

Príloha 6 Formulár na aktualizáciu štúdie uskutočniteľnosti pred vyhlásením verejného obstarávania

| | | | |
|--|---|-----------------------------|----------------|
| Názov projektu | | | |
| Diaľnica D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto do verejného obstarávania na realizáciu Diaľnica D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto | | | |
| Stručný opis projektu | | | |
| <p>Riešený úsek diaľnice D3 začína v km 11,100 (štavebná úprava od km 11,632715) v priestore mimoúrovňovej križovatky Brodno a nadväzuje na predchádzajúci úsek diaľnice D3 Žilina (Strážov) – Žilina (Brodno). Koniec riešeného úseku je v km 22,300, kde diaľnica pokračuje úsekom Kysucké Nové Mesto – Oščadnica. Diaľnica je navrhnutá v celom úseku ako štvorpruhová, smerovo rozdelená komunikácia v kategórii D24,5/80, čomu zodpovedajú aj všetky technické parametre (smerové a výškové vedenie trasy). Súčasťou diaľnice D3 sú aj vetvy križovatky Kysucké Nové Mesto. V rámci stavby je riešená aj preložka cesty I/11 v úseku od mimoúrovňovej križovatky Brodno po opätovné napojenie preložky na cestu I/11 v priestore Kysuckej Brány. Trasa preložky je vedená od nedobudovanej Križovatky Brodno, ktorú dopĺňa na plnohodnotnú križovatku, pokračuje križovaním so železničnou traťou Žilina – Čadca nadcestím, ďalej je vedená v súbahu so železničnou traťou cez miestnu časť Žilina – Brodno, a v mieste železničnej zastávky Brodno sa začína odkláňať od trate ŽSR a napája sa na jestvujúcu cestu I/11. V trase križuje Brodňanskú ulicu nadcestím bez jej napojenia. Diaľnica D3 patrí do prvej kategórie priorit výstavby cestnej infraštruktúry – dopravné priority, z dôvodu naplnenia súčasnej kapacity cesty na viac ako 90 %. Súčasne tento úsek patrí aj do základnej tranzitnej siete TEN-T Core so záväzkom dobudovania do roku 2030.</p> | | | |
| Investičné náklady projektu / TCO* | Pôvodná štúdia uskutočniteľnosti | Aktualizácia pred VO | Rozdiel |
| | 593 846 458 | 749 561 405 | +155 714 947 |
| Odôvodnenie zmeny nákladov | | | |
| Cena pred VO z hľadiska výšky stavebných prác bola stanovená na základe dokumentácie stavebného zámeru s cenovou úrovňou 11/2024 s revíziou vybraných jednotkových cien v rámci teoretického ocenenia stavby, čo prispelo k zníženiu PHZ oproti prvotnému výpočtu PHZ. Súčasťou investičných nákladov sú aj náklady v súvislosti s realizáciou privádzača Kysucké Nové Mesto. | | | |
| Ekonomické prínosy projektu | Pôvodná štúdia uskutočniteľnosti | Aktualizácia pred VO | Rozdiel |
| | 262 628 249 | 488 382 124 | +225 753 875 |
| Odôvodnenie zmeny prínosov | | | |
| Výpočet benefitov bol aktualizovaný podľa súčasne platnej metodiky CBA. | | | |
| Pomer prínosov a nákladov (BCR) | Pôvodná štúdia uskutočniteľnosti | Aktualizácia pred VO | Rozdiel |
| | 0,97 | 0,93 | -0,04 |
| Odpočít zapracovania odporúčaní MF SR | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Pokračovať v projekte s hľadaním možností preukázať jeho ekonomickú efektívnosť, najmä minimalizovať vyvolané náklady a zvýšiť prínosy väčším využitím diaľnice. • Preveriť aktuálnosť zámeru Vážskej vodnej cesty a aktualizovať dokumenty územného rozvoja tak, aby nedochádzalo k ovplyvňovaniu ďalších plánovaných investícií. • Pre ďalšie prioritné diaľničné projekty, ktorých realizovateľnosť je na hranici ekonomickej návratnosti alebo pod ňou, hľadať spôsoby minimalizácie nákladov. <p>V projekte je pokračované v zmysle prepracovaného DSP v podrobnosti DSR v zmysle aktualizovanej dokumentácie DSP v podrobnosti DRS z 09/2023, v rovnakom technickom riešení (bez tunela) ako bolo posudzované v štúdiu realizovateľnosti.</p> <p>Projekt diaľnice D3 je už od svojho zámeru pripravovaný tak, aby bol v súlade s potenciálnym projektom Vážskej vodnej cesty (VVC). Výber trasovania diaľnice ako aj inžinierskych objektov musí rešpektovať potenciálny vodný koridor.</p> <p>Snahou NDS bude nastaviť podmienky užívania diaľnice tak, aby presun lokálnej dopravy z diaľnice naspäť na jestvujúce komunikácie bol pre užívateľa menej atraktívny, zväznením nespoplatnenia daného úseku. Dôjde k zníženiu tranzitnej dopravy na jestvujúcej ceste</p> | | | |

I/11 v úseku Žilina – Čadca. V príľahých obciach možno predpokladať zníženie intenzity dopravy a zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky.

Vzhľadom na lokáciu projektu je pri tomto projekte pomerne malý priestor na minimalizovanie nákladov. Aktuálny stav naráža na hranicu kapacity súčasnej cesty I/11, v dôsledku čoho dochádza k častým dopravným nehodám a zápcham.

Ďalšie relevantné zmeny projektu oproti pôvodnej štúdií uskutočniteľnosti

N/A

Zoznam príloh a podkladov na hodnotenie MD SR (neverejné)

- Aktualizovaná CBA so zohľadnením zmeny investičných nákladov.

*v prípade, že je predmetom obstarávania aj prevádzka projektu (napr. pri IT projektoch) Investor uvádza celkové náklady vlastníctva (z angl.: TCO – total cost of ownership)