

DIAĽNICA D4 BRATISLAVA, RAČA – ZÁHORSKÁ BYSTRICA

V zmysle zákona č. 523/2004 Z.z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a doplnení niektorých zákonov a stanoviska UHP z mája 2023 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 októbru 2024. Vstup pre spracovanie dopravnej prognózy tvoril dopravný model spracovaný pre účely EIA hodnotenia v roku 2021.

A: OPIS SÚČASNEJ SITUÁCIE

Dňa 14.12.2022 vydalo Ministerstvo životného prostredia SR Záverečné stanovisko EIA. Následne boli účastníkmi konania podané rozklady voči vydanému Záverečnému stanovisku EIA. V súčasnosti očakávame rozhodnutie rozkladovej komisie. Záverečné stanovisko EIA nie je právoplatné.

NDS v zmysle zákona č. 142/2024 Z.z. o mimoriadnych opatreniach pre strategické investície a pre výstavbu transeurópskej dopravnej siete a o zmene a doplnení niektorých zákonov a na základe uznesenia vlády SR č. 477 z 21. augusta 2024 získala Osvedčenie o strategickej investícii pre uvedenú stavbu.

Aktuálne NDS pokračuje zabezpečením následnej inžinierskej činnosti za účelom vyhotovenia dokumentácie na stavebné povolenie na uvedenú stavbu. V súčasnosti prebieha príprava súťažných podkladov na dokumentáciu na stavebné povolenie, následne bude vyhlásená súťaž na vyhotovenie dokumentácie a súvisiace prieskumy.

B: NÁVRH OPTIMÁLNEHO VARIANTU V SPRÁVE EIA

Umiestnenie úseku diaľnice D4 Bratislava, Rača – Záhorská Bystrica vychádza zo samotnej prípravy nultého okruhu okolo Bratislavy. Začiatok riešeného úseku (km 0,000 000 VARIANTU V3a) Diaľnice D4 Bratislava Rača – Záhorská Bystrica začína severovýchodne od mestskej časti Bratislava Rača (severne od obce Vajnory), kde v staničení 4,400 000 km D4 (MUK Rača) predchádzajúceho úseku nadväzuje na realizovaný úsek diaľnice D4 „Ivanka Sever - Križovatka Rača, ktorý je súčasťou diaľničného obchvatu mesta Bratislavy. Poloha východného tunelového portálu tunela Karpaty je situovaná s ohľadom na umiestnenie MÚK s cestou II/502 a možnosťami smerového a najmä výškového vedenia diaľnice kategórie D 26,5 pre návrhovú rýchlosť 120 km/h (100 km/h v tuneli), v terénnej depresii Račieho potoka, pod východnými svahmi Vajnorskej hory. Trasa diaľnice vstupuje do horninového prostredia na východných svahoch Malých Karpát s polomerom smerového oblúka 3 900 m.

Nadväzujúci úsek dvojrúrového tunela Karpaty so smerovo rozdelenou dopravou je vedený v priamej s dĺžkou 7 935 m v osi D4, pričom niveleta tunela stúpa s pozdĺžnym sklonom 0,70 % po staničenie 6,633 km, odkiaľ klesá so sklonom 0,70 % až po Západný - Stupavský portál.

Vyústenie tunela Karpaty celkovej dĺžky 11 760 m je navrhnuté v km 12,000 km D4, severozápadne od obce Marianka. Zvyšný úsek Diaľnice D4 (v dĺžke cca 0,200 km) bude vedený na násype až po mostný objekt dĺžky 94 m, pomocou ktorého bude Diaľnica D4 prechádzať ponad štátnu cestu I/2. Predmetný úsek diaľnice končí v MUK Záhorská Bystrica, kde sa napája na už zrealizovaný nasledujúci úsek Diaľnice D4 MUK Stupava Juh - MUK D4/D2.

Celková dĺžka variantu V3a je 12, 417 km, s tunelom dĺžky 11 760 m. Smerové a výškové vedenie verejnou požadovaného Variantu V3a je totožne s pôvodným Variantom V1 (TAROSI – HYDROGEP, 09/2015).

Predpokladaný rozsah stavby:

- **Mostné objekty**

Jeden mostný objekt v km 12,230 00 D4 - Most na Diaľnici D4 nad štátnou cestou I/2 v MUK Záhorská Bystrica.

- **Tunel Karpaty**

Tunel Karpaty je tvorený dvomi tunelovými rúrami, celková dĺžka je 11 760 m, z toho 10 050 m v ľavej tunelovej rúre je razený tunel dĺžky 10 050 m a 1 710 m hĺbený tunel (z toho 140 m pri východnom portáli a 1 570 m pri západnom portáli). V pravej tunelovej rúre je razený tunel dĺžky 10 080 m a hĺbený tunel 11 680 m (z toho 130 m pri východnom portáli a 11 550 m pri západnom portáli).

- **Mimoúrovňové križovatky**

Diaľničná MUK Záhorská Bystrica je navrhnutá ako deltovitá križovatka s dvomi kruhovými objazdmi.

- **Prístupové cesty**

Ako hlavné prístupové trasy budú používané všetky miestne účelové komunikácie, z ktorých bude priamy vstup na stavenisko, pričom ďalej sa budúci dodávatelia stavebných prác budú presúvať pozdĺž trasy D4 po plochách trvalého záberu stavby.

- **Vetranie tunela a vetracie šachty**

V oboch tunelových rúrach (ľavej (južnej) a severnej (pravej) tunelovej rúre) je navrhnuté pozdĺžne vetranie, ktoré bude podporené výkonom pod stropných ventilátorov. Súčasne je navrhnuté bodové odsávanie znečisteného vzduchu a dymu, ktoré bude zabezpečené pomocou troch vertikálnych vetracích šachiet umiestnených cca v štvrtinách dĺžky tunela.

- **Stavebné dvory**

Stavebné dvory sa navrhuje umiestňovať v polohe mimoúrovňových križovatiek mimo chránených lokalít (Natura 2000) a PHO II., resp. III. stupňa vodných zdrojov.

Navrhovaná trasa diaľnice niekoľkokrát križuje poľné cesty, cyklotrasy, prípadne vzdušné elektrické rozvody VN. Z dôvodu že navrhovaná diaľnica bude v miestach križovania vedená v násype, respektíve bude vedená v objekte hĺbeného (presypaného) tunela, bude potrebné preložiť jestvujúce vedenia a poľné cesty.

C: METODIKA SOCIOEKONOMICKÉHO VYHODNOTENIA

Pri hodnotení jednotlivých scenárov investície sa vychádzalo z Metodickéj príručky k tvorbe analýz nákladov a prínosov (CBA), link: <https://www.opii.gov.sk/metodicke-dokumenty/prirucka-cba>

Základným vstupom do socioekonomického zhodnotenia boli predpokladané investičné náklady, harmonogram realizácie zohľadňujúce lehoty prebiehajúcej projektovej prípravy a procesov verejného obstarávania a ostatné parametrizované hodnoty definované vo vyššie uvedenej Metodickéj príručke.

Výsledok socioekonomického hodnotenia nie je síce v zmysle súčasne platnej Metodickéj príručky pozitívny, avšak vzhľadom na strategický význam posledného chýbajúceho úseku na obchvate Bratislavy považujeme za dôležité pokračovať v projektovej príprave a následne výstavbe tohto úseku pri súčasnom technickom návrhu.

V tabuľke nižšie sú kvantifikované benefity, podrobnejšie informácie sú v Prílohe č. 1.

Peňažné toky	Celkom (diskontované) v eurách
Investičné výdavky	815 573 768
Prevádzkové náklady	507 664 067
Čas cestujúcich	238 268 877
Čas tovaru	0
Spotreba pohonných látok	-582 801
Ostatné prevádzkové náklady vozidiel	145 229 995
Bezpečnosť	35 712 087
Znečisťujúce látky	40 606 253
Skleníkové plyny	67 997 723
Hluk	4 825 692
Zostatková hodnota	39 555 470
Čisté peňažné toky	-751 624 538
Ekonomická čistá súčasná hodnota investície (ENPV)	-751 624 538
Ekonomická vnútorná miera návratnosti (EIRR)	-2,78%
B/C	0,43

D: ZÁVER POSÚDENIA

Na základe vyššie uvedeného je možné konštatovať, že úsek D4 Bratislava, Rača – Záhorská Bystrica je poslednou chýbajúcou časťou k plnohodnotnému obchvatu okolo hlavného mesto SR. Vzhľadom na to, že tento úsek dokáže odkloniť tranzit v smere západ – východ aj sever – juh najmä z mostu Lanfranconi, predstavuje benefit aj pre vnútromestskú dopravu v západnej časti Bratislavy.

Príloha č. 1: CBA analýza 10/2024