



**Inštitút
dopravnej
politiky**

Ministerstvo dopravy SR

<https://www.mindop.sk/institut-dopravnej-politiky>

Hodnotenie aktualizovanej štúdie uskutočniteľnosti
strategickej investície

**„Rýchlostná cesta R2 v úseku: Zacharovce – Bátka,
Bátka - Figa“**

Marec 2026

Vláda Slovenskej Republiky v júli 2024 svojím uznesením č. 415/2024 a č. 417/2024 určila projekty „Rýchlostná cesta R2 Zacharovce – Bátka“ a „Rýchlostná cesta R2 Bátka – Figa“ za strategickú investíciu a zároveň určila, že hodnotenie štúdie uskutočniteľnosti podľa zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy nevykoná Ministerstvo financií Slovenskej republiky. Podľa nariadenia vlády SR č. 152/2024 Z. z. preto vykonáva hodnotenie Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, keďže vykonáva štátnu správu v oblasti, v ktorej sa investičný projekt má realizovať, pričom má analytickú jednotku alebo má systém a analytické nástroje na hodnotenie a posudzovanie stratégií, verejných politík a investičných projektov.

Materiál vypracoval Inštitút dopravnej politiky (IDP) na základe zverejnenej aktualizácie štúdie uskutočniteľnosti v podobe tzv. Prílohy č. 6 Formulár na aktualizáciu štúdie uskutočniteľnosti pred vyhlásením verejného obstarávania vo februári 2026.

Zhrnutie projektu

- Národná diaľničná spoločnosť (NDS) zverejnila aktualizáciu štúdie uskutočniteľnosti rýchlostnej cesty R2 Kriváň – Tornaľa pre úseky R2 Zacharovce – Bátka a Bátka – Figa.
- NDS má v úmysle pokračovať v príprave týchto úsekov, pre ktoré chce vyhlásiť verejné obstarávanie. Uvedená štúdia je zdrojovým dokumentom.
- V júli 2022 pre dané úseky vypracoval [Útvar hodnoty za peniaze](#) (ÚHP) hodnotenie.
- Súčasný denný intenzity dopravy na I/16 v dotknutom území sú podľa údajov z roku 2022 na úrovni 6 400 vozidiel (<https://idp.gov.sk/>). Podiel nákladnej dopravy je na úrovni 25 až 30 %.
- V aktualizácii chýba detailný rozpočet spolu s analýzou výpočtu nákladov a prínosov (CBA) podľa aktuálne platnej metodiky.
- Rýchlostná cesta je pre oba úseky navrhnutá v polovičnom profile, ako dvojpruhová komunikácia v kategórii R11,5/100 s výhľadom na dobudovanie štvorpruhovej komunikácie.
- Oba úseky majú byť financované zo štátneho rozpočtu. Predpokladaná hodnota zákaziek je 394,32 mil. € bez DPH.

Opis projektu

NDS zverejnili aktualizáciu pôvodnej štúdie uskutočniteľnosti z roku 2014, ktorá bola vypracovaná pre úsek Kriváň - Tornaľa v celkovej dĺžke 88,47 km. Aktualizácia sa týka úsekov Zacharovce – Bátka a Bátka – Figa.

V súčasnosti sú už v prevádzke úseky Kriváň – Mýtna v dĺžke 9,1 km a Mýtna – Tomášovce v dĺžke 13,5 km.

Pre úseky Zacharovce – Bátka v dĺžke 8,3 km a Bátka – Figa v dĺžke 6,3 km NDS plánuje vyhlásiť verejné obstarávanie. Oba úseky sa nachádzajú vo vysokej fáze prípravy s právoplatným stavebným povolením.

Úseky sa nachádzajú v zozname [Priorít výstavby cestnej infraštruktúry](#), a sú zaradené v [Harmonograme pre plánovanie a výstavbu cestnej infraštruktúry](#). Plánovaný začiatok výstavby je v roku 2026 s dokončením v roku 2029.

Predpokladaná hodnota zákazky úseku Zacharovce – Bátka je odhadovaná vo výške 241,73 mil. € bez DPH, a pre úsek Bátka – Figa vo výške 152,59 mil. € bez DPH.

Aktualizovaná štúdia uskutočniteľnosti bola pre oba úseky projektovaná v polovičnom profile v kategórii R11,5/100, ako ľavý jazdný pás výhľadovej štvorpruhovej komunikácie.

Hodnotenie

- Odporúčania vyplývajúce z hodnotenia ÚHP neboli implementované.

- V pôvodnej štúdiu uskutočniteľnosti boli oba projekty podľa starej metodiky, ktorá nasadzovala benefity ekonomicky návratné s pomerom prínosov a nákladov (BCR) 1,03 a 1,01. Podľa priorít vo výstavbe cestnej infraštruktúry z roku 2020 sú pomery BCR na úrovni 0,46 a 0,23. Pre chýbajúci analýzu nákladov a prínosov (CBA) nevieme súčasnú ekonomickú návratnosť overiť. Pre výrazné navýšenie nákladov bez preukázania vzniku dodatočných benefitov očakávame, že BCR bude nižšie ako v roku 2020, s výsledkom, že oba projekty sú ekonomicky nenávratné.
- Vývoj nákladov na výstavbu je znázornený v Tabuľke 1. Zmenu výšky nákladov medzi 4Q 2025 a aktualizáciou pred verejným obstarávaním je zdôvodnený podľa prílohy 6 zmenou technického riešenia viacerých objektov stavby. Pre chýbajúci detailný rozpočet nevieme túto informáciu overiť.

Tabuľka 1 – Rozdelenie nákladov v €. Zdroj formulár na aktualizáciu štúdie uskutočniteľnosti, spracovanie IDP.

Stavebný úsek	Typ realizácie	Dĺžka úseku km	Cenová úroveň 1Q 2014 bez DPH	Cenová úroveň 4Q 2025 bez DPH	Aktualizácia pred VO bez DPH
R2 Zacharovce - Bátka	Polovičný profil	8,324	81 765 638	148 421 804	241 728 860
R2 Bátka - Figa	Polovičný profil	6,182	65 855 656	119 541 845	152 591 582
		Spolu	147 621 294	267 963 649	394 320 442

- Cena na výstavbu 1 kilometra je v porovnaní podobnými stavbami vysoká (Tabuľka 2). Výstavba daných úsekov v polovičnom profile sa javí drahšia ako výstavba iných úsekov v plnom profile.
- Štúdia vyhodnocuje iba polovičný profil rýchlostnej cesty ako ľavý jazdný pás výhľadovej štvorpruhovej komunikácie. Pre chýbajúci rozpočet nie sme schopný benchmarkom porovnať výšku jednotlivých stavebných položiek s podobnými stavbami.

Tabuľka 2 – Porovnanie nákladov na výstavbu úsekov, spracovanie IDP

Úsek	Dĺžka úseku	Počet pruhov	Náklady (mil. €)	Cena na km (mil. €)	Doba výstavby
R3 Tvrdošín - Nižná*	5,6	2	101,76	18,17	2021 - 2025
R2 Kriváň - Mýtka*	9,1	4	318,10	34,96	2021 - 2025
R2 Šaca - Košické Olšany II. úsek*	14,2	4	252,35	17,77	2022 - 2025
R2 Zacharovce - Bátka**	8,3	2	241,73	29,12	Od 2026
R2 Bátka - Figa**	6,3	2	152,59	24,22	Od 2026

* *Finálna cena stavieb, vrátane dodatkov a indexácie. Zdroj harmonogram výstavby 2026.*

** *Predpokladaná cena nákladov.*

- Aktualizácia sa nezaobrá možnosťou minimalistického riešenia preložky I/16 s parametrami C11,5/80 alebo C9,5/80, vypustením výhľadu pre štvorpruhovú komunikáciu, alebo posunu križovatiek na miesta križenia so súčasnými

komunikáciami I. respektíve III. triedy. Všetky riešenia by mohli znížiť náklady na výstavbu.

- Podľa [Priorít vo výstavbe cestnej infraštruktúry](#) sa projekty v zozname nachádzajú v druhej polovici, čo znamená že by nemal patriť medzi súčasné priority výstavby.
- Intenzity dopravy na komunikácii I. triedy podľa údajov z roku 2022 sú na úrovni 6400 vozidiel. Podiel nákladnej dopravy je na úrovni 25 až 30 %. V porovnaní s inými úsekmi ciest I. a II. triedy nie sú tieto intenzity vysoké. Nehodovosť na daných úsekoch nie je vyššia ako je priemer nehodovosti na cestách I. triedy (<https://idp.gov.sk/>).
- Podľa dopravného modelu [AMDY](#), sa intenzita dopravy v roku 2050 zvýši o 16 %. Úroveň navýšenia nedosahuje hodnoty, pre ktoré by cesta I. triedy nebola kapacitne postačujúca. Potvrdzuje to aj samotná štúdia, ktorá odporúča výstavbu úsekov vo väzbe na kapacitné posúdenie v roku 2038, respektíve po roku 2040 (Tabuľka 3).

Tabuľka 3 – Návrh výstavby jednotlivých úsekov podľa kapacitného posúdenia. Zdroj štúdia uskutočniteľnosti, spracovanie IDP

Ťah	Úsek	Kategória	Odporúčaný rok začatia výstavby	Odporúčaný rok uvedenia do prevádzky
R2	Zacharovce - Bátka	R 11,5/100	2038	2040
R2	Bátka - Figa	R 11,5/100	po 2040	po 2040

Odporúčania

- Aktualizovať CBA podľa aktuálnej [verzie 1.0](#).
- Sústrediť sa na znižovanie stavebných nákladov zmenou technického riešenia.
- V prípade pokračovania prípravy, verejné obstarávanie vypísať len za podmienky, zabezpečenia krytia výdavkov na projekty rozpočtom.
- V prípade rozdelenia výstavby, začať výstavbu s úsekom Bátka – Figa, aby sa zachovala kontinuita súčasnej rýchlostnej cesty Figa – Tornaľa bez vynútenia výstavby dočasného napojenia.
- Aktualizovať zoznam priorít výstavby cestnej infraštruktúry a zabezpečiť jeho dodržiavanie pri budúcom plánovaní a výstavby.