

DIAĽNICA D1 TURANY – HUBOVÁ

V zmysle zákona č. 523/2004 Z.z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a doplnení niektorých zákonov predkladáme tento dokument pre rozhodovací proces ďalšieho postupu prác predmetného projektu. Dokument obsahuje opis súčasnej situácie, posudzovaný scenár hodnotenia na základe socioekonomických aspektov na základe platných metodických rámcov pre spracovanie CBA k februáru 2024. Vstup pre spracovanie dopravnej prognózy tvoril upravený dopravný model Ministerstva dopravy SR pôvodne použitý k štúdii uskutočniteľnosti porovnania koridorov R1 a R3.



A: OPIS SÚČASNEJ SITUÁCIE A URČENIE CIEĽOV INVESTÍCIE

Diaľnica D1 Turany – Hubová

Výstavba kvalitnej dopravnej infraštruktúry a implicitne jej nosnej siete diaľnic a rýchlostných ciest je jedným z hlavných strategických nástrojov Slovenskej republiky na zabezpečenie jej ekonomického, hospodárskeho a sociálneho rozvoja a tým aj vyváženej integrácie jej územia a jednotlivých regiónov do štruktúr Európskej únie.

V súlade s tým je výstavba diaľnice D1 v súlade medzištátnymi dohovormi o multimodálnych koridoroch siete „TEN-T“, ako aj strategických dokumentov územného rozvoja a dopravnej infraštruktúry Slovenskej republiky. Výstavba predmetnej diaľnice je zároveň aj v súlade s Konceptiou územného rozvoja Slovenska (KURS 2001) - so zmenami a doplnkami záväznej a smernej časti z roku 2011 (KURS 2011).

Cieľ pripravovanej investície

Cieľom predmetnej stavby je zvýšenie plynulosti a bezpečnosti dopravy a zlepšenie životného prostredia pri existujúcej preťaženej ceste I/18 v úseku od existujúcej križovatky Turany po v súčasnosti budovanú križovatku Hubová, ktorá je súčasťou susedného úseku diaľnice D1 vo výstavbe. Kľúčovým cieľom stavby je riešenie dopravných problémov na súčasnej ceste I/18, ktorá prechádza priestorovo stiesnenými pomermi súbežne s riekou Váh alebo železničnou traťou cez intravilány nasledovných obcí – Kraľovany, Stankovany časť Rojkov, Ľubochňa a Hubová. **Súčasný cesta I/18 je využívaný tranzitnou dopravou, ktorý sa po dokončení odkloní mimo intravilán vyššie uvedených obcí.**

B: RIZIKÁ V SÚVISLOSTI S NEREALIZOVANÍM INVESTÍCIE A ZACHOVANÍM EXISTUJÚCEHO STAVU

V prípade nerealizovania investície by bolo potrebné kompletne skapacitnenie súčasnej cesty I/18 tak, aby nepredstavovalo úzke miesto v rámci diaľnice D1. Táto požiadavka však naráža na priestorovo veľmi obmedzené pomery (prírodné podmienky, železničná trať, intravilány obcí a pod.). Preto sa táto alternatíva nejaví ako realizovateľná z pohľadu environmentálnych a priestorových možností.

C: TECHNICKÉ RIEŠENIE SPRACOVANÉ V DÚR

Predmetná Dokumentácia na územné rozhodnutie (DÚR) je vypracovaná v jednom variante. Východiskovým podkladom pre jej vypracovanie bola Porovnávacia štúdia „Diaľnica D1 Turany – Hubová“ z roku 2013, Doplnok porovnávej štúdie z roku 2016 a Záverečné stanovisko MŽP SR č.1294/2017-1.7/ml zo dňa 18.5.2017.

Porovnávacia štúdia „Diaľnica D1 Turany – Hubová“ z roku 2013 zahŕňala 3 varianty V1, V1o a V2. V roku 2015 na pokyn NDS bol dopracovaný štvrtý variant s označením V1or (odklon rašelinisko). V rámci všetkých variantov bola vypracovaná alternatívna úprava východného portálu tunela Havran tak, aby bol zachovaný prírodný útvar Zbojnícka diera (Zbojnícka jaskyňa) pri Švošove.

V rámci variantu V2 boli vypracované alternatívne riešenia so širšími ekoduktmi ponad diaľnicu D1 aj ponad cestu I/18 pri Turanoch, alternatívy odsávania v tuneli Korbeľka (vetracia šachta, alebo západný portál tunela), alternatívy vedenia nivelety v tuneli Korbeľka (nad a pod zistenou hladinou podzemnej vody), a tiež alternatívne riešenie bez SSÚD Turany so všetkými súvislosťami (t.j. fixácia základnej polohy SSÚD vo Švošove, pri križovatke Hubová).

Na základe výsledkov hodnotenia správa o hodnotení odporúča s ohľadom na mieru vplyvov výstavby a prevádzky diaľnice D1 v úseku Turany-Hubová na životné prostredie, realizovať trasu vo variante V2:

- s ekoduktmi v alternatíve 2 (objekt 202-00 - ekodukt nad diaľnicou D1 šírky 250m a objekt 216-02 ekodukt nad cestou I/18 šírky 250m),
- s lokalizáciou strediska správy a údržby diaľnice v alt.2 SSÚD Švošov,
- vetranie tunela v alt.1 vetranie cez vetraciu šachtu, alebo alt.2 odsávanie zo západného portálu tunela,
- s niveletou diaľnice v tuneli Korbeľka v alt.2 niveleta nad hladinou podzemnej vody.

Záverečné stanovisko MŽP SR č.1294/2017-1.7/ml zo dňa 18.5.2017 nadobudlo právoplatnosť dňa 9.2.2018.

Riešený úsek začína v údolnej nive riek Váh v katastrálnom území mesta Turany na úseku prevádzkovej diaľnice D1 Dubná Skala – Turany v križovatke „Turany 2“. Začiatok úseku je situovaný na pravom brehu rieky Váh oproti záhradkárskej osade a jestvujúcej lávke pre peších ponad rieku Váh. Zostávajúci cca 3 km úsek diaľnice D1 Dubná Skala – Turany bude plniť funkciu privádzača a bude preradený do siete ciest I. triedy.

Trasa diaľnice D1 pokračuje údolím Váhu po poľnohospodárskych pozemkoch medzi starým korytom Váhu a Krpeľanským kanálom v katastrálnych územiach mesta Turany a obce Krpeľany.

V danej oblasti je významný migračný koridor pre zver medzi Malou Fatrou a Veľkou Fatrou, preto sa v danom území vybudujú dva ekodukty, jeden nad diaľnicou D1 a druhý nad cestou I/18. Pri obci Krpeľany sa trasa

diaľnice D1 najviac prikláňa ku Krpeľanskému kanálu, kde križuje štrkovisko Bôr a následne križuje aj koryto rieky Váh a jestvujúcu cestu III/2131 do Nolčova.

Potom z údolia Váhu vchádza trasa diaľnice D1 do dvoch za sebou idúcich tunelov Korbeľka a Havran. Tunel Korbeľka je vedený popod masív Kopy a tunel Havran popod rovnomenný masív.

Medzi uvedenými tunelmi je krátky úsek diaľnice nad údolím Váhu v katastri obce Stankovany (medzi Stankovanmi a Ľubochňou), prevažne na mostoch. V danej časti trasy sú navrhnuté prístupové cesty z jestvujúcej cesty I/18 k portálom tunelov pre záchranné zložky a mimoriadne situácie v tuneloch. Na jednej prístupovej ceste je aj nový most ponad rieku Váh.

Tunel Havran je vyústený za juhovýchodným okrajom obce Švošov, kde je časť diaľnice vedená po poľnohospodárskych pozemkoch. Diaľnica D1 potom tretíkrát križuje multimodálny koridor rieky Váh a napája sa na nadväzujúci úsek D1 Hubová - Ivachnová v križovatke Hubová. V koncovom úseku diaľnice D1 Turany – Hubová je v dostupnej vzdialenosti od križovatky Hubová navrhnuté Stredisko správy a údržby Švošov, sprístupnené novým mostom ponad rieku Váh.

Detailné informácie k technickému riešeniu sú v prílohe č. 1 a 2 tohto dokumentu.

Na obrázku nižšie je schematický znázornený úsek diaľnice D1 Turany – Hubová.



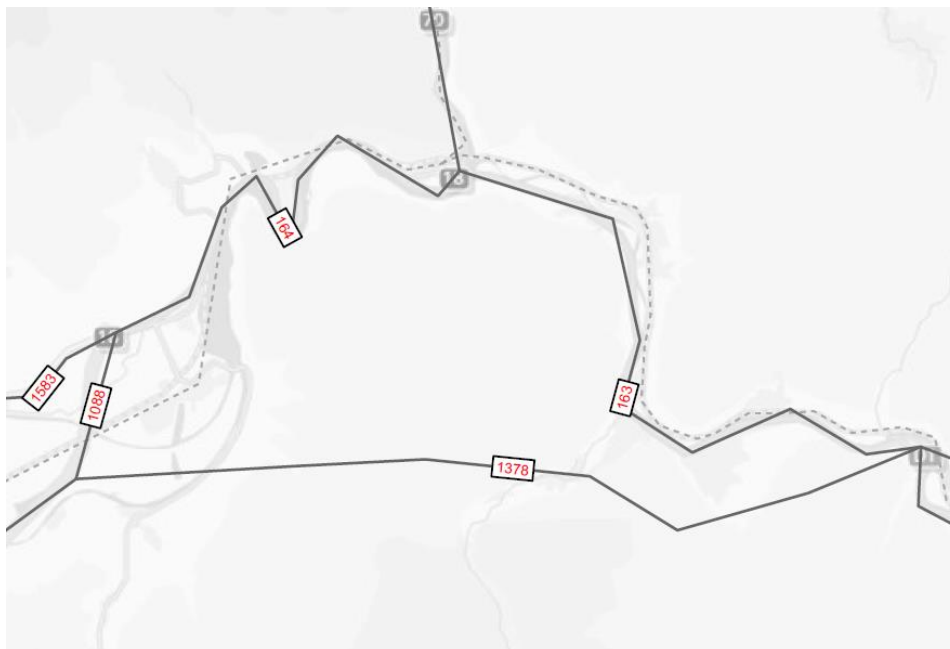
D: SOCIOEKONOMICKÉ VYHODNOTENIE

Pri hodnotení investície sa vychádzalo z Príručky k analýze nákladov a výnosov investičných dopravných projektov OPII, verzia 3.0 (link: <https://www.opii.gov.sk/metodicke-dokumenty/prirucka-cba>), dopravné vstupy zabezpečil dopravný model MD SR spracovaný pre porovnávaciu štúdiu uskutočniteľnosti koridorov R1 a R3 (link: <https://www.opii.gov.sk/strategicke-dokumenty/studie-uskutocnitelnosti/studia-sj-prepojenie>). Detailné výstupy z dopravného modelu sú v prílohe č. 3 tohto dokumentu.

Základným vstupom do socioekonomického zhodnotenia boli predpokladané investičné náklady, harmonogram realizácie zohľadňujúce lehoty prebiehajúcej projektovej prípravy a procesov verejného obstarávania, dopravné vstupy z vyššie spomenutého dopravného modelu a ostatné parametrizované hodnoty definované vo vyššie uvedenej Metodickej príručke.

Z dopravného modelu boli vyčlenené iba úseky priamo súvisiace s daným úsekom D1 Turany – Hubová. Ako je na priloženej mape vidieť, jedná sa o konkrétne úseky s Link number:

- 164 = križovatka I/18 s D1 pri obci Krpeľany – križovatka I/18 s I/70 pri obci Kraľovany,
- 163 = križovatka I/18 s I/70 pri obci Kraľovany – križovatka D1 Hubová,
- 1088 = križovatka I/18 s D1 pri obci Krpeľany – križovatka D1 Turany „2“,
- 1378 = úsek D1 Turany „2“ – Hubová.



Pre presné určenie prevádzkových výdavkov na elektronický výber mýta boli oba úseky na ceste I/18 (164, 163) rozdelené na spoplatnené a nespoplatnené. Na základe tohto rozdelenia úsekov sme v časti „Znečisťujúce látky a hluk“ jednoduchšie identifikovali, ktorý úsek prechádza intravilánom obce a extravilánom. Úsek 164 sa v celej svojej dĺžke nachádza v 4 mýtnych úsekoch, ktoré podliehajú spoplatneniu pre cesty I. triedy nesúbežné. Úsek 163 prechádza aj cez intravilány obcí, kde je výber mýta spoplatnení nulovou sadzbou. Oba úseky v scenári s projektom podliehajú spoplatneniu pre cesty I. triedy súbežné.

V scenári s projektom je nový úsek 1378 rozdelený na 2 samostatné úseky, označené ako 1378 a 1378-TUNEL Korbela+Havran. Je to pre jednoduchší výpočet prevádzkových nákladov zvlášť pre plochu vozoviek a pre plochu tunelov. Pri tuneloch sa vo výpočte CBA uvažuje s „So zárukou 5 rokov“, čo spôsobí nižšie prevádzkové náklady na údržbu po dobu 5 rokov od sprevádzkovania tohto úseku. V dopravnom modeli bola pre celý úsek 1378 navrhnutá maximálna rýchlosť 105 km/h pre ľahkú dopravu, v čom je uvažované aj rýchlostné obmedzenie v tuneloch. Rýchlosť pre kategóriu vozidiel AUTOBUS bola prevzatá ako rýchlosť pre ťažkú dopravu z dopravného modelu.

V tabuľke nižšie sú kvantifikované diskontované investičné a prevádzkové náklady, socioekonomické benefity a zostatková hodnota za sledované obdobie. Zároveň sú tam výsledné parametre CBA – ekonomická čistá súčasná hodnota, ekonomická miera vnútornej návratnosti a pomer nákladov a výnosov. Detailné výpočty v prostredí MS Excel sú v prílohe č. 4 tohto dokumentu.

Spoločenská čistá súčasná hodnota investície

	Celkom (diskontované)
Peňažné toky	
Investičné výdavky	1 204 502 821
Prevádzkové náklady	81 580 901
Čas cestujúcich	145 612 182
Čas tovaru	0
Spotreba pohonných látok	24 918 327
Ostatné prevádzkové náklady vozidiel	144 185 507
Bezpečnosť	113 602 299
Znečisťujúce látky	24 699 377
Skleníkové plyny	70 382 411
Hluk	88 528
Zostatková hodnota	187 620 706
Čisté peňažné toky	-574 974 385
Ekonomická čistá súčasná hodnota investície (ENPV)	-574 974 385
Ekonomická vnútorná miera návratnosti (EIRR)	1,38%
B/C	0,55

E: ZÁVER POSÚDENIA

Na základe vyššie uvedeného je možné konštatovať, že projekt **D1 Turany – Hubová je posledný chýbajúci prevádzkovaný/rozostavaný úsek na koridore diaľnice D1 v úseku Bratislava – Košice**. Po aplikovaní dopravnej prognózy v zmysle dopravného modelu spracovaného MD SR na účely koridorovej štúdie prepojenia sever – juh v rámci územia Slovenskej republiky a aplikovaní Príručky k analýze nákladov a výnosov investičných dopravných projektov OPII, verzia 3.0. projekt nepreukázal socioekonomickú návratnosť.

Vzhľadom na geomorfologické územie, ktorým má predmetný úsek diaľnice D1 prechádzať, sa táto skutočnosť odrazila vo výške stavebných nákladov preindexovaných na 4Q/2023. Prevádzkové náklady rovnako vzrastú oproti súčasnému stavu z dôvodu potreby prevádzky a pravidelnej údržby mostných a tunelových objektov v náročnej klimatickej lokalite na severe Slovenska.

Výsledok socioekonomického hodnotenia nie je síce v zmysle súčasne platnej Príručky k analýze nákladov a výnosov investičných dopravných projektov OPII, verzia 3.0 pozitívny, avšak vzhľadom na strategický význam posledného chýbajúceho úseku diaľnice D1 medzi Bratislavou a Košicami považujeme za vysoko dôležité pokračovať v projektovej príprave a následne výstavbe tohto úseku pri súčasnom technickom návrhu.

Z pohľadu investora – Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s. – je dobudovanie tohto úseku vysoká priorita, nakoľko sa jedná o posledný chýbajúci úsek medzi ucelenými úsekmi diaľnice D1. Súčasná cesta I. triedy neposkytuje z hľadiska kapacity, bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky dlhodobu udržateľné riešenie a predstavuje úzke miesto na cestnej sieti SR; navyše prechádzajúca viacerými intravilánmi obcí.

Projekt D1 Turany – Hubová, navrhnutý v zmysle platných technických noriem náročným geomorfologickým územím napriek svojej socioeconomickej nevýhodnosti pokladá investor za nevyhnutnú investíciu pre najbližšie obdobie pri kompletizácii diaľničnej siete na území Slovenskej republiky.

Zoznam príloh:

Príloha č. 1: Dokumentácia pre územné rozhodnutie 12/2018

Príloha č. 2: Dokumentácia pre následné posúdenie 03/2022

Príloha č. 3: Výstupy dopravného modelu MD SR spracovaného pre porovnávaciu štúdiu uskutočniteľnosti koridorov R1 a R3 02/2024

Príloha č. 4: CBA analýza 02/2024