Vybudovanie obchvatu cesty I/51 v úseku Banská Belá – Banská Štiavnica

Hodnota za peniaze projektu

november 2025

Upozornenie

Jedným zo zadaní projektu Hodnota za peniaze je ekonomicky posudzovať plánované verejné investície a projekty. Tento materiál je hodnotením Ministerstva financií Slovenskej republiky k zverejnenej štúdii uskutočniteľnosti. Hodnotenie pripravili pod vedením Martina Haluša a Martina Kmeťka, Rastislav Farkaš a Matúš Rako.

Ekonomické hodnotenie Ministerstva financií Slovenskej republiky má odporúčací charakter a negarantuje prostriedky z rozpočtu verejnej správy. Rozhodnutie o realizácii projektu je v kompetencii jednotlivých ministrov.

Zhrnutie

Opis projektu podľa štúdie uskutočniteľnosti

- **Slovenská správa ciest pripravila štúdiu uskutočniteľnosti na vybudovanie obchvatu cesty I/51 v úseku Banská Belá – Banská Štiavnica za 101,7 až 128,1 mil. eur s DPH.** Vybudovaním obchvatu dôjde k skráteniu dĺžky cesty o 6 km a odkloneniu časti dopravy z centra Banskej Belej a severnej časti Banskej Štiavnice. Cieľmi projektu sú zníženie dopravnej záťaže v Banskej Belej a zlepšenie dopravnej dostupnosti Banskej Štiavnice. Uvedenie obchvatu do prevádzky sa predpokladá v roku 2038. Zdroj financovania projektu zatiaľ nie je známy.
- **Štúdia detailne posudzovala 2 alternatívy líšiace sa trasovaním, pričom preferuje lacnejšiu alternatívu 1.** Obe alternatívy sú navrhované v parametroch cesty I. triedy so šírkou 9,5 m a rýchlosťou 60 km/h. Alternatíva 1 za 101,7 mil. eur s DPH nadväzuje na už vypracovanú dokumentáciu pre územné rozhodnutie, alternatíva 2 za 128,1 mil. eur s DPH výraznejšie zasahuje do chránených území a nespĺňa technické požiadavky. Alternatíva 2 má tak horšie výsledky v multikriteriálnej analýze, ako aj v analýze nákladov a prínosov.

Hodnotenie MF SR

- **Vybudovanie obchvatu môže byť opodstatnené z pohľadu dodržania parametrov cesty I. triedy, projekt však nepatrí medzi priority Ministerstva dopravy Slovenskej republiky.** V súčasnosti cesta nespĺňa ani minimálne technické požiadavky pre požadovanú kategóriu a jej náprava nie je z dôvodu zásahu do pamiatkovo chránených objektov realizovateľná. Projekt však nepatrí medzi *Priority vo výstavbe cestnej infraštruktúry* a nie je zaradený ani do *Harmonogramu pre plánovanie a výstavbu cestnej infraštruktúry*. Aj *Plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja* považuje realizáciu projektu za perspektívnu až okolo roku 2045.
- **Nový obchvat bude využívať najmä osobná doprava smerujúca z a do južnej časti Banskej Štiavnice, nakoľko tranzitná doprava je tu minimálna.** Najväčšími prínosmi projektu sú úspory času cestujúcich a prevádzkových nákladov vozidiel plynúce zo skrátenia cesty. Nový obchvat by malo podľa štúdie výhľadovo využívať 5-tisíc vozidiel denne, čo je minimálna požadovaná kapacita pre projektovanie cesty v kategórii I. triedy. Ich počet však bude pravdepodobne o približne 1,3-tisíc vozidiel denne nižší, ako predpokladá štúdia. Dôvodom je nadhodnotenie počtu a distribúcie obyvateľov v dopravnom modeli v prospech novej cesty, kedže až 94 % vozidiel smeruje z a do južnej časti Banskej Štiavnice. Presné smerovanie vozidiel navyše nie je možné overiť, nakoľko prieskum v rámci štúdie bol zameraný primárne na tranzitnú dopravu, ktorá je však minimálna. Potenciálne prínosy projektu tak neprevyšujú jeho náklady.
- **Projekt patrí medzi najdrahšie obchvaty na cestách I. triedy, k nájdeniu lacnejšieho riešenia by pomohlo prehodnotenie technických požiadaviek viac zodpovedajúcich očakávanej intenzite dopravy.** Projekt je oproti iným obchvatom drahší v priemere o 31 % – 62 % v prepočte na 1 km cesty a o 229 % – 308 % vzhľadom na intenzitu dopravy. Dôvodom je splnenie technických požiadaviek pre kategóriu cesty I. triedy v horskom teréne, čo si vyžaduje veľký počet mostov, zárubných a oporných múrov. Tým sa značne predražuje jeho technické riešenie. Vzhľadom k nízkej tranzitnej doprave a malému počtu ťažkých nákladných vozidiel je vhodné znížiť technické požiadavky na novú cestu, a tým aj znížiť investičné náklady.

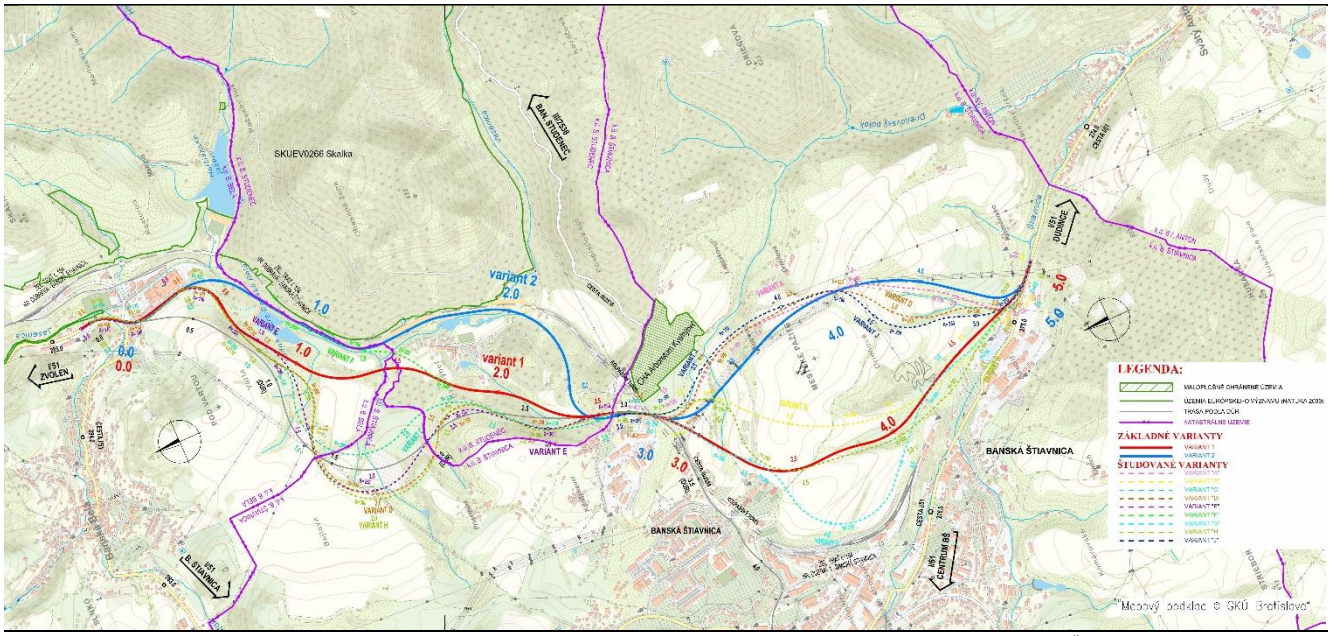
Odporúčania

- Hľadať technické riešenie, ktoré zodpovedá intenzite dopravy a zvýši spoločenskú návratnosť projektu.
- V ďalšej príprave projektu pokračovať až po jeho doplnení do zoznamu potenciálnych projektov *Priorít vo výstavbe cestnej infraštruktúry* a následnom zaradení do *Harmonogramu pre plánovanie a výstavbu cestnej infraštruktúry* s ohľadom na jeho prioritu voči iným plánovaným projektom.

Popis projektu

Slovenská správa ciest (SSC) pripravila štúdiu uskutočniteľnosti na vybudovanie obchvatu cesty I/51 v úseku Banská Belá – Banská Štiavnica (obrázok 1) za 101,7 až 128,1 mil. eur s DPH. Vybudovaním obchvatu dôjde k skráteniu dĺžky cesty o 6 km a odkloneniu časti dopravy z centra Banskej Belej a severnej časti Banskej Štiavnice. Z hľadiska investičného procesu je projekt v súčasnosti v počiatočných fázach prípravy projektovej dokumentácie. SSC preto predpokladá uvedenie obchvatu do prevádzky až v roku 2038. Zdroj financovania projektu zatiaľ nie je známy.

Obrázok 1: Mapa alternatív trasovania plánovaného obchvatu cesty I/51 v úseku Banská Belá – Banská Štiavnica



Zdroj: Štúdia uskutočniteľnosti projektu

Ciele projektu

Cieľmi projektu sú zníženie dopravnej záťaže v Banskej Belej a zlepšenie dopravnej dostupnosti Banskej Štiavnice. Vytýčené ciele sú relevantné a dosiahnuteľné. Podľa štúdie dôjde vybudovaním obchvatu k presmerovaniu dopravy z centra Banskej Belej a zároveň k zrýchleniu dopravy do Banskej Štiavnice. Pre chýbajúce merateľné ukazovatele s definovanou cieľovou hodnotou, ktorá sa má dosiahnuť (napr. hranica hluku a emisií v centre Banskej Belej a čas trvania cesty do južnej časti Banskej Štiavnice), nebude však možné napĺňanie cieľov transparentne sledovať a vyhodnocovať.

Identifikácia potreby

Nový obchvat Banskej Štiavnice sa vzhľadom na prekážky v bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky javí byť výhľadovo opodstatnený, projekt však aktuálne nepatrí medzi priority Ministerstva dopravy Slovenskej republiky. Na existujúcej ceste I/51 v úseku Banská Belá – Banská Štiavnica boli zistené prekážky v bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky. Cesta taktiež nespĺňa ani minimálne technické požiadavky pre požadovanú kategóriu. Riešenie zistených prekážok by si vyžadovalo rozsiahle asanácie a výrazné terénne zásahy do územia, pričom niektoré opatrenia nie sú realizovateľné z dôvodu zásahu do pamiatkovo chránených objektov. Projekt však nepatrí medzi *Priority vo výstavbe cestnej infraštruktúry* a nie je zaradený ani do *Harmonogramu pre plánovanie a výstavbu cestnej infraštruktúry*. Taktiež *Plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja* považuje realizáciu projektu za perspektívnu až okolo roku 2045.

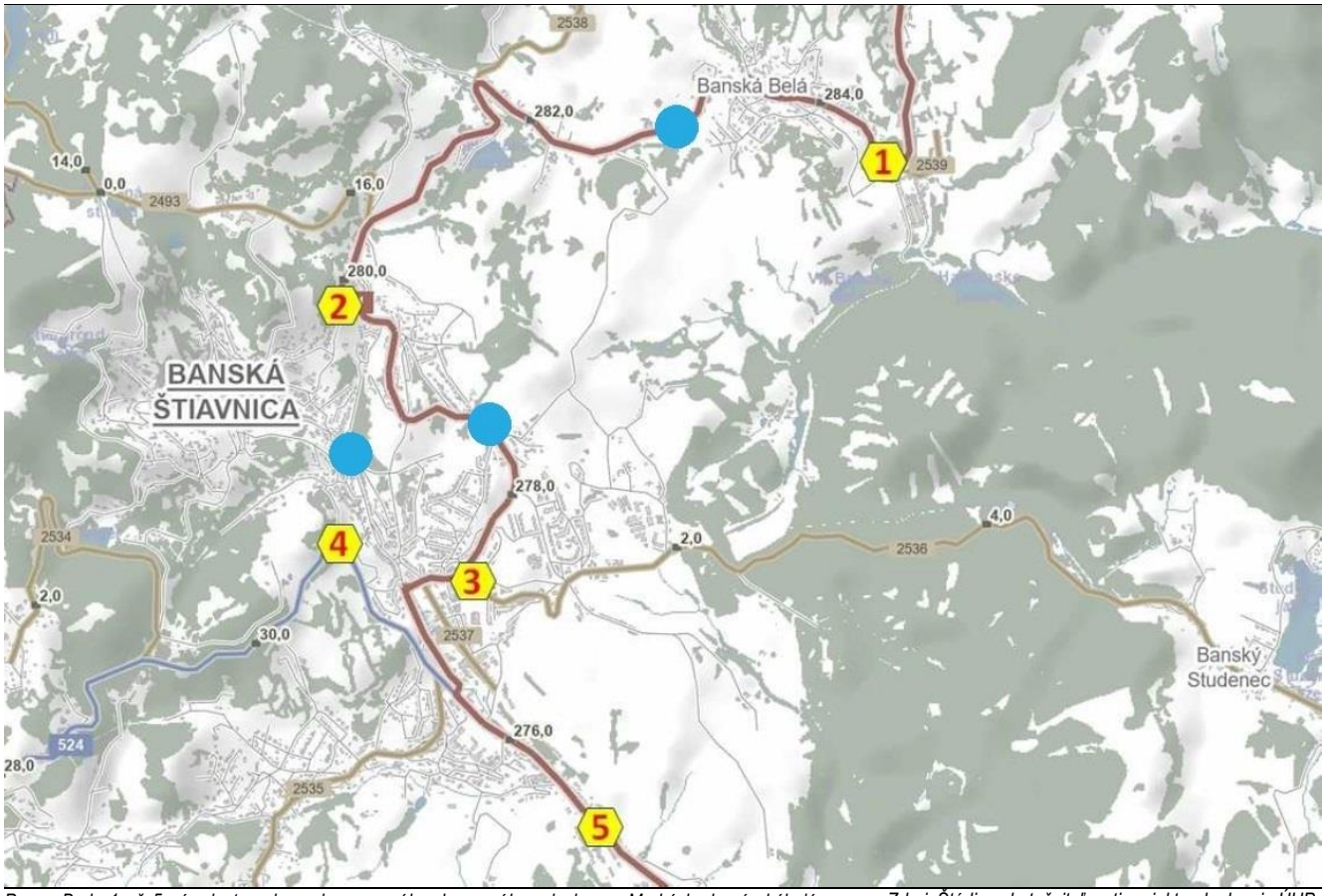
Prognóza dopytu

Nový obchvat bude využívať osobná doprava smerujúca z a do južnej časti Banskej Štiavnice, nakoľko tranzitná doprava je tu minimálna. V súčasnosti cez Banskú Belú smerom na Banskú Štiavnicu prechádza zhruba 5,1-tisíc vozidiel denne a výhľadovo to môže byť až 5,7-tisíc. Nový obchvat Banskej Štiavnice by podľa štúdie malo výhľadovo využívať približne 5-tisíc vozidiel denne (z toho 4,6-tisíc pôvodne využívajúcich starú cestu), pričom len 2 % sú ťažké nákladné vozidlá. Navyše, len približne 6 % z nich predstavuje tranzitná doprava. Zvyšní cestujúci majú východzí alebo cieľový bod v južnej

časti Banskej Štiavnice, a to v miestnych častiach Sitnianska, Štefultov, Lintich, Povrazník, Drieňová, Juh, Dolné mesto a Špitálka, ktorým sa realizáciou projektu skráti cesta.

Očakávaný počet vozidiel na obchvate môže byť v skutočnosti nižší, ako predpokladá štúdia. Prognóza počtu vozidiel využívajúcich novú cestu vychádza z dopravného modelu, ktorý je založený na demografii obyvateľstva a smerovom dopravnom prieskume. Počet obyvateľov častí Lintich a Povrazník, ktorí budú mať z vybudovania obchvatu najväčší úžitok, je však nadhodnotený o zhruba 110 %. Štúdia taktiež predpokladá, že až 89 % cestujúcich medzi Banskou Belou a Banskou Štiavnicou majú východzí alebo cieľový bod práve v južnej časti Banskej Štiavnice, čo sa javí ako nepravdepodobné. Novú cestu tak po zreálnení počtu obyvateľov a distribúcie cestujúcich bude v skutočnosti pravdepodobne využívať o ešte približne 1,3-tisíc vozidiel denne menej, ako predpokladá štúdia. Nedosiahne tak ani minimálnu požadovanú kapacitu pre projektovanie cesty v kategórii I. triedy, ktorá je 5-tisíc vozidiel denne[1]. Detailné smerovanie vozidiel navyše nie je možné overiť, nakoľko prieskum v rámci štúdie bol zameraný primárne na tranzitnú dopravu, ktorá je však minimálna. Nezachytáva tak všetky odbáčajúce vozidlá medzi začiatkom a koncom nového obchvatu[2], pre ktoré nebude nový obchvat atraktívny. Pre stanovenie presného počtu vozidiel potenciálne využívajúcich obchvat by bolo potrebné ešte vykonať tento prieskum na ďalších relevantných miestach (obrázok 2).

Obrázok 2: Mapa miest smerového dopravného prieskumu štúdie a chýbajúcich miest



Pozn.: Body 1 až 5 sú miesta vykonania smerového dopravného prieskumu. Modré body sú chýbajúce miesta, kde bolo potrebné ešte vykonať tento prieskum pre stavenie presného počtu vozidiel potenciálne využívajúcich nový obchvat.

Zdroj: Štúdia uskutočniteľnosti projektu, doplnenie ÚHP

Analýza alternatív

Štúdia detailne posudzovala 2 alternatívy líšiace sa trasovaním (obrázok 1), pričom preferuje alternatívu 1. Obe alternatívy sú navrhované v parametroch cesty I. triedy so šírkou 9,5 m a rýchlosťou 60 km/h. Alternatíva 1 za 101,7 mil. eur s DPH nadväzuje na už vypracovanú dokumentáciu pre územné rozhodnutie, od ktorej sa líši optimalizovaním trasovania a jej

[1] Podľa technickej normy STN 73 6101 je požadovaná kapacita pre projektovanie cesty v extraviláne v kategórii I. triedy 5-tisíc až 12,5-tisíc vozidiel denne.

[2] Nie je tak jasné, aký počet vozidiel odbáča z existujúcej cesty I/51 pri osadách Jergištôlňa a Šobov, ani koľko vozidiel začína alebo končí v južnej časti Banskej Štiavnice, v historickej časti Banskej Štiavnice, v časti Pod Kalváriou a v Banskej Belej.

predĺžením od križovatky s cestou III/2536 južným smerom. Alternatíva 2 za 128,1 mil. eur s DPH je oproti alternatíve 1 vedená viac východným smerom a v úseku od križovatky s cestou III/2536 po juhovýchodný okraj Banskej Štiavnice je trasovaná podľa územného plánu mesta Banská Štiavnica. Alternatíva 2 však výraznejšie zasahuje do chránených území a nespĺňa technické požiadavky pre požadovanú kategóriu cesty. Štúdia na základe výsledkov multikriteriálnej analýzy a analýzy nákladov a prínosov preferuje alternatívu 1.

Nie je jasné, podľa čoho štúdia vybrala na detailnejšie posudzovanie práve alternatívy 1 a 2, ani neumožňuje vyhodnotiť najlepšie technické riešenie v jednotlivých úsekoch koridoru. Štúdia okrem alternatív 1 a 2 navrhla trasovanie ďalších 9 alternatív (obrázok1). Tie však neboli posudzované multikriteriálnou analýzou ani analýzou nákladov a prínosov. Nie je tak jasné, z akých dôvodov boli tieto alternatívy identifikované ako menej perspektívne. Všetkých 11 alternatív sa navyše prelína v križovatke s cestou III/2536 smerom na Banský Studenec. Štúdia však neumožňuje vyhodnotiť najoptimálnejšie trasovanie osobitne pre úsek Banská Belá – križovatka s cestou III/2536 a osobitne pre úsek križovatka s cestou III/2536 – juhovýchodný okraj Banskej Štiavnice.

Ekonomické hodnotenie

Projekt má potenciál zlepšiť dostupnosť Banskej Štiavnice ľudom žijúcim alebo pracujúcim v jej južnej časti vďaka skráteniu cesty. Štúdia však preukázala návratnosť projektu len vďaka nadhodnoteniu úspory nákladov nanehodovosť a počtu vozidiel využívajúcich novú cestu. Po ich oprave nevychádza ani jedna z alternatív spoločensky návratná (tabuľka 1). Projekt navyše patrí medzi najdrahšie obchvaty na cestách I. triedy. Znížiť investičné náklady projektu by mohlo pomôcť prehodnotenie technických požiadaviek na novú cestu.

Tabuľka 1: Ekonomická analýza projektu (diskontované v mil. eur)

	Alternatíva 1		Alternatíva 2	
	Pred opravou	Po oprave	Pred opravou	Po oprave
Ekonomické náklady	**49,9**	**49,9**	**60,5**	**60,5**
Investičné náklady	*44,7*	*44,7*	*56,0*	*56,0*
Bežné prevádzkové náklady	*5,3*	*5,3*	*4,5*	*4,5*
Ekonomické prínosy	**50,9**	**30,6**	**45,7**	**29,0**
Úspora času cestujúcich	*26,6*	*19,9*	*24,8*	*19,9*
Úspora prevádzkových nákladov vozidiel	*9,8*	*7,3*	*8,5*	*6,8*
Úspora nákladov na nehodovosť	*10,0*	*0,1*	*8,7*	*-0,7*
Úspora na znečistení životného prostredia	*4,5*	*3,4*	*3,8*	*3,0*
Zostatková hodnota	***0,9***	***0,9***	***0,9***	***0,9***
Pomer prínosov a nákladov (B/C)	**1,04**	**0,63**	**0,77**	**0,49**

Zdroj: Štúdia uskutočniteľnosti projektu, prepočet ÚHP

Prínosy projektu

Najväčšími prínosmi projektu sú úspory času cestujúcich a prevádzkových nákladov vozidiel plynúce zo skrátenia cesty o 6 km, z dôvodu nadhodnotenia počtu vozidiel však budú o 25 % nižšie. Štúdia predpokladá pravdepodobne o približne 1,3-tisíc vozidiel na novom obchvate viac, ako tam v skutočnosti bude (bližšie opísané v časti „Prognóza dopytu“).

Predpokladaná bezpečnosť ciest v Banskej Štiavnici v analýze nákladov a prínosov (CBA) nezodpovedá zisteniam štúdie. Analýza dopravnej nehodovosti štúdie totiž zistila, že nehodovosť v okrese Banská Štiavnica je na podstatne nižšej úrovni v porovnaní s celoslovenským priemerom. Napriek tomu sa do CBA prevzala relatívna miera bezpečnosti pre podpriemerne bezpečné cesty z *Metodickej príručky k tvorbe analýz nákladov a prínosov* v sektore dopravy (tabuľka 2). Tým sa vytvára mylný dojem, že výstavba obchvatu výrazne zníži aj nehodovosť v okrese. V skutočnosti je však možné po výstavbe obchvatu očakávať dokonca zvýšenie nehodovosti a ich následkov z dôvodu využívania vyššej rýchlosti na novej ceste.

Tabuľka 2: Porovnanie relatívnej miery bezpečnosti v štúdii a v okrese Banská Štiavnica (na 100 miliónov vozidlových km)

	Štúdia		Skutočnosť (za 10 rokov)*	Nadhodnotenie
	Intravilán	Extravilán		
Smrteľné zranenia	1,205	2,134	0,619	95 až 245 %
Ťažké zranenia	8,253	8,683	5,096	62 až 70 %
Ľahké zranenia	82,258	71,946	67,703	6 až 21 %

** Vrátane zohľadnenia korekčných faktorov pre neohlásené nehody.*

Zdroj: Štúdia uskutočniteľnosti projektu, prepočet ÚHP

Náklady projektu

Obchvat Banskej Štiavnice vychádza v porovnaní s inými obchvatmi na cestách I. triedy ako jeden z najdrahších. V porovnaní s inými obchvatmi ciest I. triedy patria stavebné náklady projektu v oboch variantoch medzi najvyššie (tabuľka 3) v prepočte na 1 km cesty (o 31 % – 62 % oproti priemeru), ako aj na 1 prejdený kilometer vozidlom (o 229 % – 308 % oproti priemeru). Dôvodom je splnenie technických požiadaviek pre kategóriu cesty I. triedy v horskom teréne, čo si vyžaduje veľký počet mostov, zárubných a oporných múrov. Tým sa značne predražuje jeho technické riešenie. Samotná cesta však nemá taký dopravný význam a aj nový obchvat bude využívať najmä osobná doprava smerujúca z a do južnej časti Banskej Štiavnice (bližšie opísané v časti „Prognóza dopytu“). Technické požiadavky na novú cestu tak môžu byť aj nižšie, ako je

štandardom na typických cestách I. triedy s vyššími intenzitami dopravy a vyšším podielom nákladnej dopravy. Potenciálny zásah do územia by tak mohol byť nižší.

Tabuľka 3: Porovnanie stavebných nákladov obchvatov ciest I. triedy v prepočte na km cesty a vozidlový km (vozkm)

Projekt	Stavebné náklady* (mil. eur s DPH)	Počet mil. vozidiel za rok**	Náklady v mil. eur/km	Náklady v eur/vozkm
Obchvat Plavnice	51,4	2,4	9,0	3,8
Obchvat Šale	109,3	3,1	9,3	3,0
Obchvat Stropkova	55,0	2,0	10,4	5,2
Obchvat Sabinova	104,5	3,2	10,7	3,3
Obchvat Prievidze	31,2	3,5	11,3	3,2
Obchvat Porúbky	65,7	3,6	17,2	4,8
Priemer			***11,3***	***3,9***
*Alternatíva 1****	*76,7*	*1,2*	*14,8*	*12,7*
*Alternatíva 2****	*98,9*	*1,2*	*18,4*	*15,8*

** Na prepočet do cenovej úrovne 3. štvrťroku 2025 bol použitý Index cien stavebných prác s klasifikáciou stavby 211 Cestné a miestne komunikácie a zvýšená sadzba DPH z 20 % na 23 %.*

Zdroj: verejné obstarávania a štúdie uskutočniteľnosti jednotlivých projektov, prepočet ÚHP

*** K prvému roku prevádzky podľa príslušnej štúdie uskutočniteľnosti.*

**** Počty vozidiel a vozkm vypočítané po oprave CBA.*

Cena jednotlivých stavebných objektov je v rozmedzí cien, za ktorú sa zvyknú na Slovensku realizovať (tabuľka 4). V alternatíve 2 sú jednotkové ceny jednotlivých stavebných objektov vyššie ako v alternatíve 1. Napr. cena za 1 km novej cesty I. triedy je vyššia o 14 % a cena za 1 m zárubného múru je vyššia dokonca až o 29 %. Dôvodom by mohli byť rozdielne technické parametre (napr. sklon vozovky či výška zárubných múrov), štúdia však zdôvodnenie rozdielnych jednotkových cien neposkytuje.

Tabuľka 4: Porovnanie cien jednotlivých stavebných objektov s cenovou databázou ÚHP (v mil. eur s DPH)

Alternatíva 1	**Rozpočet**	**Cenová databáza ÚHP**	**Podiel na stavebných prácach**
Cesta I. triedy	24,8	16,4 – 28,3	31 %
Zárubné a oporné múry	27,3	9,9 – 32,9	34 %
Mosty	14,4	10,2 – 16,3	18 %
Alternatíva 2	**Rozpočet**	**Cenová databáza ÚHP**	**Podiel na stavebných prácach**
Cesta I. triedy	29,4	17,0 – 29,5	29 %
Zárubné a oporné múry	46,9	14,2 – 47,2	46 %
Mosty	9,4	6,6 – 10,6	9 %

Pozn.: Cenový rozptyl je z dôvodu rôznorodých technických parametrov naprieč projektami, napr. rôzna šírka vozovky a mostov či rôzna výška zárubných a oporných múrov.

Zdroj: rozpočet projektu, prepočet ÚHP