

Štúdia uskutočniteľnosti I/75 Galanta – Šaľa – Nové Zámky

(Stanovisko MDV SR k spracovanej štúdii realizovateľnosti a k odporúčaniam Útvaru Hodnota za Peniaze)

1) Úvod:

V rámci cestného koridoru I/75, ktorý bol predmetom štúdie uskutočniteľnosti, sa za najprioritnejší úsek považuje obchvat mesta Šaľa.

Cieľom plánovaného projektu obchvatu mesta Šaľa je **odklonenie tranzitnej dopravy** mimo zastavaného územia Šale ako aj priľahlých obcí Kráľová nad Váhom, Dlhá nad Váhom a Trnovec nad Váhom.

Očakávanými spoločenskými prínosmi projektu sú **zvýšenie plynulosti a rýchlosti dopravy** na dotknutej cestnej sieti, a tým pádom **skrátene času prejazdu**, **zvýšenie bezpečnosti** dopravy a **zníženie množstva kolízií**, ako aj **zlepšenie životného prostredia** občanov a návštevníkov mesta Šaľa a dotknutých obcí prostredníctvom zníženia emisií hluku a znečisťujúcich látok.

2) Súčasný stav:

Existujúca cesta vedie intravilánom mesta Šaľa, čo vzhľadom na vysokú intenzitu dopravy (až 20 tisíc vozidiel denne) spôsobuje časové straty a zaťaženie okolia hlukom a exhalátmi. Na základe dopravnej prognózy možno očakávať ďalší nárast intenzít dopravy na dotknutej cestnej sieti, čím by sa súčasná situácia ešte zhoršovala. Mesto má jediný most cez rieku Váh, na ktorom sa sústreďuje všetka tranzitná a vnútromestská doprava. Vysoké intenzity dopravy v intravilánových úsekoch cesty I/75 spôsobujú komplikácie pri prejazde tranzitnej dopravy, a zároveň tranzitná doprava výrazne zaťažuje mesto a zhoršuje stav životného prostredia obyvateľov a návštevníkov.

3) Výsledok štúdie uskutočniteľnosti:

Projekt bol v rámci jeho prípravy predmetom hodnotenia štúdie uskutočniteľnosti cestného úseku I/75 Galanta – Šaľa – Nové Zámky, ktorú pripravil investor projektu, Slovenská správa ciest. Cieľom štúdie bolo posúdenie technicky, ekonomicky a environmentálne najvhodnejšieho riešenia trasy cesty v danom úseku, s vyhodnotením už navrhnutých trás, prípadné doplnenie variantov a ich zhodnotenie.

V rámci obchvatu mesta Šaľa štúdia posudzovala dva varianty:

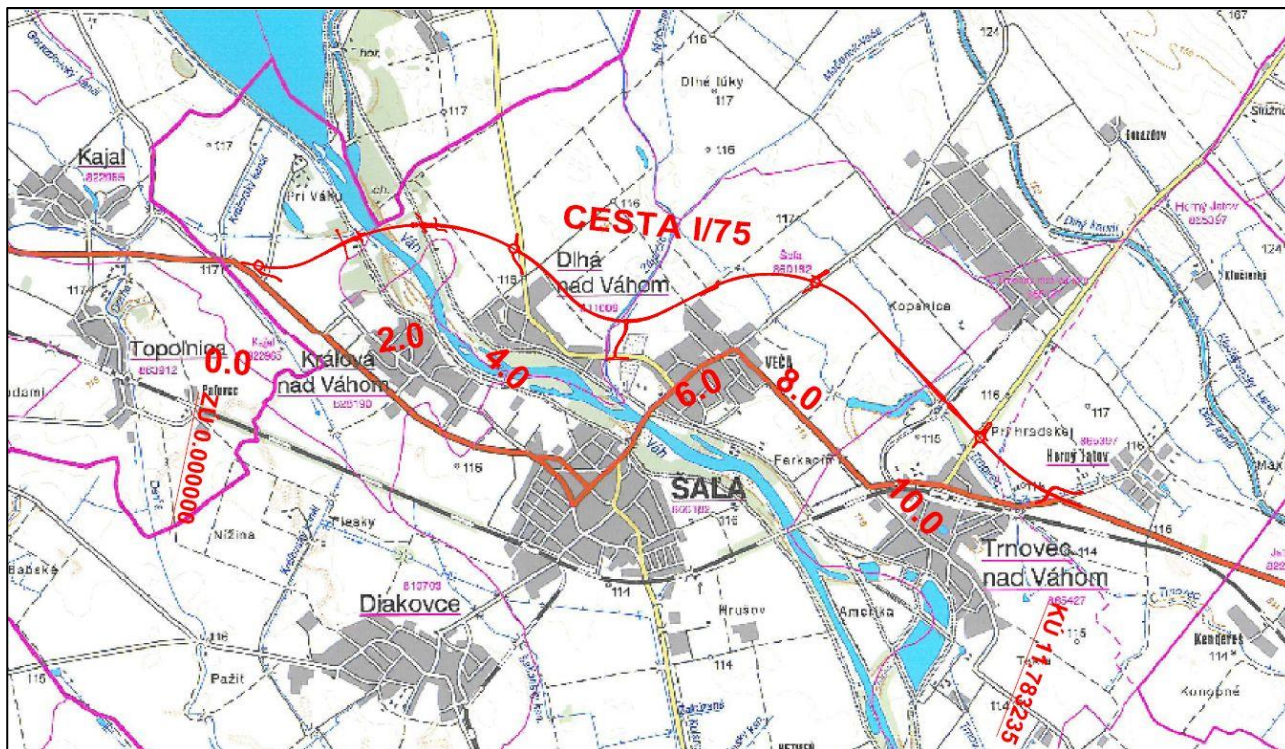
- **VARIANT A** predstavuje alternatívu severného obchvatu v dĺžke 11,8 km tak, ako je v súčasnosti pripravený v zmysle platného územného plánu a projektovej dokumentácie;
- **VARIANT B** predstavuje alternatívu južného obchvatu v dĺžke 11,5 km, ktorý však v súčasnosti nie je v súlade s územným plánom, nemá pripravenú žiadnu projektovú dokumentáciu a príslušné povolenia.

4) Stručný opis Variantu A:

Pripravený projekt predstavuje vybudovanie novej cesty I. triedy v kategórii C11.5/80 s celkovou dĺžkou 11,8 km.

Začiatok preložky cesty I/75 je približne 120 metrov za existujúcim premostením odvodňovacieho kanála z vodného diela Kráľová, západne od obce Kráľová nad Váhom. Severozápadne obchádza obec Kráľová nad Váhom s premostením ponad rieku Váh a následne severne obchádza obec Dlhá nad Váhom, mesto Šaľa a obec Trnovec nad Váhom. Nad obcou Trnovec nad Váhom križuje trasa mimoúrovňovo železničnú vlečku do podniku Duslo, a. s.. Koniec trasy sa nachádza pri obci Horný Jatov za križovatkou s cestou III. triedy.

Prehľadná situácia Variantu A:



Zdroj: Dokumentácia pre stavebné povolenie

5) Stanovisko a odporúčanie Útvaru hodnoty za peniaze:

Na základe posúdenia technických možností, možných vplyvov na životné prostredie, dopravnoinžinierskych podkladov a ekonomického hodnotenia prostredníctvom nákladovo-výnosovej analýzy je záverom štúdie zhodnotenie, že oba posudzované varianty mesta Šaľa sú uskutočniteľné.

V súlade s *Metodickým usmernením o postupe pri príprave investícií a projektov investičného charakteru* č. č. MF/008782/2018-297 bola pripravená štúdia predložená na ekonomické hodnotenie Ministerstvu financií SR.

V zmysle hodnotenia MF SR je projekt obchvatu Šale spoločensky návratný a mal by byť prioritou v rámci výstavby a modernizácie úsekov ciest I. triedy. Oba posudzované varianty zároveň dosahujú dostatočnú hodnotu za peniaze.

V súvislosti s ďalšou implementáciou projektu MF SR odporúča spresniť dopravné prieskumy, následne ich vyhodnotiť a aktualizovať nákladovo-výnosovú analýzu. MF SR taktiež odporúča prehodnotiť potrebu výstavby okružných križovatiek na obchvate Šale s ohľadom na detailné vyhodnotenie spoločenských prínosov a nákladov, ktoré takéto riešenie prináša.

6) Stanovisko Ministerstva dopravy a výstavby SR:

Ministerstvo dopravy a výstavby SR, vzhľadom na to, že oba posudzované varianty sa javia ako uskutočniteľné s významnými spoločenskými prínosmi, **odporúča** investorovi Slovenskej správe ciest **pokračovať v realizácii súčasne pripraveného Variantu A** (severného) obchvatu Šale a v čo najkratšom čase pripraviť súťažné podklady na verejné obstarávanie pre stavebné práce, a to najmä z týchto dôvodov:

- Súčasnne pripravený severný obchvat Šale je spôsobilý na výstavbu, t. z. je v súlade s územným plánom, má pripravenú projektovú dokumentáciu a vybavené príslušné povolenia v zmysle platnej legislatívy. Rozhodnutie o výstavbe južného variantu by znamenalo návrat na začiatok procesu prípravy projektu, čo by znamenalo niekoľkoročné

zdržanie riešenia zlej dopravnej situácie v Šali, ako aj dodatočné náklady na projektovú prípravu, ale aj napr. na majetkovoprávne vysporiadanie;

- Zo štátnej expertízy, ktorá bola aktualizovaná na cenovú úroveň 1. štvrťroku 2019 vyplýva, že predpokladané náklady projektu sú vo výške 60,3 mil. EUR bez DPH, a teda **nenastala žiadna zmena v porovnaní so štúdiou uskutočniteľnosti**, ktorá by mala negatívny vplyv na hodnotu vnútornej miery výnosovosti, resp. pomeru výnosov a nákladov v rámci nákladovo-výnosovej analýzy projektu. Projekt je naďalej z pohľadu súčasne platnej metodiky možné považovať za ekonomicky opodstatnený;
- Vzhľadom na obdobie oprávnenosti Operačného programu Integrovaná infraštruktúra, z ktorého má byť projekt spolufinancované v rámci fondov EÚ, je potrebné projekt ukončiť najneskôr v roku 2023. Výstavba severného obchvatu Šale prispeje k efektívnemu využitiu existujúcich zdrojov z fondov EÚ na financovanie tohto projektu a zároveň aj k plneniu absorpčnej kapacity Operačného programu;