



MINISTERSTVO VÝSTAVBY A REGIONÁLNEHO ROZVOJA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY
Špitálska 8, 816 44 Bratislava 1

Protokol č. 5/2001
o vykonaní štátnej expertízy na stavebný zámer verejnej práce
„ Cesta I/50 Figa - obchvat “

apríl 2001





Protokol o vykonaní štátnej expertízy

č. 5 / 2001

a) Identifikačná časť

Na posúdenie bola predložená dokumentácia stavebného zámeru verejnej práce „ Cesta I/50 Figa - obchvat “ v zmysle zákona č. 254/1998 Z. z. o verejných prácach a jeho vyhlášky č. 392/1998 Z. z.

Názov predkladateľa :	Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR
Názov alebo obchodné meno stavebníka :	Slovenská správa ciest, Investorský útvar, Banská Bystrica
Názov verejnej práce :	Cesta I/50 Figa – obchvat
Miesto uskutočnenia verejnej práce :	obec Figa, okres Rimavská Sobota, kraj Banskobystrický
Predpokladaná lehota výstavby :	Začatie výstavby : 08/2004 Dokončenie výstavby : 10/2007
Rozpočet verejnej práce podľa stavebného Zámeru :	Celkové náklady stavby podľa stavebného zámeru A/ bez DPH (CÚ 07/2000) 617 687 000,- Sk B/ vrátane DPH (CÚ 07/2000) 742 172 000,- Sk



Zdôvodnenie stavebného zámeru

1. Základné údaje o stavbe

Cesta I/50 je súčasťou medzinárodnej cestného ťahu E 571, ktorý prechádza Slovenskou republikou od hraníc s Českou republikou až po Ukrajinu. Trasa ďalej zabezpečuje prepojenie na cestu I/67 k hraničnému priechodu s Maďarskou republikou Abovce – Banréve.

Jedná sa o dvojpruhovú rýchlostnú komunikáciu I. triedy, kategórie R 11,5/100, ktorá bude výhľadovo dobudovaná na štvorpruh kategórie R 22,5/100. Dočasné pripojenie na existujúcu cestu I/50 na začiatku úseku je v kategórii S 9,5/60. Koniec úseku sa pripája na pripravovanú stavbu „Preložka cesty I/50 - Tornaľa“.

Stavba má jednu mimoúrovňovú križovatku a jednu stykovú križovatku s dočasným pripojením na začiatku trasy. Križenie s existujúcimi komunikáciami je riešené mimoúrovňovo. Celková dĺžka obchvatu je 3,445 km.

Stavba je v súlade:

- so stratégiou Slovenska z pohľadu nových pracovných príležitostí a tiež z hľadiska rozvoja cestnej siete. Vylepšuje bezpečnosť a tým aj plynulosť cesty I/50 v úseku prechádzajúcom cez katastrálne územie obce Figa. Stavba zvyšuje atraktivitu južných území Slovenska z pohľadu turistov, investorov a prepravcov,
- s koncepciou územného rozvoja Slovenskej republiky,
- s koncepciou rozvoja cestnej a diaľničnej siete Slovenskej republiky,
- s podmienkami územnoplánovacej dokumentácie VÚC Banskobystrického kraja.

Na predmetnú stavbu sa neviažu žiadne medzinárodné zmluvy.

2. Varianty riešenia

V roku 1979 bola vypracovaná štúdia „Preložka štátnej cesty I/50 v úseku Figa – Šafárikovo – Gemerská Panica“. Štúdia súboru stavieb bola vypracovaná v siedmych alternatívach, z toho v priestore obchvatu obce Figa boli navrhnuté štyri alternatívy.

Ako najoptimálnejšia bola vybraná alternatíva „modrá“. Na túto alternatívu nadväzovalo vypracovanie „Zámeru na preložku štátnej cesty I/50 pri obci Figa“ (1985) a tiež vypracovanie technickej časti projektovej úlohy „Preložka štátnej cesty I/50 Figa“ (1986).

Vybraný „modrý“ variant mal najnižšie prevedené náklady v rámci ekonomického hodnotenia a tiež záber poľnohospodárskej pôdy bol u tejto alternatívy najmenší. V roku 1987 bol vypracovaný doplnok k projektovej úlohe a v roku 1992 „Štúdia južného cestného ťahu územím SR“. Obchvat obce Figa bol riešený severne od existujúcej cesty I/50 a hlavná trasa rýchlostnej komunikácie v križovatke vedená pod preložkou cesty I/50. Týmto riešením sa dosiahol menší trvalý záber PPF a menšia potreba násypového materiálu v priestore medzi potokom Kaloša a koncom úseku trasy.

3. Charakteristika územia

Územie dotknuté plánovanou realizáciou obchvatu obce Figa je súčasťou geologického okrsku Rimavská kotlina. Prevažujú tu sprašové hliny na neogénnych sedimentoch. Podľa geomorfologického členenia patrí územie do oblasti Lučenecko – košická zníženia v rámci Vnútrotných Západných Karpát, celku Juhoslovenská kotlina a podcelku Rimavská kotlina.

Trasa cesty I/50 prechádza katastrálnym územím obce Figa a Stránska. Administratívne patrí cesta do okresu Rimavská Sobota, kraj Banskobystrický. Navrhovaná trasa prechádza extravilánom severne od obce Figa. Začiatok trasy prechádza pahorkovitým územím poza obecný cintorín a za údolím potoka Figa križuje jestvujúcu cestu III/050139. Ďalej sa trasa dostáva do údolia potoka Kaloša a je ním vedená až po koniec úseku.

V okolí projektovanej stavby sú zastúpené tri významnejšie typy biotopov – lesy, mimolesná drevinová vegetácia a prvky vodných tokov a mokraďových ekosystémov. Navrhovaná trasa prechádza územím s prevažujúcou poľnohospodárskou pôdou – najmä ornou pôdou. Južne od obce na členitejších svahoch prevažujú trávne porasty. V západnej časti katastrálneho územia sa zachovali zvyšky lesného fondu. Časť lesov je osobitného určenia – bažantnica Strážska.

4. Vplyv stavby na životné prostredie

Životné prostredie obyvateľov obce Figa je v súčasnej dobe znehodnotený nepriaznivými vplyvmi automobilovej dopravy. Ide o hluk, prašnosť a výfukové plyny.

Umiestnenie stavby z hľadiska vplyvu na životné prostredie je kladným prínosom pre záujmové územie a hlavne pre obyvateľstvo. Realizáciou vyššej kategórie komunikácie sa rieši aj problém plynulosti dopravy s priamym vplyvom na zníženie dopravnej nehodovosti v danej lokalite.

Posudzované územie nie je z hľadiska záujmov ochrany prírody a krajiny relevantné, nenachádza sa tu žiadna evidovaná lokalita ochrany prírody.

Z hľadiska súladu so záverečným stanoviskom podľa osobitného predpisu podľa zákona NR SR č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie bude stavebný zámer verejnej práce predložený na zisťovacie konanie v zmysle zákona NR SR č. 391/2000, ktorého účinnosť je od 1.12.2000.

Opis technického riešenia

1. Stavebne – technické riešenie stavby

Základné údaje stavby:

- kategória komunikácie	R 11,5/100 (ľavý jazdný pás), výhľad
(obj.101-00 Cesta I/50)	R 22,5/100
- dĺžka trasy	2,880 km
- smerové oblúky	min.R=800 m
- výškové oblúky	min.R=6 000 m

- pozdĺžny sklon	max. 4,5 %
- križovatky	1 – mimoúrovňová
- mostné objekty	4 mosty, 1 estakáda

Šírkové usporiadanie komunikácie:-	šírka jazdných pruhov	2 x 3,50 m
	- šírka jazdných pruhov	2 x 3,50 m
	- šírka spevnených krajníc	2 x 1,50 m
	- vodiace pružky	2 x 0,25 m
	- nespevnená krajnica	2 x 0,50 m
	- prídavný pruh pre pomalé vozidlá	3,50 m
	- odbočovací (pripojovací) pruh	3,50 m

Šírkové usporiadanie obojsmernej križovatkovej vetvy:		
	- šírka jazdných pruhov	2 x 3,50 m
	- šírka spevnených krajníc	2 x 0,25 m
	- vodiace pružky	2 x 0,25 m
	- nespevnená krajnica	2 x 0,50 m

Šírkové usporiadanie jednosmernej križovatkovej vetvy:		
	- šírka jazdných pruhov	1 x 5,50 m
	- šírka spevnených krajníc	2 x 0,25 m
	- vodiace pružky	2 x 0,25 m
	- nespevnená krajnica	2 x 0,50 m

Rozsah zemných prác zodpovedá návrhu smerového výškového vedenia objektu. Najväčší rozsah zemných prác je v zárezoch a pri križovaní trasy s vodným tokom Kaloša. Vyťažený materiál bude na budovanie násypov využitý iba čiastočne. Nedostatok násypu sa predpokladá uhradiť zo zemníkov.

Vozovka stavebného objektu je navrhnutá na základe dopravného zaťaženia a klimatických podmienok v nasledovnom zložení:

- asfaltový betón stredozrný	ABS I	40 mm
- infiltračný postrek	PI	0,5 kg/m ²
- asfaltový betón hrubozrný	ABH II	50 mm
- infiltračný postrek	PI	0,5 kg/m ²
- obalovacie kamenivo stredozrné	OKS II	80 mm
- infiltračný postrek	PI	0,5 kg/m ²
- cementová stabilizácia	SCI	160 mm
- štrkodrvina	ŠD	min. 200 mm
Spolu		min. 530 mm

Odvodnenie vozovky komunikácie je zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom. Voda z vozovky bude cestnou kanalizáciou cez odlučovače ropných látok prečisťovaná a následne vypúšťaná do vodných tokov.

Mostný objekt č. 201-00 je navrhnutý ako štvorpoľový most trámový s jednou uzavretou komorou podobne ako trojpoľový mostný objekt č. 202-00. Trojpoľový mostný objekt č. 203-00 a jednopoľový mostný objekt č. 205-00 sú mostami doskovými. Mostný objekt č. 204-00 je trojpoľový trámový most. Pri všetkých mostných objektoch je navrhované pilótové zakladanie.



2. Členenie stavby

Stavba má 52 stavebných objektov:

- 010-00 Búranie mosta cez potok Kaloša na ceste I/50
- 011-00 Búranie mosta cez potok Kaloša na ceste k motorestu Eva
- 020-00 Príprava pozemkov zariadenia staveniska
- 030-00 Rekultivácia dočasne zabraných pozemkov
- 031-00 Rekultivácia opustených úsekov ciest
- 040-00 Vegetačné úpravy
- 050-00 Rekonštrukcia závlahového potrubia
- 060-00 Rekonštrukcia odvodňovacieho potrubia
- 101-00 Cesta I/50
- 101-01 Stabilizácia násypového svahu v km 0,781 – 0,990 vľavo
- 101-02 Sanačné opatrenia
- 102-00 Preložka jestvujúcej cesty I/50
- 102-01 Sanačné opatrenia
- 103-00 Preložka cesty III/050139
- 104-00 Napojenie cesty III/57139
- 105-00 Napojenie motorestu Eva
- 105-01 Sanačné opatrenia
- 106-00 Dočasné napojenie cesty I/50 na ZÚ
- 107-00 Dočasné napojenie jestvujúcej cesty I/50 na ZÚ
- 111-00 Poľná cesta v km 1,556
- 112-00 Poľná cesta v km 2,490
- 121-00 Obchádzková komunikácia v km 2,160
- 122-00 Obchádzková komunikácia v km 3,240
- 123-00 Dočasné prepojenie medzi obj. 101-00 a cestou III/57139 za KÚ
- 124-00 Dočasná prístupová komunikácia
- 131-00 Parkovisko
- 201-00 Estakáda v km 1,565
- 202-00 Most na ceste III/050139 nad štvorpruhovou cestou I/50
- 203-00 Most na ceste I/50 cez potok Kaloša
- 204-00 Most na preložke cesty I/50 v križovatke „Figa“
- 205-00 Most na preložke cesty I/50 cez potok Kaloša
- 221-00 Protihluková stena v km 2,100 – 2,352
- 501-00 Cestná kanalizácia
- 501-01 Odlučovač ropných látok v km 1,550
- 501-02 Odlučovač ropných látok v km 2,400
- 501-03 Odlučovač ropných látok v km 0,430 obj. 102-00
- 501-04 Odlučovač ropných látok v km 0,300 obj. 102-00
- 502-00 Preložka kanalizácie z VVO
- 601-00 Preložka 22 kV vedenia VN č. 480 v km 0,000 až 0,550 obj. 102-00
- 602-00 Úprava 22 kV prípojky pre TS motorestu Eva v km 3,240 až 3,300 obj. 101-00
- 603-00 Preložka 22 kV prípojky VN v km 0,080 obj. 102-00
- 604-00 Preložka 22 kV prípojky VN pre VVO Figa v km 2,318 až 2,550 obj. 101-00
- 605-00 Preložka 22 kV prípojky VN pre TS č. 2 Figa v km 1,910 až 2,318 obj. 101-00
- 631-00 Preložka VO – parkovisko pri motoreste Eva
- 651-00 Rekonštrukcia miestnych telefónnych káblov v km 2,5 obj. 101-00

- 652-00 Rekonštr.nadzemného telef. vedenia v km 0,0 – 0,1 obj. 102-00 a v km 0,1 obj.105-00
 653-00 Rekonštr.nadzemného telef. vedenia v km0,0 – 0,15 obj. 121-00
 661-00 Rekonštrukcia diaľkových káblov v km 0,0 – 0,8 obj. 101-00
 662-00 Rekonštrukcia DOK a OOK v km 0,0 – 0,8 obj. 101-00
 663-00 Rekonštrukcia diaľkových káblov v km 1,74 – 2,34 obj. 101-00
 664-00 Rekonštrukcia DOK a OOK v km 3,2 obj. 101-00
 701-00 Ochrana STL plynovodu LPE D 63 v km 2,860 obj. 101-00

Ekonomická časť stavebného zámeru

Navrhované riešenie Cesty I/50 Figa – obchvat prináša v porovnaní so stavom existujúcim výrazný zásah do zlepšenia infraštruktúry. Z hľadiska užívateľov ciest dôjde k výraznému poklesu nárokov na prepravný čas. Zvýši sa cestovná rýchlosť, plynulosť dopravy a vylúči sa tranzitná doprava z intravilánov obcí, ktorými v súčasnosti prechádza. Zmena terajšieho stavu bude mať za následok zníženie užívateľských, verejných aj prevádzkových nákladov, ktoré doprava v predmetnom úseku vyvoláva.

Rekapitulácia celkových výdavkov podľa stavebného zámeru v tis. Sk (CÚ 07/2000)

Názov	Výdavky	DPH	Spolu
Kapitálové výdavky			
Príprava verejnej práce	8 938	894	9 832
Stavebná časť	537 042	53 705	590 746
Technologická časť	-	-	4 428
Zariadenie staveniska	17 222	1 722	18 944
Vyvolané investície	-	-	-
Výkup pozemkov	53 883	5 388	59 271
Rozpočtová rezerva	-	-	58 289
Iné investície	-	-	-
Bežné výdavky			
	602	60	662
Celkové výdavky spolu	617 687		742 172

Efektívnosť navrhovanej verejnej práce je posúdená ekonomickými metódami: socio-ekonomickej návratnosti, miery výnosnosti a čistej súčasnej hodnoty. Rozhodujúcim ukazovateľom je vypočítaná miera výnosnosti predmetnej verejnej práce. Tento ukazovateľ poukazuje na úrokové prostredie, v ktorom je ešte predmetná verejná práca ekonomicky výhodná.

Podľa metódy socio-ekonomickej návratnosti je rokom návratnosti investície „Cesta I/50 Figa – obchvat“ rok 2021. Stupeň socio-ekonomickej návratnosti je 0,991 (hodnota menšia ako 1,00), čo znamená, že stavba je podľa tejto metódy

ekonomicky efektívna. Pri financovaní stavieb zo štátneho rozpočtu je cieľom dosiahnutie miery výnosnosti minimálne rovnajúcej sa diskontu Národnej banky Slovenska, ktorý je v súčasnosti 9 %. Predmetná verejná práca má mieru výnosnosti 6,72 %, čo znarriená, že podľa tejto metódy nie je predmetný projekt ekonomicky dostatočne efektívny.

Negatívne príčiny nižšej efektívnosti predmetnej verejnej práce sú predovšetkým v tom, že predmetný úsek je súčasťou rozsiahlejšieho komplexu predmetu riešenia dopravy. Tento úsek treba hodnotiť spolu s ostatnými súvisiacimi resp. susediacimi úsekmi. Takto vypočítaná miera prínosov je výhodná a činí 11,05 % a to z dôvodu menšej náročnosti susediaceho úseku.

Podklady a prieskumy

Pre vypracovanie optimálneho technického a ekonomického riešenia predmetnej verejnej práce boli vykonané a spracované nasledovné prieskumy:

- dopravno-inžiniersky prieskum
- inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskum
- pedologický prieskum
- dendrologický prieskum
- protikorózný prieskum.

Podklady z dopravno-inžinierskeho prieskumu boli použité pri vypracovaní hlukovej a emisnej štúdie a pre výpočet ekonomickej efektívnosti navrhovanej verejnej práce. Vypracovaniu návrhu technického riešenia predchádzalo vykonanie geodetického zameranie predmetného územia.

b) Údaje o postupe pri posúdení stavebného zámeru

Dátum predloženia žiadosti s prílohami :	Žiadosť zaslaná listom ministra Dopravy, pôšt a telekomunikácií SR č.1533/M - 2000 zo dňa 9.11.2000 .
Hodnotenie stavebného zámeru podľa zákona NR SR č. 127/1994 Zb. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie :	Stavebný zámer bude predložený na zisťovacie konanie v zmysle zákona NR SR č. 391/2000

Hodnotenie verejnej práce v zmysle § 10 zákona č. 254/1998 Z. z. o verejných prácach

Za účelom posúdenia opodstatnenosti výšky nákladov verejnej práce bola vypracovaná „Nákladová expertízna analýza s odhadom nákladov verejnej práce“.

Nákladová analýza bola vypracovaná na základe Zmluvy o dielo firmou UNIKA Bratislava.

Pre posudzovanie nákladov verejnej práce boli použité tieto podklady:

- zborník ukazovateľov priemernej rozpočtovej ceny na mernú jednotku objektu, vydavateľ UNIKA Bratislava, 1999-2000,
- rozpočtové ukazovatele stavebných objektov, zväzok III., vydavateľ ÚEOS – Komercia, a.s. Bratislava, 1998,
- technicko – ekonomické ukazovatele, V. diel, vydavateľ CENEKON, obchodná organizácia, s.r.o. Bratislava, 1995,
- indexy cien stavebných prác, vydavateľ Štatistický úrad SR, Bratislava 1995-2000
- zoznam smerných orientačných cien stavebných prác HSV a PSV, ODIS s.r.o. Žilina

Nákladová analýza je súčasťou prílohy protokolu o vykonaní štátnej expertízy č. 5/2001 (str. 13 až 28)

Z hľadiska hodnotenia súladu so stratégiou rozvoja Slovenska, Sekcia regionálnej politiky MVRR SR listom č. 1680/600/2000 zo dňa 8. decembra 2000 zaujala k predmetnému zámeru nasledovné stanovisko:

Verejná práca Cesta I/50 Figa – obchvat tvorí dôležité cestné vnútroštátne prepojenie južným územím Slovenska z východu na západ. Navrhovaná trasa cesty I/50 je v súlade s Konceptiou rozvoja cestnej a diaľničnej siete Slovenskej republiky.



Cesta je súčasťou cestného ťahu, ktorý je zaradený do medzinárodnej cestnej siete ako ťah E 571, nakoľko vedie k hraničnému priechodu s Maďarskom Abovce – Banréve.

Zaradenie verejnej práce Cesta I/50 Figa – obchvat do Rozvojového programu priorít verejných prác nebolo doteraz požadované, nakoľko plánovaný rok začatia jej výstavby je 2005 a rok ukončenia 2008.

Z hľadiska stratégie rozvoja Slovenska sekcia regionálnej politiky Ministerstva výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky realizáciu verejnej práce Cesta I/50 Figa - obchvat odporúča.

Z hľadiska súladu s podmienkami územnoplánovacej dokumentácie konštatujeme, že navrhovaná verejná práca je v súlade s „Konceptiou územného rozvoja SR“ a s „Konceptiou rozvoja cestnej a diaľničnej siete SR“. Cesta I/50 je súčasťou cestného ťahu, ktorý je zaradený do medzinárodnej cestnej siete ako ťah E 571, ktorý vedie zo západu na východ. Verejná práca je v súlade s ÚPN VÚC Banskobystrický kraj a ÚPN SÚ obce Figa. Pre verejnú prácu je podľa ÚPN VÚC Banskobystrického kraja potrebné rezervovať priestor v rámci výhľadovej trasy južnej rýchlostnej komunikácie v trase hranica Nitrianskeho kraja – Veľký Krtíš – Lučenec – Rimavská Sobota – hranica Košického kraja.

Z hľadiska súladu so záverečným stanoviskom podľa osobitného predpisu podľa zákona NR SR č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie bude stavebný zámer verejnej práce predložený na zisťovacie konanie v zmysle zákona NR SR č. 391/2000, ktorého účinnosť je od 1.12.2000.

Zaradenie verejnej práce do Rozvojového programu priorít verejných prác na roky 2002 – 2004 nebolo požadované.

Z hľadiska optimálneho technického, konštrukčného, technologického a ekonomického riešenia bola predložená dokumentácia verejnej práce posudzovaná externou odborníčkou Ing. Ľudmilou Bartošovou, CSc. zo Slovenskej technickej univerzity Bratislava, katedra dopravných stavieb. Externý expertízny posudok na stavebný zámer verejnej práce bol vypracovaný na základe Dohody o vykonaní prác po predchádzajúcej objednávke Ministerstva výstavby a regionálneho rozvoja SR.

Vypracovaný expertízny posudok je súčasťou prílohy protokolu o vykonaní štátnej expertízy č.5/2001 (str.1 až 12).

Dňa 18.4.2001 sa na MVRR SR uskutočnilo prerokovanie návrhu protokolu. Záznam z prerokovania protokolu o vykonaní štátnej expertízy č.5/2001 je súčasťou jeho prílohy (str. 29 až 34).



c) Záver protokolu

Ministerstvo výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky vyslovuje na základe ustanovenia § 11, ods. 6, písm. c) zákona 254/1998 Z. z. o verejných prácach a jeho vykonávacej vyhlášky č. 392/1998 Z. z.

súhlas

s predloženým stavebným zámerom verejnej práce „Cesta I/50 Figa – obchvat“ na podklade nižšie uvedeného:

- A. Z expertízneho posúdenia technického a konštrukčného riešenia vyplynuli tieto skutočnosti, ktoré odporúčame v ďalšom stupni vypracovania dokumentácie zvážiť a zohľadniť:
- a/ kategóriu S 7,5/50 navrhnuť v zmysle STN pre novonavrhované cesty v šírkovom usporiadaní aj s vodiacim prúžkom šírky 0,25 m a spevnou krajnicou šírky 0,25 m,
 - b/ u obj. SO 102-00 zvážiť návrh dĺžky prechodníc a prehodnotiť aj odsun kružnicového oblúka,
 - c/ u obj. SO 104-00 zvážiť navrhnutie dostredného sklonu 5 % v smerovom oblúku o polomere 150 m,
 - d/ u obj. SO 105-00 prehodnotiť polomer navrhovaného smerového oblúka, tak aby spĺňal podmienky STN, zvážiť jeho nedostatočné rozšírenie a prehodnotiť výškové napojenie s ohľadom na dostredný sklon v oblúku na preložke jestvujúcej cesty I/50, ktorý je 2,5 %,
 - e/ u obj. 106-00 zosúladiť návrh sklonov tak, aby sa na obchvate nedeformovalo výškové vedenie trasy,
 - f/ u obj. 107-00 odporúčame zníženie návrhovej rýchlosti na 40 km/h,
 - g/ u mimoúrovňovej križovatky Figa odporúčame prehodnotiť jej tvar a návrh stavebného usporiadania,
 - h/ na hlavnom cestnom objekte zvážiť použitie obrusnej krytovej vrstvy z asfaltového mastixového koberca a zvážiť návrh konštrukcie vozovky s krytovými vrstvami z modifikovanými spojivami.
- B. Z nákladovej expertíznej analýzy verejnej práce vypracovanej firmou UNIKA Bratislava vyplynuli tieto skutočnosti:
- a/ v rozpočte nie sú uvádzané zatriedenia stavebných objektov podľa JKSO,
 - b/ celková suma položiek rozpočtu verejnej práce obsahuje neopodstatnené náklady položky „Technologická časť“ vo výške 4 428 tis. Sk a položky „Výkup pozemkov“, kde je neoprávnene započítaná DPH vo výške 5 388 tis. Sk. Uvedenie týchto nákladov v rozpočte je potrebné pri záverečnom prerokovaní návrhu protokolu o vykonaní štátnej expertízy odôvodniť.

Z celkového počtu posudzovaných objektov má 19 objektov cenu vyššiu a 33 objektov cenu nižšiu v porovnaní s cenou podľa nákladovej expertíznej analýzy. U objemovo najvýznamnejšieho objektu stavby SO 101-00 Cesta I/50, s rozpočtovanou cenou 200 370 tis. Sk v CÚ 07/2000, predstavuje táto odchýlka 16,7 %-né navýšenie ceny oproti cene podľa nákladovej analýzy. Cenové rozdiely u stavebných objektov predstavujú akceptovateľnú odchýlku a rozpočtové náklady podľa stavebného zámeru v cenovej úrovni roku 2000 sú reálne a primerané.

Ministerstvo výstavby a regionálneho rozvoja SR upozorňuje predkladateľa , že z hľadiska súladu so záverečným stanoviskom podľa osobitného predpisu podľa zákona NR SR č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a v zmysle zákona NR SR č. 391/2000, s účinnosťou od 1.12.2000, je potrebné stavebný zámer verejnej práce predložiť na zisťovacie konanie.

Po zohľadnení vyššie uvedených skutočností Ministerstvo výstavby a regionálneho rozvoja SR **súhlasí** v zmysle § 11, ods.9 zákona č. 254/1998 Z.z. o verejných prácach s maximálnou cenou verejnej práce vo výške **617 687 tis. Sk** bez DPH v cenovej úrovni I. polroku roku 2000.



d)

Dátum vypracovania a odoslania Protokolu o vykonaní štátnej expertízy :	Vypracované : 18.4.2001 Odoslané : 25.4.2001
---	---

Meno, priezvisko a podpis spracovateľa Protokolu o vykonaní štátnej expertízy :	Ing. Emil Latta
---	-----------------

Podpis oprávneného zástupcu ministerstva a odtlačok úradnej pečiatky ministerstva :	Ing. Zsolt Lukáč generálny riaditeľ sekcie regionálnej politiky
---	---

