzať z aktualizovaného dopravného modelu a zohľadniť výhrady voči navrhovaným variantom pôvodnej ŠU.
- Dokončenie D3 je prioritou z dôvodu kapacitných problémov súčasnej cesty ako aj z hľadiska záväzku dobudovania TEN-T siete do roku 2030. Všetky chýbajúce úseky D3 sú v rámci Harmonogramu prípravy a výstavby cestnej infraštruktúry umiestnené v prvej desiatke najdôležitejších projektov.

## Odporúčania

- Pokračovať vo verejnom obstarávaní správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie pre úseky D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto – Čadca, Bukov.
- Dokončiť a zverejniť aktuálnu štúdiu uskutočniteľnosti pre dostavbu diaľnice D3.

---

<sup>1</sup> podľa Harmonogramu prípravy a výstavby cestnej infraštruktúry

## Popis projektu

Národná diaľničná spoločnosť (NDS) formálne zverejnila neaktuálnu štúdiu uskutočniteľnosti (ŠU) diaľnice D3 Žilina – štátna hranica SR/PR z roku 2014 v súvislosti s vyhlásením verejného obstarávania na prípravu správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie dobudovania diaľnice D3. Štúdia bola zverejnená až po vyhlásení verejného obstarávania. Podľa zákona o rozpočtovej zodpovednosti mala NDS povinnosť štúdiu zverejniť najmenej 30 dní pred jeho vyhlásením.

Hodnotenie neaktuálnej ŠU z 2014 prebieha kvôli splneniu formálnej povinnosti a umožneniu pokračovania projektu v príprave správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie (EIA). Výstavba D3 prebieha od roku 1997 a v súčasnosti je sprevádzkovaných 37 z 59 km diaľnice (Tabuľka 1).

Tabuľka 1: Úseky D3

Názov úseku	Dĺžka (km)	Jazdné pruhy	Otvorenie	Poznámka
Hričovské podhradie - Žilina, Strážov	6,9	4	2007	
Žilina, Strážov - Žilina, Brodno	4,3	4	2017	
Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto	11,2	4		- Pripravuje sa
Kysucké Nové Mesto - Oščadnica	10,8	4		- Pripravuje sa
Oščadnica - Čadca, Bukov	4,8	2	2004	Pripravuje sa II. profil
Čadca, Bukov - Svrčinovec	5,7	4	2020	
Svrčinovec - Skalité	12,3	2	2017	
Skalité - hranica s Poľskou republikou	3,1	2	2006	
<b>Spolu</b>	<b>59,1</b>			

Zdroj: ŠU, spracovanie UHP

ŠU z roku 2014 bola formalitou, ktorá mala schváliť navrhnuté riešenie projektu. Porovnávali sa dva varianty trasovania, ktoré sa medzi sebou líšili iba v jednom zo siedmich úsekov. Cieľom štúdie bolo preveriť realizovateľnosť celého diaľničného ťahu D3 a vyhodnotenie variantných riešení jednotlivých úsekov formou multikriteriálnej analýzy (MCA). Výsledkom MCA bolo zostavenie variantu trasovania, ktorý sa pomocou analýzy spoločenských nákladov a prínosov posudzoval oproti základnému variantu. Základný variant sa skladal z úsekov, ktoré boli vo veľmi vysokom stupni prípravy projektovej dokumentácie. Porovnávané varianty MCA a základný variant sa navzájom líšili iba v úseku Kysucké Nové Mesto – Oščadnica, kde bol rozdiel vo vybudovaní novej diaľnice a súbežnej cesty, alebo rozšírením existujúcej cesty na diaľnicu. Odporúčaním štúdie bolo pokračovať v základnom variante s najrozpracovanejšími riešeniami projektu.

V súčasnosti sa pripravuje realizácia 3 úsekov diaľnice, ktoré oproti pôvodnej štúdii prešli zásadnými zmenami technického riešenia. V úseku Žilina – Kysucké Nové Mesto sa namiesto pôvodne navrhovaného tunela, uvažuje s estakádou. V ďalšom úseku po Oščadnicu prebieha výber medzi viacerými variantmi trasovania diaľnice, cesty I/11 a využitia ďalších lokálnych ciest. Posledný úsek Oščadnica – Čadca, pozostáva z výstavby druhého profilu existujúceho úseku diaľnice a výstavbou druhej tunelovej rúry tunela Horelica. V navrhovanom riešení sa mení výškové usporiadanie druhého profilu cesty.

Tabuľka 2: Pripravované úseky D3 (mil. eur)

Úsek	Názov úseku	Dĺžka (km)	Jazdné pruhy	Očakávané otvorenie	Celkové náklady	Preinvestované k 12/2020
I.	Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto	11,2	4	2028	493	30
II.	Kysucké Nové Mesto - Oščadnica	10,8	4	2028	371	8
III.	Oščadnica - Čadca, Bukov	4	2	2029	216	5
<b>Spolu</b>		<b>26</b>			<b>1 080</b>	<b>43</b>

Zdroj: ŠU, Harmonogram prípravy a výstavby projektov cestnej infraštruktúry, ŠU, spracovanie UHP

## Príprava aktuálnej štúdie uskutočniteľnosti

**NDS pripravuje aktuálnu ŠU, ktorá má vybrať najvhodnejší variant pre úsek Kysucké Nové Mesto – Oščadnica a posúdiť realizovateľnosť ostatných úsekov medzi Žilinou a Čadcou vo vysokom stupni projektovej prípravy v navrhnutom riešení.** Plánovaná výstavba zahŕňa 22 km novej diaľnice D3 Žilina Brodno – Oščadnica a výstavby II. profilu úseku Oščadnica – Čadca, Bukov, v dĺžke 4 km vrátane druhej tunelovej rúry tunela Horelica.

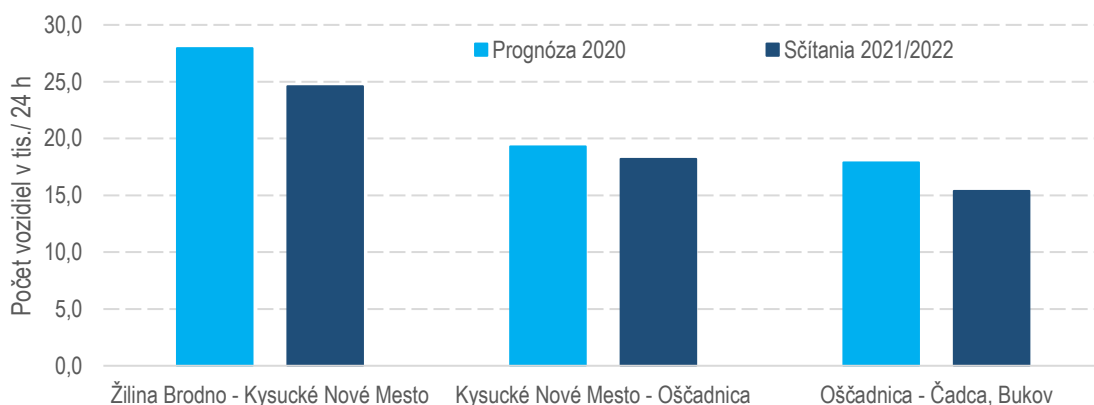
**Odhad celkových investičných nákladov pripravovaných úsekov je približne 1 mld. eur, z čoho 43 mil. eur sú už vynaložené náklady na projektovú prípravu a výkup pozemkov.** Hodnoty sú odhadom nákladov a vychádzajú z [Harmonogramu](#) prípravy a výstavby projektov cestnej infraštruktúry a nezohľadňujú rast cien stavebných materiálov od času ich vypracovania. V aktuálnej fáze prípravy, nemajú jednotlivé úseky pripravený podrobný rozpočet.

**Aktuálna štúdia má byť vypracovaná podľa platnej [metodiky](#) OPII 3.0, má vychádzať z aktualizovaného dopravného modelu a zohľadniť výhrady voči navrhovaným variantom pôvodnej ŠU.** Pôvodným riešením pre úsek Kysucké Nové Mesto - Oščadnica bolo vybudovanie novej diaľnice súběžne s existujúcou cestou I/11. Pre aktuálnu štúdiu bolo odporúčaním zahrnúť aj možnosť využitia existujúcej cesty I/11 v čo najväčšej miere, jej rozšírením na diaľnicu. Súčasťou takého návrhu je aj výstavba a úprava lokálnej cesty posudzovanej v rôznych trasách súběžne s diaľnicou.

## Súčasná dopravná situácia a prognóza dopytu

**Dopravná situácia v okolí Kysuckého Nového Mesta je kritická, čo potvrdzujú aj najaktuálnejšie merania (Graf 1).** Denne po ceste I/11 prechádza viac ako 20 tis. vozidiel, podiel nákladnej dopravy presahuje 30 %. Kapacita súčasnej cesty je na viacerých úsekoch naplnená. Najhoršia situácia je na južnom vstupe do Kysuckého Nového Mesta v križovatke Radoľa.

**Graf 1: Porovnanie prognózy ŠU na rok 2020 s aktuálnymi sčítaniami dopravy**



Zdroj: ŠU, CSD, ASD, Spracovanie UHP

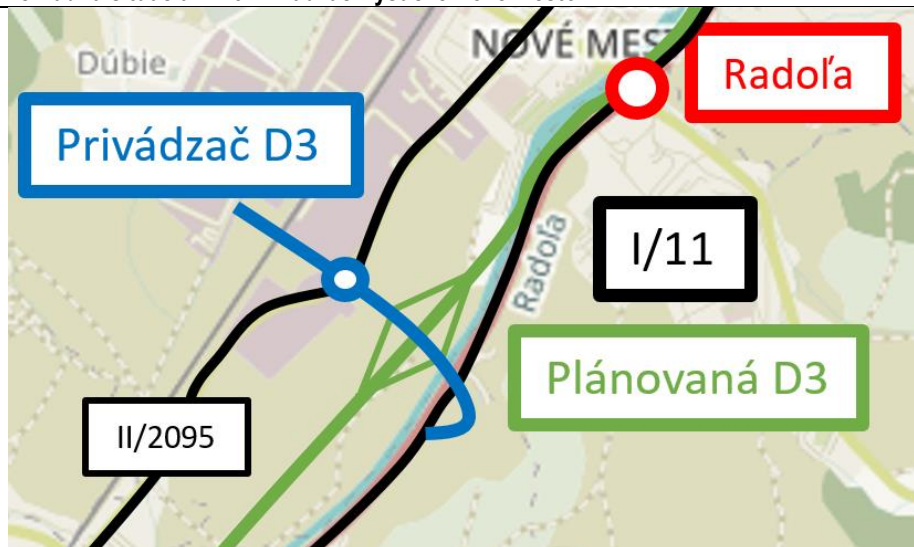
**Prognóza dopravy bola v pôvodnej ŠU k roku 2020 nadhodnotená o približne 6 – 14 % v závislosti od úseku (Graf 1).** Porovnávaná doprava zachytáva stav bez projektu k roku 2020. Nie je jasné, na základe akých dát bol použitý dopravný model kalibrovaný, ani aké rastové koeficient boli použité. Súčasťou aktuálnej ŠU bude aj aktualizovaný model, kalibrovaný podľa aktuálnych dopravných prieskumov z mája 2022.

## Privádzač D3 – Kysucké Nové Mesto

**Kapacita križovatky Radoľa bola naplnená, v dôsledku čoho dochádza na danom úseku k častým zdržaniam. S cieľom čo najrýchlejšieho odľahčenia preťaženej križovatky Radoľa, vyčlenila NDS privádzač D3 na samostatnú realizáciu.** Privádzač má čiastočne odbremeniť križovatku Radoľa, prepojením cesty I/11 s cestou II/2095 smerujúcou do centra a miestnou komunikáciou v priemyselnej zóne (Obrázok 1). NDS podpísala

zmluvu k privádzaču za 16,4 mil. eur, s lehotou výstavby do konca roka 2023, čo je približne o 5 rokov skôr, ako plánované dokončenie úseku Žilina – Kysucké Nové Mesto, ktorého mal byť súčasťou.

**Obrázok 1: Prehľadná situácia – D3 Privádzač Kysucké Nové Mesto**



Zdroj: spracovanie ÚHP, openstreetmap.org

## Ekonomické hodnotenie

Dokončenie chýbajúcich úsekov D3 je prioritou z dôvodu kapacitných problémov súčasnej cesty, ako aj z hľadiska záväzku dobudovania TEN-T siete do roku 2030. Všetky chýbajúce úseky D3 sú v rámci Harmonogramu prípravy a výstavby cestnej infraštruktúry umiestnené v prvej desiatke najdôležitejších projektov.

**Tabuľka 3: Dopravné priority**

Úsek D3	Poradie priorit	Naplnenie kapacity	Strategická CBA (BCR)
Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto	3	114%	0,93
Kysucké Nové Mesto - Oščadnica	8	87%	0,43
Oščadnica - Čadca, Bukov	4	86%	0,86

Zdroj: Priority vo výstavbe cestnej infraštruktúry

**Strategická CBA z 2020/21 nevyhodnotila spoločenskú návratnosť pripravovaných úsekov ako dostatočnú najmä z dôvodu komplikovaných a nákladných technických riešení.** Pri výbere a navrhovaní riešení v aktuálnej ŠU je dôležité dbať na dodržanie čo najnižších nákladov. Odporúčanie sa týka najmä úseku Kysucké Nové Mesto – Oščadnica, kde sa rozhoduje medzi viacerými variantmi.