



**Inštitút
dopravnej
politiky**

Ministerstvo dopravy SR

<https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/institut-dopravnej-politiky>

Hodnotenie aktualizovanej štúdie uskutočniteľnosti
strategickej investície

**„Diaľnica D3 v úseku Žilina, Brodno - Kysucké Nové
Mesto“**

November 2024

Národná diaľničná spoločnosť zverejnila štúdiu realizovateľnosti pre úsek D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto (ZA-KNM) v januári 2023 a následne vypracoval posúdenie [Útvar hodnoty za peniaze](#). Vláda SR v júli 2024 zaradila tento investičný projekt medzi strategické investície a zároveň určila, že hodnotenie štúdie uskutočniteľnosti podľa zákona č. 523/2024 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy nevykoná Ministerstvo financií. Podľa nariadenia vlády SR č. 152/2024 Z. z. tak vykonáva hodnotenie Ministerstvo dopravy, ktoré 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 projektu, doplňujúcich materiálov a vyjadrení predkladateľa. Pripomienkujúce boli vecne príslušné sekcie Ministerstva dopravy. Overenie vybraných vstupov vykonal na požiadanie Útvar hodnoty za peniaze.

Opis projektu

Cieľom projektu diaľnice D3 je zvýšenie kapacity a bezpečnosti súčasnej cesty, zlepšenie plynulosti premávky, zníženie negatívnych vplyvov externalít, naplnenie rozvojových dokumentov a medzinárodných záväzkov.

Projekty dobudovania diaľnice D3 Národnej diaľničnej spoločnosti (NDS) aktuálne pozostávajú zo troch etáp vo vysokom štádiu rozpracovanosti:

1. Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto - pripravená štúdia uskutočniteľnosti pred VO
 2. Kysucké Nové Mesto – Oščadnica – [vyhlásené verejné obstarávanie 29.10.2024](#)
 3. Oščadnica - Čadca, Bukov – vyhlásené [verejné obstarávanie \(VO\) na pravý profil 30.5.2024](#)
- Kompletný úsek D3 Žilina, Brodno – Čadca, Bukov – štúdia pre celý koridor

Úsek diaľnice „D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto“ je jedným z troch chýbajúcich úsekov na koridore D3. Je súčasťou základnej TEN-T siete (Balticko-jadranský koridor), jeho dĺžka je 11,2 km. Súčasťou úseku je diaľničný privádzač Kysucké Nové Mesto, ktorý je v prevádzke od júla 2024. Diaľnica bude trasovaná v súbehu s existujúcou cestou I. triedy I/11 a riekou Kysuca, časť diaľnice bude vybudovaná v existujúcom telese I/11, pričom tento úsek bude nahradený novou cestou I. triedy medzi časťou Brodno a obcou Oškerda približne v dĺžke 2,7 km.

Projekt je zaradený v zozname [Priorít výstavby cestnej infraštruktúry](#), kde patrí do prvej skupiny s najvyššou dopravnou prioritou. Zároveň je jeho výstavba zaradená v [Harmonograme prípravy a výstavby projektov cestnej infraštruktúry](#) s očakávaným začiatkom výstavby v roku 2026.

V porovnaní s pôvodnou hodnotenou Štúdiou boli celkové investičné náklady úseku „D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto“ **navýšené o 26% z pôvodných 497,5 mil. € bez DPH v roku 2021 na aktuálnych 627,65 mil. € bez DPH**, z čoho postavený diaľničný privádzač tvorí 24 mil. €. Predpokladaná hodnota zákazky vo **verejnom obstarávaní bude 507,44 mil. € bez DPH**. Podľa Harmonogramu projektov cestnej infraštruktúry by európske zdroje mali z toho pokryť 424,5 mil. €.

- Projekt je vo vysokom štádiu prípravy (spracovaná je dokumentácia pre stavebné povolenie), **avšak stavebné povolenie ešte nebolo vydané**, zároveň nebol ukončený proces posúdenia environmentálnych vplyvov (tzv. EIA).
- Verejné obstarávanie na zhotoviteľa bude realizované nadlimitným postupom a podľa podmienok **červenej knihy FIDIC**. Jediným kritériom pre výber úspešného uchádzača bude **najnižšia cena**.
- **Súčasná intenzita na ceste I/11 sú približne 25tis. vozidiel denne** (<https://idp.gov.sk/>, intenzity) a budú rozložené z dvoch pruhov cesty I/11 do šiestich pruhov novej diaľnice D3 a novej súbežnej cesty I/11.
- **CBA analýza obsahuje** vstupy aj za sprevádzkovaný diaľničný **privádzač** Kysucké Nové Mesto, keďže je súčasťou hodnoteného úseku.
- **BCR je pri hodnote 0,93** mierne pod hranicou spoločenskej rentability.

Hodnotenie

- Národná diaľničná spoločnosť preferuje použitie zmluvných podmienok **FIDIC** podľa tzv. **červenej knihy. Vyhlásenie verejného obstarávania na zhotoviteľa prác pred dokončením povolovacích procesov však predstavuje riziko** zmien zmluvy o dielo počas jej trvania s dopadom na cenu a termín dokončenia.
- Na požiadanie IDP vykonal Útvar hodnoty za peniaze analýzu oceneného súpisu prác a odporučil znížiť indikatívny rozpočet o 32%. Systém klasifikácie a agregácie cien stavebných položiek však neumožňuje plošne znižovať jednotkové ceny na hodnoty priemeru trhu, preto bola **finálna navrhovaná zmluvná cena znížená o 10%, v nominálnom vyjadrení o 53,6 mil. €**. Rozpis benchmarkovaných položiek:

Skupina položiek	Pôvodná hodnota (€)	Nová hodnota (€)	Rozdiel (€)
Doplňujúce konštrukcie	42 233 537	33 794 726	8 438 811
Konštrukcie z hornín	30 887 078	18 870 222	12 016 855
Nosné konštrukcie	97 918 325	84 325 113	13 593 212
Ostatné	69 248 242	59 623 850	9 624 391
Pilóty	49 387 064	39 458 978	9 928 086
	289 674 246	236 072 890	53 601 356

Obrázok 1: Porovnanie pôvodných a upravených nákladov, spracovanie UHP a IDP

- Zohľadnením socioekonomických prínosov **projekt takmer spĺňa kritériá rentability**. Projekt navyše patrí medzi dopravné priority európskeho významu a **je súčasťou Balticko-jadranského koridoru TEN-T s termínom dokončenia do 2030**.
- Napriek **pozastaveniu zámeru budovania Vážskej vodnej cesty zo [strany Českej republiky ešte v roku 2015](#)** neboli na Slovensku podniknuté žiadne kroky smerujúce k adaptovaniu územných plánov na túto zmenu. Bez napojenia Vážskej cesty na českom území, nemá u nás samostatný projekt opodstatnenie. **Rezervácia územia pre koridor Vážskej cesty významne determinuje trasovanie a parametre projektu D3 s čím prirodzene súvisia aj zvýšené náklady**.
- V štúdií **nebol analyzovaný variant využitia nižšej návrhovej rýchlosti** vzhľadom na zložité výškové a smerové pomery. D3 je vo všetkých úsekoch projektovaná na návrhovú rýchlosť 24,5/80. Nižšie rýchlostné limity by znížili technickú náročnosť stavby a priniesli by úsporu nákladov v prepočte na 1 kilometer.

Odporúčania

- Optimalizácia návrhovej rýchlosti diaľnice a výstavby paralelných ciest je v tejto fáze projektu nerealizovateľná, avšak je potrebné prísnejšie zohľadňovať **rozpočtové obmedzenia pri plánovaní ďalších infraštruktúrnych projektov**.
- Pracovať pri plánovaní budúcich investícií s opakovanými odporúčaniami Ministerstva financií SR a jeho Útvaru hodnoty za peniaze týkajúcimi sa **znižovania predpokladanej**

hodnoty zákazky prostredníctvom dôslednejšieho prepočtu cez aktuálne cenové benchmarky realizovaných stavebných projektov.

- **Ministerstvo dopravy by malo zabezpečiť prehodnotenie vyňatia územnej rezervy pre Vážsku cestu z územných plánov.** Na architektúru D3 to v tomto štádiu projektovej prípravy už zrejme nebude mať dopad, ale nečinnosť môže negatívne ovplyvňovať ďalšie stavebné projekty.
- Pri plánovaní budúcich investícií rešpektovať odporúčania pri výstavbe súbežných ciest z „[Konceptie rýchlostných ciest a jej naviazanie na koncepciu diaľnic](#)“ a **navrhovať súbežné cesty v takom rozsahu, akom zodpovedajú ich potrebám.**
- **Popísať plán organizácie dopravy,** obmedzení v doprave a výluk počas výstavby troch úsekov naraz za účelom zachovania maximálnej bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky.
- **Prehodnotiť definovanie ďalších kritérií na vyhodnotenie ponúk vo verejnom obstarávaní.** Váhu môže mať napr. lehota dokončenia, predĺžené záruky a servis, alebo iné kvalitatívne kritériá.
- Zabezpečiť vykonávanie **nezávislého stavebného dozoru.**