

TECHNICKÉ RIEŠENIE PREVZATÉ Z DOKUMENTÁCIÍ:**I. Etapa:**

- Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto; DSP; Geoconsult, spol. s r.o.; 2007-2011
- Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto - privádzač; DSP; Geoconsult, spol. s r.o.; 02/2020
- Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto, zmena DÚR od km 16,880 do km 19,280"; DÚR; Dopravoprojekt, a.s.; 04/2020
- Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto; Koncept dokumentácie na stavebné povolenie v podrobnosti dokumentácie na realizáciu stavby; Dopravoprojekt, a.s.; 2021-2022

SÚRADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK, VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv

OBJEDNÁVATEĽ:		ZHOTOVITEĽ:		
 NÁRODNÁ DIAĽNIČNÁ SPOLOČNOSŤ		 AFRY		
NÁRODNÁ DIAĽNIČNÁ SPOLOČNOSŤ, a.s. DÚBRAVSKÁ CESTA 14, 841 04 BRATISLAVA		AFRY CZ s.r.o. MAGISTRŮ 1275/13 140 00 PRAHA 4 tel.: +420 277 005 500 www.afry.cz		
ČÍSLO OBJEDNÁVATEĽA: ZM/2021/0386				
HLAVNÝ INŽINIER PROJEKTU:	ZÁSTUPCA HLAVNÉHO INŽINIERA PROJEKTU:	VYPRACOVAL:		
 Ing. ADÉLA KRENKOVÁ	 Ing. PROKOP NEDBAL	 Ing. VOJTĚCH NIŽŇANSKÝ		
ZODPOVEDNÝ PROJEKTANT:	ZÁSTUPCA ZODPOVEDNÉHO PROJEKTANTA:	KONTROLOVAL:		
 Ing. ADÉLA KRENKOVÁ	 Ing. KAMIL KLEŇHA	 Ing. ADÉLA KRENKOVÁ		
NÁZOV PROJEKTU:				
DIAĽNICA D3 ŽILINA (BRODNO) - ČADCA				
ETAPA:	I. ETAPA			
ČASŤ:	ZHRNUTIE V ANGLICKOM JAZYKU			
PRÍLOHA:	ZHRNUTIE I. ETAPY V ANGLICKOM JAZYKU SK			
KRAJ:	ŽILINSKÝ KRAJ	ČASŤ:	PRÍLOHA Č.:	ČÍSLO PARÉ:
DÁTUM:	01/2023	E.1	1b	
STUPEŇ:	ŠTÚDIA REALIZOVATEĽNOSTI			
MIERKA:	-			
Č. ZAKÁZKY:	2021/0197			

Spracovateľ:
AFRY CZ s.r.o.

Dátum:
01/2023

Štatutárny orgán:
Ing. Petr Košan, konateľ
Mgr. Gergely Nagy, konateľ
Ing. Ivo Šimek, CSc., konateľ
Michal Kovářík, konateľ
Ing. Petr Šlemr, konateľ

Číslo zákazky:
2021/0197

Autorský kolektív:
Ing. Pavel Borovička
Ing. Jan Buzák
Ing. Martin Gorek
Ing. Lukáš Hacura
Ing. Sofia Ignateva
Ing. Martin Kameniar
Ing. Kamil Kleňha
Ing. Ľubomír Macura
Ing. Prokop Nedbal
Ing. Vojtěch Nižňanský
Ing. Tomáš Novotný
doc. RNDr. Eva Pauditšová, PhD.
Ing. Klára Paulusová
Ing. Vladimír Piták
Ing. Pavel Suntych
Ing. Marek Šída
Ing. Zuzana Volfová

Kontrola:
Ing. Ľubica Cigerová
Ing. Adéla Krenková

Objednávateľ:
Národná diaľničná spoločnosť, a.s. Bratislava

Štatutárny orgán:
predstavenstvo zastúpené:
Ing. Vladimír Jacko, PhD., MBA, predseda predstavenstva a generálny riaditeľ
Mgr. Jaroslav Ivanco, podpredseda predstavenstva

VYPRACOVANIE ŠTÚDIE REALIZOVATEĽNOSTI PRE STAVBU DIAĽNICE D3 ŽILINA (BRODNO) – ČADCA

I. ETAPA: ŽILINA (BRODNO) – KYSUCKÉ NOVÉ MESTO

AFRY CZ s.r.o.
Sídlo spoločnosti
Magistrů 1275/13
140 00 Praha 4

Telefon +420 277 005 500
Zapsána u Městského soudu v Praze
IČO: 45306605
DIČ: CZ45306605

www.afry.cz
afrycz@afry.com
ID schránky: ay4ur5q

OBSAH

1	ZÁUJMOVÁ OBLASŤ ŠTÚDIE REALIZOVATEĽNOSTI	5
2	PODKLADY A ÚDAJE PRE NÁVRH VARIANT	7
2.1	SÚČASNÁ DOPRAVNÁ SITUÁCIA	7
2.2	DOPRAVNÝ MODEL.....	7
2.3	KAPACITNÉ POSÚDENIE	11
3	NÁVRH A POPIS JEDNOTLIVÝCH VARIANTOV	13
4	DOPAD PROJEKTU NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE	15
5	ANALÝZA NÁKLADOV A VÝNOSOV CBA.....	16
5.1	CIELE REALIZÁCIE PROJEKTU.....	16
5.2	CENA VEREJNEJ PRÁCE.....	17
5.3	POROVNANIE A VYHODNOTENIE VARIANTOV	17
6	ZÁVEREČNÉ ZHODNOTENIE.....	19

ZOZNAM TABULIEK

Tabuľka 1 – Súhrn výsledkov kapacitného posúdenia úsekov a križovatiek	12
Tabuľka 2 – Prehľad parametrov celej stavby	17

ZOZNAM OBRÁZKOV

Obrázok 1 – Mapa cestnej siete Slovenska, vyznačené záujmové územie Žilina – Čadca.....	5
Obrázok 2 – Riešená oblasť s vyznačením jednotlivých etáp	6
Obrázok 3 – Zmena intenzít dopravy na sieti po realizácii I. etapy D3 (horizont 2050)	8
Obrázok 4 – Intenzity dopravy v úseku Žilina – Kysucké N. Mesto (I. etapa D3, horizont 2050)	8
Obrázok 5 – Intenzity dopravy v úseku Kysucké Nové Mesto – Kysucký Lieskovec (I. etapa D3, horizont 2050)	9
Obrázok 6 – Intenzity dopravy v okolí MÚK Brodno (I. etapa D3, horizont 2050)	9
Obrázok 7 – Intenzity dopravy v okolí MÚK Kysucké Nové Mesto (I. etapa D3, horizont 2050)	10
Obrázok 8 – Intenzity dopravy v okolí križovatky D3 x I/11 u Kysuckého Lieskovca (I. etapa D3, horizont 2050)	10
Obrázok 9 – Schéma posudzovaných úsekov a križovatiek na trase – I. etapa	11
Obrázok 10 – Trasa navrhovanej I. etapy Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto	14

1 ZÁUJMOVÁ OBLASŤ ŠTÚDIE REALIZOVATEĽNOSTI

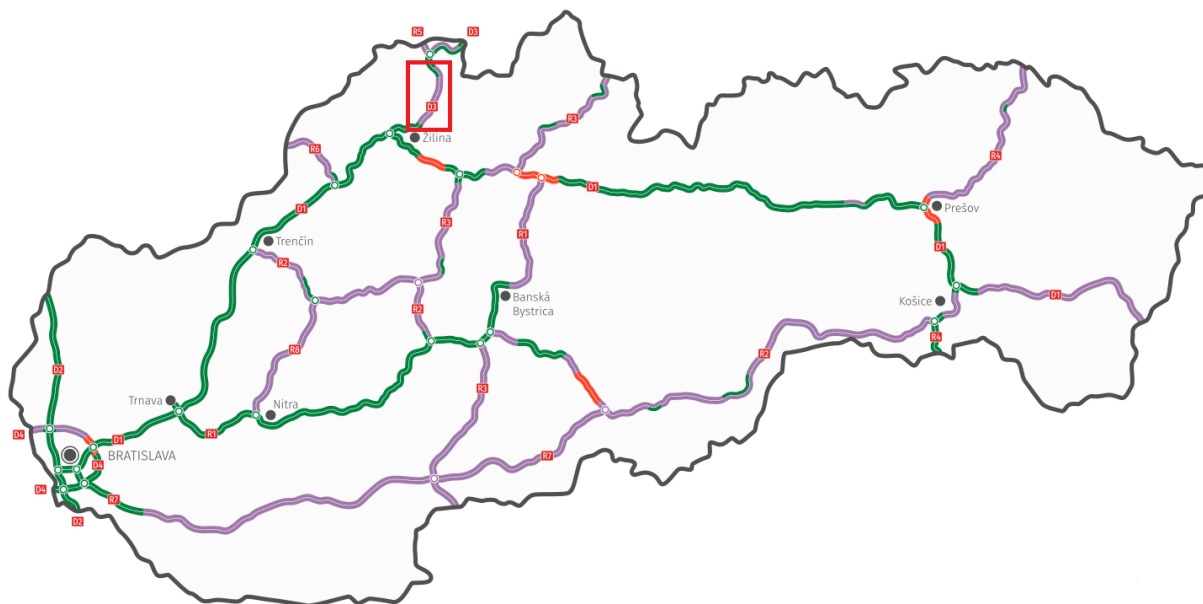
Jedná sa o dostavbu chýbajúcej časti diaľnice D3, medzi mestami Žilina a Čadca. Štúdia realizovateľnosti je rozdelená na 4 etapy:

- I. etapa: úsek D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto
- II. etapa: úsek D3 Oščadnica – Čadca (Bukov)
- III. etapa: úsek D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica
- IV. etapa: kompletný úsek D3 Žilina, Brodno – Čadca (Bukov)

Táto správa pojednáva o I. etape: úsek Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto. Nadväzujúcimi etapami sú III. a II. etapa. IV. etapa sa zaoberá vyhodnotením celého riešeného úseku D3.

Záujmové územie, ktorým prechádza riešená trasa diaľnice D3 začína napojením na existujúcu diaľničnú križovatku Žilina (Brodno) tesne po vyústení z tunelu Považský Chlmec a pokračuje ďalej v údolí rieky Kysuca, okolo obce Kysucké Nové Mesto až k obci Kysucký Lieskovec, kde ďalej pokračuje smerom na Krásno nad Kysucou, kde je riešený úsek trasy ukončený dostavbou druhého profilu tunelu Horelica.

Obrázok 1 – Mapa cestnej siete Slovenska, vyznačené záujmové územie Žilina – Čadca

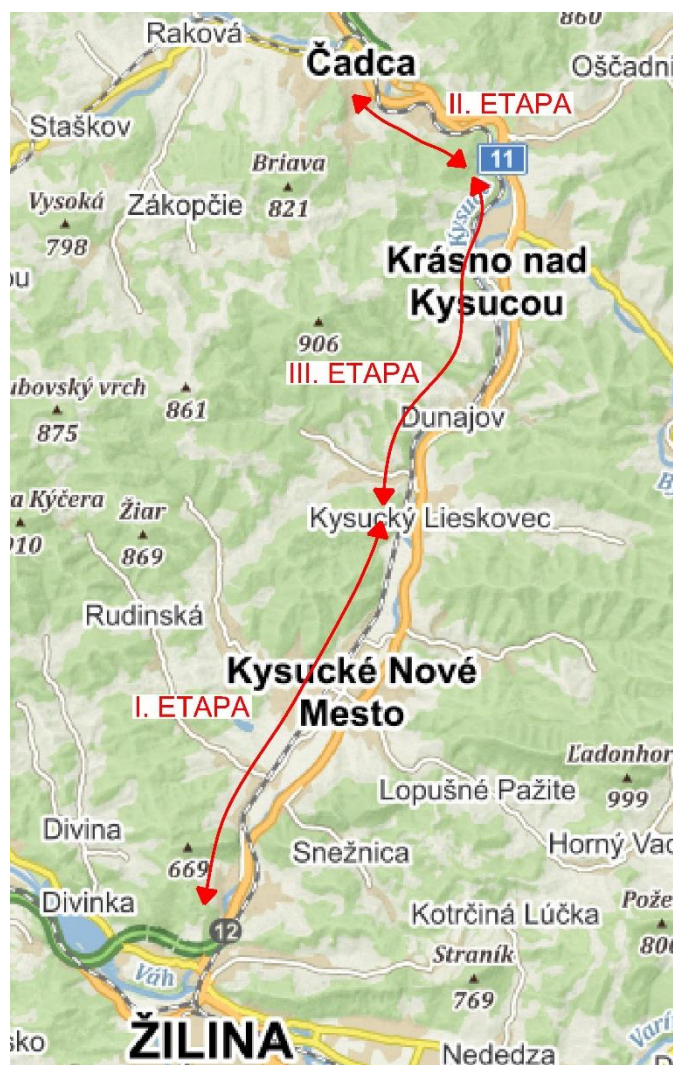


I. etapa Žilina (Brodno) – KNM

Trasa diaľnice I. etapy bola určená v predchádzajúcich dokumentáciách DÚR a DSP, a preto je táto etapa riešená invariantne, tzv. stabilizovaným variantom.

Záujmová oblasť sa nachádza v údolí rieky Kysuca, v blízkosti cesty I/11, v úseku medzi Žilinou a Kysuckým Lieskovcom. Umiestnenie trasy diaľnice D3 v trase Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto bolo jednoznačne stanovené v predchádzajúcich dokumentáciách na základe stanoviska posudzujúceho orgánu MŽP SR a rozhodnutím o umiestnení stavby (ÚR). Trasa diaľnice vedie v celom úseku v súbehu s riekou Kysucou a ide jej inundáciou. Koridor pre umiestnenie stavby je zároveň vymedzený v dotknutej územnoplánovacej dokumentácii.

Obrázok 2 – Riešená oblasť s vyznačením jednotlivých etáp



2 PODKLADY A ÚDAJE PRE NÁVRH VARIANT

Pre vypracovanie štúdie realizovateľnosti boli ako podklady použité najmä dopravno-inžinierske údaje, územno-plánovacie dokumenty, technické podklady a dopravný model.

2.1 SÚČASNÁ DOPRAVNÁ SITUÁCIA

V riešenom území stavby I. etapy, medzi Žilinou a Kysuckým Lieskovcom, je hlavnou komunikáciou cesta I/11 o dĺžke 15 kilometrov. Šírkové usporiadanie cesty zodpovedá kategórii C 11,5. Iba prvé dva kilometre od MÚK Brodno je komunikácia smerovo rozdelená a šírkové usporiadanie zodpovedá kategórii C 22,5. Komunikácia slúži tranzitnej aj lokálnej doprave. Priamo na ceste I/11 sú napojené okolité nehnuteľnosti, umiestnené autobusové zastávky a priechod pre chodcov.

Súčasný nevyhovujúci stav je charakterizovaný najmä nasledujúcimi problémami:

- nedostatočná kapacita komunikácie, častý vznik kolón (celková intenzita dopravy cca 17-25 tis. vozidiel denne),
- vysoká nehodovosť,
- zhoršená obsluha územia, súbeh tranzitnej, lokálnej a nemotorovej dopravy na I/11.

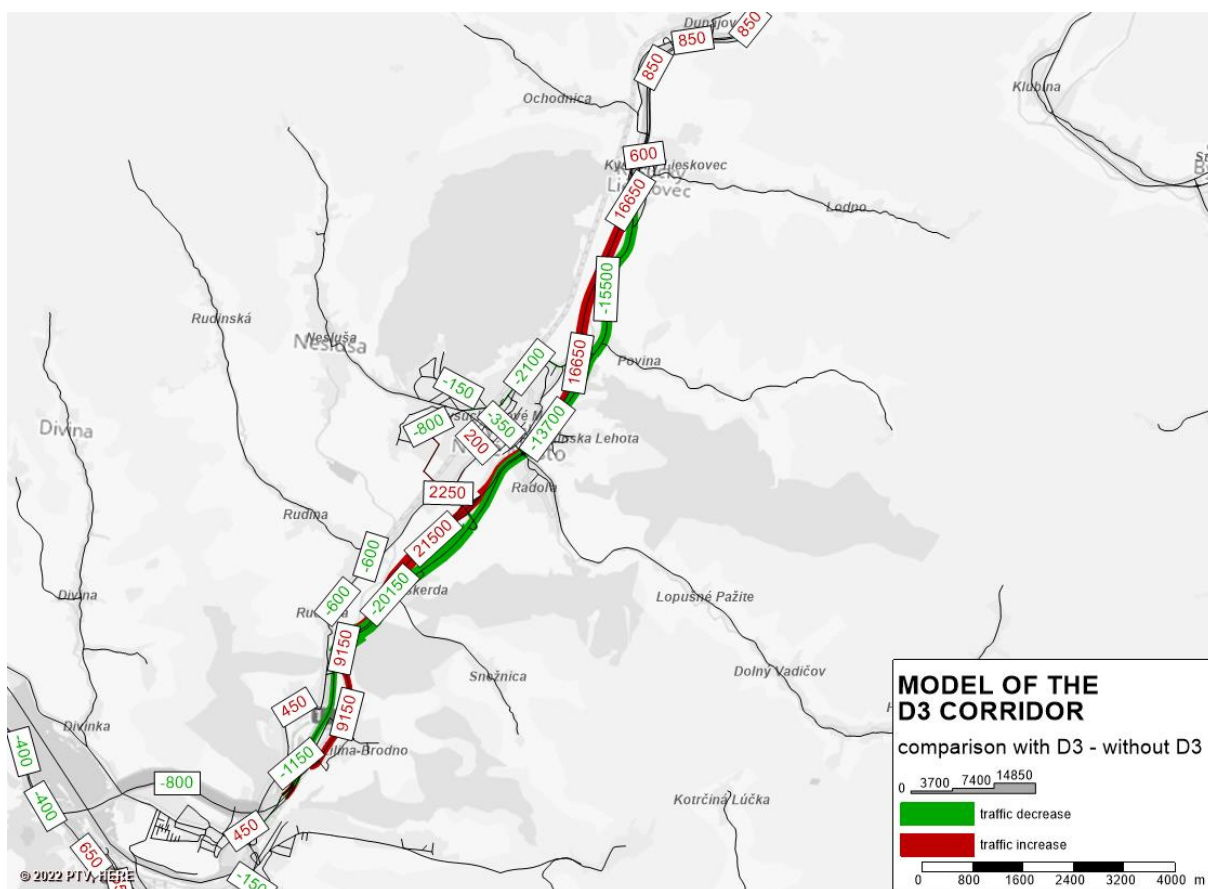
2.2 DOPRAVNÝ MODEL

Komplexný model dopravných vzťahov a prognóza budúceho vývoja dopravy v širšom okolí riešeného koridoru D3 boli prie účely tejto štúdie zabezpečené a poskytnuté objednávatelom. Zhotoviteľom dopravného modelu je Traffic-visions s. r. o. Sprievodná správa s podrobným popisom tvorby a kalibrácie dopravného modelu a predpokladov prognózy budúceho vývoja je predmetom samostatnej prílohy v časti C.1.4.1.

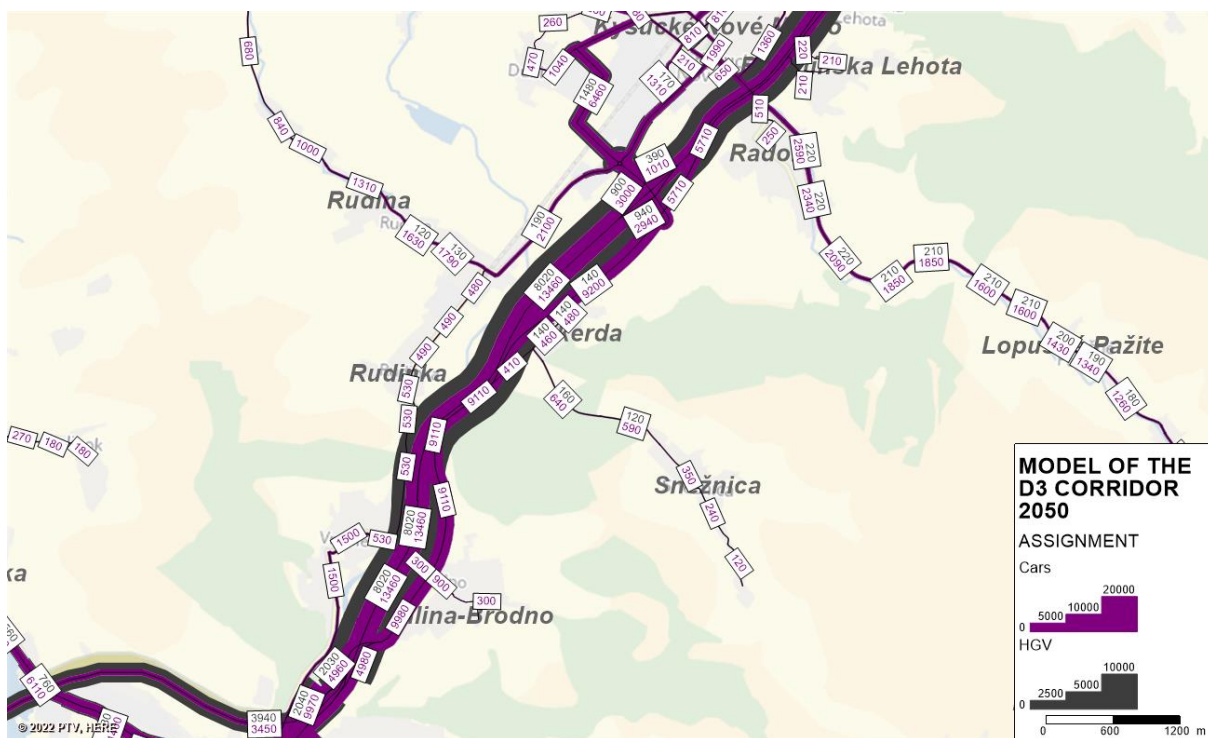
Údaje z dopravného modelu sú použité ako podklad pre analýzu dopravného riešenia (hlavne kapacitné posúdenie úsekov a križovatiek), analýzu dopadov na životné prostredie (hluk, emisie) a analýzu nákladov a prínosov v rámci ekonomického hodnotenia projektu.

Nižšie sú znázornené základné výstupy modelu pre dlhodobý horizont 2050, v ktorom sú všeobecne dosahované najvyššie objemy dopravy zo sledovaného výhľadového obdobia, a teda aj najvyššie potenciálne efekty. Uvedené kartogramy celodenných intenzít dopravy opisujú iba stav po realizácii I. etapy: úsek D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, tzn. bez realizácie nadväzujúcich etáp v úseku Kysucké Nové Mesto – Oščadnica – Čadca (Bukov).

Obrázok 3 – Zmena intenzít dopravy na sieti po realizácii I. etapy D3 (horizont 2050)



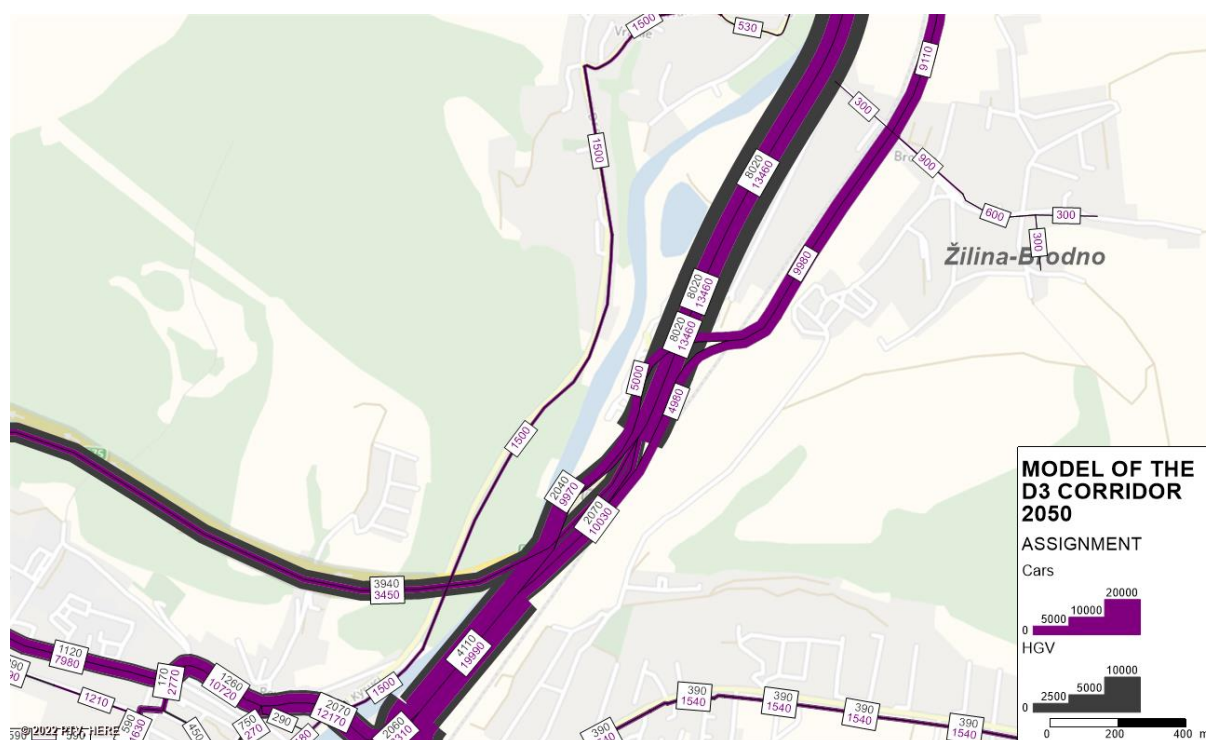
Obrázok 4 – Intenzity dopravy v úseku Žilina – Kysucké N. Mesto (I. etapa D3, horizont 2050)



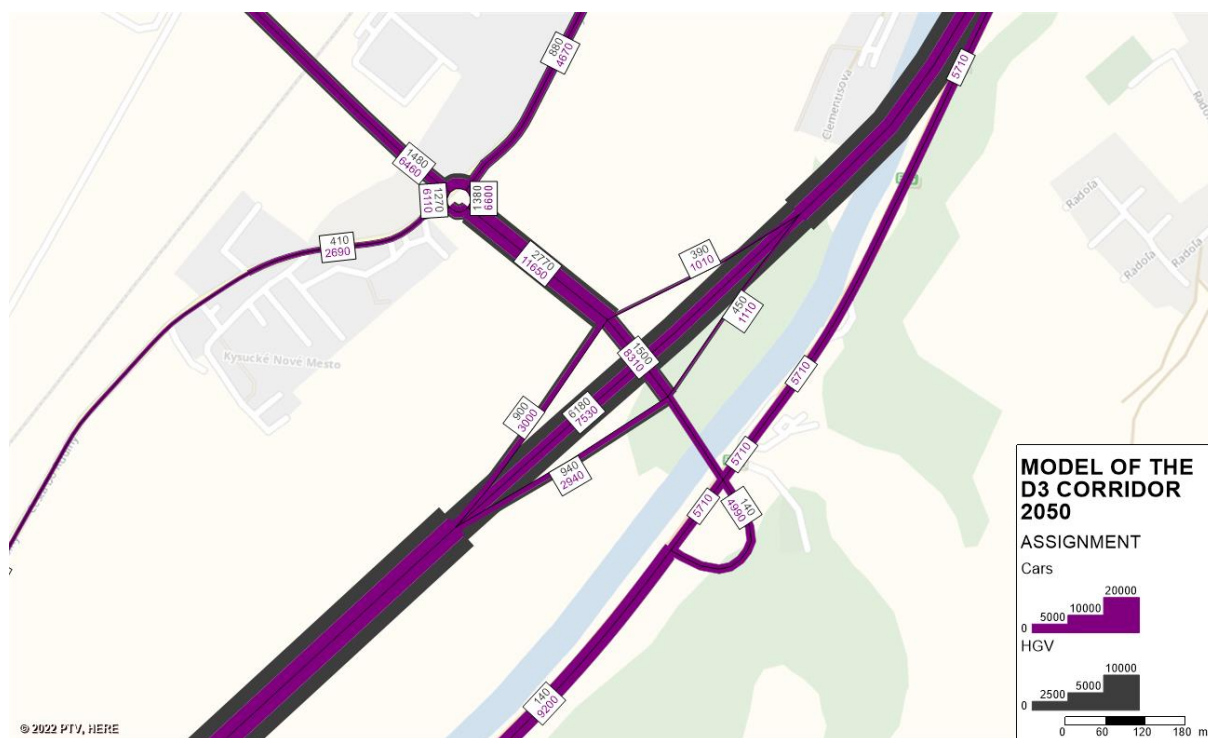
Obrázok 5 – Intenzity dopravy v úseku Kysucké Nové Mesto – Kysucký Lieskovec (I. etapa D3, horizont 2050)



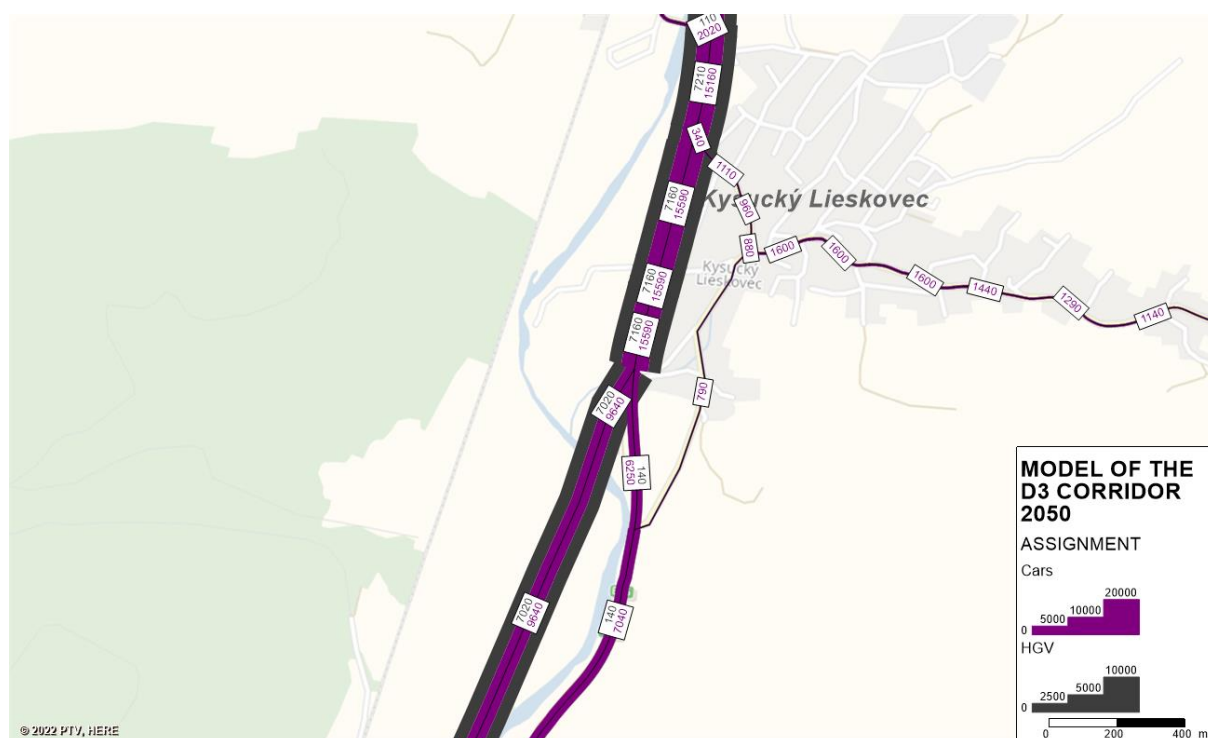
Obrázok 6 – Intenzity dopravy v okolí MÚK Brodno (I. etapa D3, horizont 2050)



Obrázok 7 – Intenzity dopravy v okolí MÚK Kysucké Nové Mesto (I. etapa D3, horizont 2050)



Obrázok 8 – Intenzity dopravy v okolí križovatky D3 x I/11 u Kysuckého Lieskovca (I. etapa D3, horizont 2050)



Z uvedených kartogramov je zrejmé, že najvyššie zaťaženie navrhovanej I. etapy D3 bude možné očakávať v južnom úseku MÚK Brodno – MÚK Kysucké Nové Mesto (spolu cca 21,5 tis. vozidiel za deň v dlhodobom horizonte 2050). Severný úsek medzi Kysuckým Novým Mestom a ukončením I. etapy D3 vykazuje v horizonte 2050 nižšie zaťaženie na úrovni cca 16,5 tis. vozidiel denne. Dominantná časť záťaže nových diaľničných úsekov je pritom prevedená zo súbežnej cesty I/11.

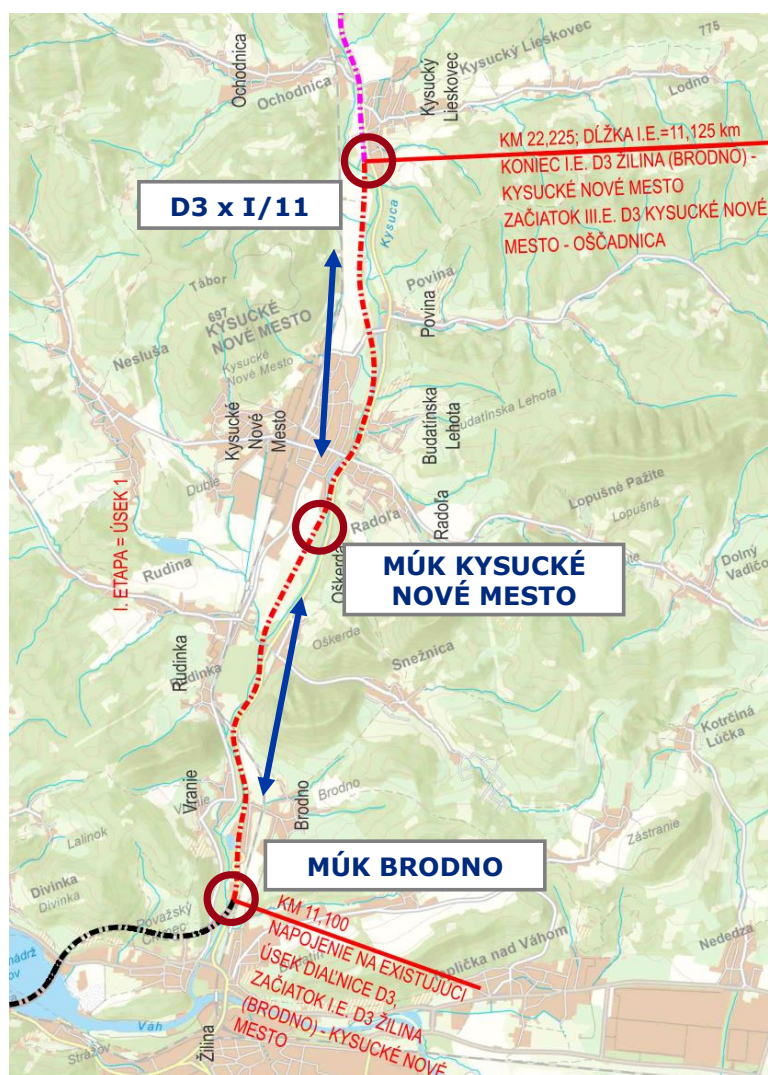
Z hľadiska dopadov realizácie I. etapy D3 do širšieho okolia je najvýznamnejším efektom zmena charakteru dopravy v oblasti Kysuckého Nového Mesta, kde dochádza k presmerovaniu časti dopravných vzťahov na novú mimoúrovňovú križovatku. Vplyvom zapojenia novo navrhnutého diaľničného úseku a súbežnej komunikácie dochádza k lokálnej zmene zaťaženia aj v oblasti MÚK Brodno. V prípade vplyvu realizácie I. etapy D3 na dopravné zaťaženie nadväzujúcich úsekov D3, resp. I/11 na juhozápade, resp. severe sú predpokladané menej výrazné efekty (maximálne v ráde stoviek vozidiel denne), čo súvisí hlavne s absenciou ostatných úsekov II. a III. etapy D3 medzi Kysuckým Novým Mestom a Čadcou.

2.3 KAPACITNÉ POSÚDENIE

V rámci štúdie bolo spracované kapacitné posúdenie križovatiek a úsekov navrhnutých komunikácií podľa TP102/16 Výpočet kapacít pozemných komunikácií. Podkladom boli maximálne výhľadové intenzity dopravy na riešenej sieti z dopravného modelu a poskytnuté výstupy z realizovaných prieskumov a sčítaní dopravy (údaje o variáciách a skladbe dopravných prúdov).

Prehľad posudzovaných úsekov a križovatiek v rámci I. etapy D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto je uvedený na obrázku nižšie.

Obrázok 9 - Schéma posudzovaných úsekov a križovatiek na trase – I. etapa





Podrobné tabuľkové výstupy kapacitných výpočtov sú predmetom samostatnej prílohy v časti C.1.4.2. Závery realizovaných kapacitných posúdení všetkých čiastkových úsekov a križovatiek sú zhrnuté v nasledujúcej tabuľke.

Tabuľka 1 – Súhrn výsledkov kapacitného posúdenia úsekov a križovatiek

	Dosiahnuteľná úroveň kvality dopravy pri dimenzačnej intenzite		
	Mimoúrovňová križovatka	Napojenie na sieť	Úsek (tam/späť)
MÚK Brodno	B	-	A/A
MÚK Kysucké Nové Mesto	A	B (západná križ.) A* (východná križ.)	A/A
Koniec I. etapy D3	-	D	

* platí pre okružnú križovátku, v prípade neriadenej križovatky dosiahnutý stupeň kvality **E**

Z výsledkov kapacitného posúdenia navrhovanej komunikácie vyplýva, že všetky úseky a mimoúrovňové križovatky dosahujú stupeň kvality dopravy A-B, čím spĺňajú požadovanú funkčnú úroveň. V prípade úrovňovej križovatky v mieste východného napojenia MÚK Kysucké Nové Mesto bol identifikovaný potenciálny kapacitný problém na ľavom odbočení z južného smeru (stupeň kvality E), z tohto dôvodu je tu odporúčané kapacitne vyhovujúce riešenie formou okružnej križovatky. V prípade ďalších úrovňových križovatiek v oblasti Kysuckého Nového Mesta (západné napojenie MÚK) a Kysuckého Lieskovca (ukončenie I. etapy D3) sa dosiahnutá úroveň kvality pohybuje v rozmedzí stupňov B-D, čo je pri neriadených križovatkách akceptovateľná úroveň. V oblasti ukončenia I. etapy je vplyvom realizácie nadväzujúcich etáp výstavby diaľnice D3 možné výhľadovo predpokladať výrazné zlepšenie dopravnej situácie, čo umožní vedenie silnej tranzitnej dopravy úplne mimo priestor dočasného úrovňového križenia.

3 NÁVRH A POPIS JEDNOTLIVÝCH VARIANTOV

V rámci predmetnej štúdie bol v I. etape riešený len jeden variant, tzv. „Stabilizovaný variant“, ktorý predstavuje celospoločensky najpriateľnejší variant riešenia.

Variantné riešenie nebolo preverované s ohľadom na:

- Vysoký stupeň projektovej pripravenosti stabilizovaného variantu;
- Pre stabilizovaný variant už bol zahájený proces výkupu pozemkov, v roku 2022 je už vykúpených cca 89 % pozemkov potrebných na realizáciu zámeru;
- Stabilizovaný variant je zanesený v územnoplánovacej dokumentácii;
- Čiastková časť, privádzač Kysucké Nové Mesto, je v roku 2022 už v realizácii.

Tento stabilizovaný variant je navrhnutý na základe predchádzajúcich dokumentácií, spracovaných už vo vyššom stupni dokumentácie. Tento variant bol tiež posúdený z hľadiska stavebného zákona a normových požiadaviek.

Predmetný úsek diaľnice D3 začína napojením na diaľničnú križovatku Žilina (Brodno) a pokračuje ďalej v trase cesty I/11 údolím Kysuce. V tejto trase diaľnica pokračuje západným okrajom Brodna až po Kysuckú Bránu, kde križuje mostným objektom železničnú trať č. 106D Žilina – Čadca, ide v súbehu s cestou I/11 a riekou Kysuca, ktorú križuje v oblasti obce Oškerda. Prechádza na pravý breh rieky Kysuca a ide v súbehu s ňou. Následne na úrovni motorestu Skalka je navrhnutá mimoúrovňová križovatka Kysucké Nové Mesto.

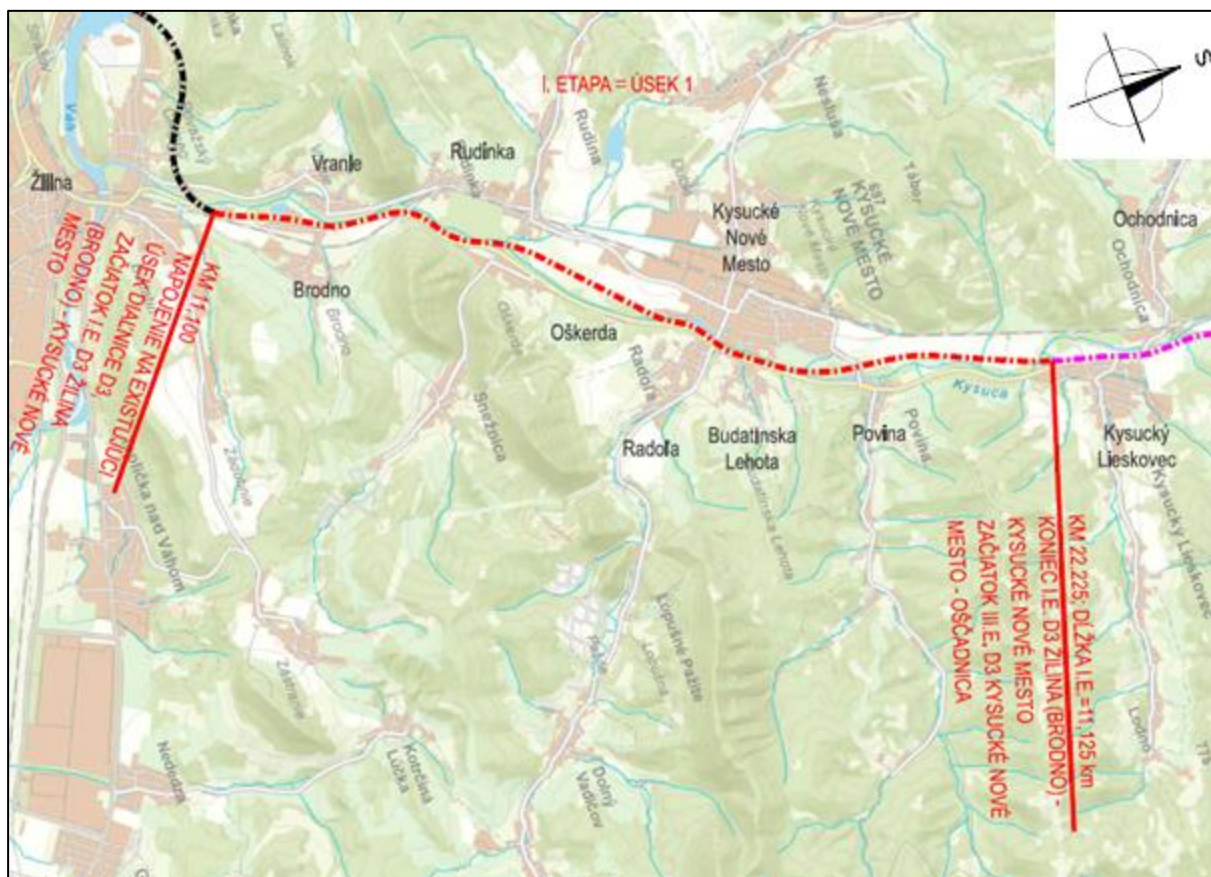
Ďalej trasa diaľnice D3 prechádza medzi čistiarnou odpadových vôd v KNM a riekou Kysuca, križuje riekou Kysuca dostáva sa do ľavostrannej inundácie rieky Kysuca medzi riekou a cestou I/11, ponad ČSPL v Radoli, ČSPL ostáva zachovaná, križuje cestu III/2053 Radoľa – Kysucké Nové Mesto, prechádza ponad areál bývalého automotoklubu v Radoli, ponad areál správy a údržby ciest Žilinského Samosprávneho kraja, pokračuje ľavostrannou inundáciou rieky Kysuca a za bývalým futbalovým ihriskom v Budatínskej Lehote opäť križuje riekou Kysuca a dostáva sa na pravý breh. Tu trasa pokračuje nivou Kysuce až k obci Kysucký Lieskovec, kde riekou opäť krížia. Tesne za krížením rieky je koniec I. etapy riešenej stavby diaľnice D3.

Údaje o úsekoch a hlavných objektoch stavby:

• Kategória	D 24,5/80
• Začiatok stavby	11,100 km diaľnice D3
• Koniec stavby	22,225 km diaľnice D3
• Dĺžka D3	11,125 km
◦ Existujúci štvorpruh I/11	1,900 km
◦ Novostavba	9,225 km
◦ Rampy MÚK	2,108 km
• Počet mimoúrovňových križovatiek na trase	2
• Dĺžka protihlukových stien	19,237 km
• Investičné náklady celkom	497,754 mil. € bez DPH



Obrázok 10 – Trasa navrhovanej I. etapy Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto



4 DOPAD PROJEKTU NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Projekt bol ďalej hodnotený z hľadiska dopadov na životné prostredie, čo sa týka charakteristík územia významných z ekologického hľadiska. Ide najmä o priechodnosť územia, dopad na ochranu prírody, vrátane území Natura 2000 a prvkov ÚSES, dopady z hľadiska kvality ovzdušia a hluku prostredia.

Dopad na priechodnosť územia

Súčasný stav veľkosti a pozície migračných objektov nespĺňa dostatočné parametre pre zabezpečenie migračnej priepustnosti územia a ochranu migrácie fauny. V súčasnosti predstavuje zásadnú migračnú bariéru v hodnotenom území cesta I/11 a železničná trať. Vybudovaním diaľnice D3 v hodnotenom úseku je vysoký predpoklad, že realizáciou navrhnutých opatrení sa zlepši priechodnosť krajiny pre voľne žijúce druhy zveri.

Dopad na chránené územia

Dopad na chránené územia vyhlásené v zmysle zákona č.543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v aktuálnom znení zastúpené v záujmovom území maloplošnými chránenými územiami sa neočakáva.

Dopad na územia Natura 2000 a návrh opatrení

Pre väčšinu predmetov ochrany dôjde pri vybudovaní diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto – I. etapa k nulovému, prípadne k mierne negatívnemu vplyvu. V ani jednom prípade nie je konštatované, že sa očakáva významný negatívny vplyv, na základe ktorého by bola ohrozená integrita území sústavy Natura 2000, a teda by sa realizácia dobudovania predmetného úseku diaľnice neodporúčala.

Dopad na kvalitu ovzdušia

Dopad na kvalitu ovzdušia bol posúdený matematickým modelom, ktorý vyhodnocuje cieľový stav emisnej situácie v roku 2050 porovnaním kvality ovzdušia bez realizácie projektu a v prípade realizácie projektu podľa návrhu. Na základe príspevku cestnej dopravy k lokálnej úrovni kvality ovzdušia je možné konštatovať, že realizácia stavby diaľnice D3 – I. etapa Žilina – Kysucké Nové Mesto bude pozitívne vplývať na úroveň kvality ovzdušia.

Dopad na životné prostredie z hľadiska emisie hluku

Realizáciou zámeru dôjde ku zmene šíreniu emisií hluku v lokalite stavby. V rámci stavebného zámeru boli navrhnuté opatrenia tak, aby neboli prekročené limity dané legislatívnymi požiadavkami.

5 ANALÝZA NÁKLADOV A VÝNOSOV CBA

Pre navrhovanú stavbu bolo vykonané ekonomické hodnotenie nákladov prínosov. Cieľom ekonomického posúdenia bolo zhodnotiť oprávnenosť vynaložených investičných nákladov a to porovnaním s prínosmi projektovaného ťahu diaľnice D3. Analýza nákladov a výnosov (CBA) bola spracovaná v zmysle Metodickéj príručky k tvorbe analýz nákladov a prínosov (CBA), Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020, verzia 3.0 vydanej MDV SR v máji 2021.

Pre ekonomické hodnotenie je uvažované s jedným projektovým variantom, zahŕňajúcim 2 stavby:

- diaľnica D3 I. etapa: úsek Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto
- diaľničný privádzač Kysucké Nové Mesto

ktoré na účely ekonomického hodnotenia tvoria súbor stavieb. Stavby tvoria dohromady prevádzkovo-funkčný celok.

5.1 CIELE REALIZÁCIE PROJEKTU

Účelom stavby je vybudovanie diaľnice D3 v optimálnej trase z hľadiska plynulej a bezpečnej dopravy, ako aj z hľadiska vplyvu výstavby a prevádzky na obyvateľstvo a prírodné prostredie. Hlavným účelom je výstavba kvalitnej a kapacitne vyhovujúcej nadradenej cesty, ktorá obslúži dotknuté územie z hľadiska obyvateľstva a aktivít v riešenej oblasti a tiež aj z hľadiska bezkonfliktného prevedenia tranzitnej dopravy. Existujúca cestná sieť po odľahčení od tranzitnej dopravy, bude naďalej plniť regionálnu dopravnú funkciu – zabezpečovať dopravné spojenie medzi sídelnými útvarmi v tomto regióne.

Navrhovaný ťah diaľnice D3 Žilina – Kysucké Nové Mesto bude predstavovať významné skvalitnenie cestnej siete v severojužnom smere. Po realizácii projektu sa predpokladá zvýšenie kapacity a rýchlosti v úseku diaľničnej siete spájajúcim Žilinu s Poľskom. Zároveň dôjde k zníženiu tranzitnej dopravy na stávajúcej ceste I/11 v úseku Žilina – Čadca. V priľahlých obciach možno predpokladať zníženie intenzity dopravy a zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky.

Realizácia tejto stavby prispeje k zvýšeniu cestovných rýchlostí a skráteniu času pre vodičov. Ďalším prínosom je znížená nehodovosť na stávajúcej ceste I/11. Rámcovo možno ciele zhrnúť nasledovne:

- Z hľadiska spoločensko-ekonomického:
 - predpokladá sa zníženie cestovného času vplyvom presunu tranzitnej dopravy z cesty I/11 na novú komunikáciu D3 Žilina – KNM a zvýšením maximálnej povolenej rýchlosti,
 - predpokladá sa zvýšenie bezpečnosti premávky tranzitnej dopravy a dopravy na ceste I/11 vplyvom odvedenia tranzitnej dopravy,
 - predpokladá sa zlepšenie dostupnosti regiónu,
 - predpokladá sa zníženie negatívneho dopadu na životné prostredie a zastavané oblasti,
- z hľadiska prevádzko – technického:
 - vplyvom projektu sa predpokladá úspora prevádzkových nákladov správcu na tranzitnej komunikácii, predovšetkým v období krátko po realizácii zámeru.

5.2 CENA VEREJNEJ PRÁCE

Cena verejnej práce je rozdelená podľa stavieb, ktoré vstupujú do I. etapy: stavba diaľnice D3 a stavba diaľničného privádzača Kysucké Nové Mesto. Náklady sú ďalej členené na už preinvestované a rozpočtované pre nasledujúce obdobie.

Investičné náklady celkom 497,754 mil. € bez DPH

- Z toho:
 - Očakávané na stavbu D3 455,845 mil. € bez DPH
 - Už preinvestované na stavbu D3 25,852 mil. € bez DPH
 - Očakávané na KNM – privádzač 15,421 mil. € bez DPH
 - Už preinvestované na KNM – privádzač 0,636 mil. € bez DPH

5.3 POROVNANIE A VYHODNOTENIE VARIANTOV

V rámci I. etapy: úsek Žilina – Kysucké Nové Mesto bol stanovený a vyhodnotený iba jeden tzv. stabilizovaný variant, ktorý je pre účely analýzy CBA rozdelený do dvoch stavieb – diaľnice D3 I. etapa: úsek Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto a diaľničný privádzač Kysucké Nové Mesto.

V nasledujúcej tabuľke sú uvedené kompletne parametre trasy, vrátane technických parametrov, nákladov a úspor. Finanční údaje sú uvádzané v ekonomických diskontovaných cenách (bez DPH).

Tabuľka 2 – Prehľad parametrov celej stavby

Dĺžka novostavby diaľnice D3 [km]	9,2
Dĺžka úprav existujúcej I/11 na štvorpruh [km]	1,9
Počet MÚK	2
Návrhová kategória	D 24,5/80
Usporiadanie [počet JP]	4
Rýchlosť na hlavnej trase [km/h]	130
Súlad s STN	Áno
Kapacitne vyhovuje	Áno
Investičné náklady [€]	387 291 488
Prevádzkové náklady [€]	14 457 813
Úspora času cestujúcich [€]	64 226 553
Úspora spotreby pohonných látok [€]	18 449 189
Úspora ostatných prevádzkových nákladov vozidiel [€]	62 338 600
Úspora na nehodovosti [€]	41 007 353
Úspora znečisťujúcich látok [€]	25 738 433
Úspora skleníkových plynov [€]	48 306 542
Úspora z hlukovej záťaže [€]	2 561 579
Zostatková hodnota [€]	127 082 985
Ekonomická čistá súčasná hodnota investície (ENPV) [€]	-12 038 067
Ekonomická vnútorná miera návratnosti (EIRR)	4.82 %
B/C	0.97
Návratnosť [roky]	-

Z pohľadu ekonomického hodnotenia nevykazuje posudzovaný súbor stavieb rentabilné výsledky.
Z výsledkov socio-ekonomického hodnotenia vyplýva nasledujúce:

- Z hľadiska prevádzkových nákladov správcu dopravnej infraštruktúry možno očakávať zvýšenie nákladov, pretože projekt pridáva do existujúcej siete novú diaľnicu, ktorú bude nutné udržiavať a rekonštruovať.
- Vo všetkých sledovaných celospoločenských faktoroch (čas cestujúcich, prevádzkové náklady vozidiel, bezpečnosť a externých nákladov z dopravy) možno podľa ekonomického hodnotenia očakávať prínosy.
- Investičné náklady súborov stavieb sú príliš vysoké kvôli jej technickej zložitosti danej ťažkým terénom a malým rozdielom dĺžky medzi existujúcou trasou, tzn. cestou I/11 a budúcou diaľnicou D3.

6 ZÁVEREČNÉ ZHODNOTENIE

Predmetom štúdie realizovateľnosti bola diaľnica D3 I. etapa – úsek D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto. Záujmová oblasť I. etapy sa nachádza medzi Žilinou a Kysuckým Lieskovcom v údolí rieky Kysuca a ide v blízkosti cesty I/11. Trasa diaľnice bola riešená invariantne vzhľadom na už stanovený stabilizovaný variant.

Bolo spracovaných niekoľko podkladových štúdií a prieskumov, ktoré slúžia ako podklad pre tvorbu štúdie realizovateľnosti. Medzi najdôležitejšie patrí inžiniersko-geologická rešerš, hluková a emisná štúdia, dopravný model – kapacitné posúdenie, priechodnosť z hľadiska životného prostredia, riziková analýza a analýza CBA.

Výsledky CBA analýzy preukázali, že z hľadiska ekonomického a socioekonomických prínosov projekt nespĺňa kritériá rentability, ale zároveň ho možno z hľadiska plnenia stanovených cieľov považovať za prínosný. Na základe výsledkov spoločensko-ekonomických ukazovateľov možno očakávať zníženie cestovného času vplyvom presunu tranzitnej dopravy z cesty I/11 na novú komunikáciu D3 Žilina – KNM a zvýšením maximálnej povolenej rýchlosti. Ďalej dôjde k zvýšeniu bezpečnosti prevádzky tranzitnej dopravy na diaľnici D3 a dopravy na ceste I/11, k zlepšeniu dostupnosti regiónu a zníženiu negatívneho dopadu na životné prostredie a zastavané oblasti (hluk). Z hľadiska prevádzkových nákladov správcu dopravnej infraštruktúry možno očakávať zvýšenie nákladov, pretože projekt pridáva do existujúcej siete novú diaľnicu, ktorú bude nutné udržiavať a rekonštruovať.

Odporúčania pre ďalšiu projektovú prípravu:

- aktualizácia dotknutých ÚPD podľa finálneho návrhu (úprava trasy v nadväznosti na požiadavky migračných štúdií, nesúlad medzi kategóriou D3 uvažovanou v ÚPD a návrhom);
- zabezpečiť realizáciu archeologického prieskumu v rámci ďalších stupňov spracovania projektovej dokumentácie.