

## Príloha 6 Formulár na aktualizáciu štúdie uskutočniteľnosti pred vyhlásením verejného obstarávania

<b>Názov projektu</b>			
Štúdia realizovateľnosti I/15 Vranov nad Topľou – Stročin Úsek 6: I/15 Stropkov, preložka cesty – Variant V2			
<b>Stručný opis projektu</b>			
<p>Začiatok úpravy preložky cesty I/15 je na konci obce Tisinec v km 44,568, kde sa plynulo odpája pravostranným oblúkom a križuje rieku Ondava, miestnu komunikáciu medzi mestskou časťou Bokša a Stropkovom, cestu III/3581 (557 14) smerom na Šandal a opätovne križuje rieku Ondava, kde ďalej súbežne pokračuje na jej ľavom brehu, kde sa dostáva k priemyselnej južnej časti mesta. Trasa pokračuje pozdĺž ČOV a za mestskou časťou Sitníky, pred obcou Breznica sa pripája na existujúcu cestu I/15 v smere na Vranov nad Topľou v km 39,289. Šírkové usporiadanie je navrhnuté v kategórii C 11,5/80 ako dvojpruhová cestná komunikácia s neobmedzeným prístupom. Po km cca 3,600 je cesta vedená v násype, v ďalšom úseku v úrovni terénu resp. mierne nad terénom. Výškové riešenie je odvodené od priebehu hladiny Q100 a výšky mostov nad Ondavou. Dĺžka navrhovanej úpravy je cca 5,3 km.</p> <p>Cieľom projektu preložky je odklonenie dopravy mimo centrálnu časť mesta Stropkov, čím dôjde k odľahčeniu existujúcej komunikačnej siete, zlepšeniu plynulosti dopravy a životného prostredia v okolí existujúcej komunikácie a zvýšenie kapacity existujúceho komunikačného systému v meste Stropkov.</p>			
<b>Investičné náklady projektu / TCO*</b>	<b>Pôvodná štúdia uskutočniteľnosti</b>	<b>Aktualizácia pred VO</b>	<b>Aktualizácia pred záväzkom</b>
Investor uvedie výšku investičných nákladov projektu (bez rezervy)	37 885 762 EUR s DPH	57 559 811 EUR s DPH*	N/A
<b>Odôvodnenie zmeny nákladov</b>			
<p>K zmene (nárastu) investičných nákladov došlo hlavne z dôvodu zmeny jednotkových cien stavebných prác / materiálov (CÚ2019 → CÚ2024, COVID-19, vojenská invázia Ruskej federácie na Ukrajinu). Súčasný ocenenie vzniklo na základe spracovanej DRS a podrobného výkazu výmer. Po technickej stránke sa projekt zásadne nemenil, avšak dokumentácia projektu bola spresnená na základe povoľovacích procesov. Do rozpočtu sú tiež doplnené očakávané výdavky na stavebný dozor.</p> <p>*pre lepšie porovnanie s pôvodným rozpočtom v štúdii nie sú zahrnuté položky „rezerva“ a „cenové úpravy“.</p>			
<b>Ekonomické prínosy projektu</b>	<b>Pôvodná štúdia uskutočniteľnosti</b>	<b>Aktualizácia pred VO</b>	<b>Aktualizácia pred záväzkom</b>
Investor uvedie ekonomické prínosy projektu (diskontované)	28 510 066 EUR	47 910 683 EUR	N/A
<b>Odôvodnenie zmeny prínosov</b>			
<p>Zmena (nárast) ekonomických prínosov je spôsobená použitím novej CBA metodiky MD SR, v ktorej sa aktualizovali jednotkové ceny spoločenských nákladov, zároveň sa upravila metodika napr. čo sa týka dĺžky referenčného obdobia (max. 30 → max. 50 rokov), spôsob stanovenia relatívnej bezpečnosti a pod.</p>			
<b>Pomer prínosov a nákladov (BCR)</b>	<b>Pôvodná štúdia uskutočniteľnosti</b>	<b>Aktualizácia pred VO</b>	<b>Aktualizácia pred záväzkom</b>
Investor uvedie BCR projektu	1,16	1,06	N/A
<b>Odpočet zapracovania odporúčaní MF SR</b>			
<p>Odporúčanie 1: Pre obchvat Stropkova odporúčame dodržanie rozpočtu definovaného v štúdii z dôvodu udržania ekonomickej návratnosti (Rozpočet obchvatu Stropkova použitý v štúdii bol oproti DSP znížený z 50 na 32 mil. eur. Relevanťnosť zníženia nevieme overiť, nakoľko podrobný rozpočet nebol v štúdii zverejnený).</p> <p>Odpočet: Pôvodný rozpočet v štúdii nie je možné dodržať vzhľadom na prudký nárast cien v stavebníctve v rokoch 2021-2023. Zároveň je k dispozícii podrobný rozpočet projektu na úrovni DRS.</p> <p>Odporúčanie 2: V štúdiách uskutočniteľnosti pre cestné projekty navrhovať modernizácie alebo výstavby nových ciest v adekvátnom šírkovom usporiadaní s ohľadom na potrebnú kapacitu a bezpečnosť cesty (Všetky posudzované varianty ciest sú navrhnuté v šírke 11,5</p>			

m, čo zodpovedá štandardu pre silne zaťažené medzinárodné cesty. V prípade realizácie spoločensky návratných úsekov v šírke 9,5 m podľa platnej normy pre cesty I. triedy je možné ušetriť 20 % nákladov).

Odpočet: V zmysle STN 736101 je určená ročná priemerná denná intenzita pre cesty I. triedy v kategórii C11,5/80 od 5.000 do 18.000 voz./24hod. čo predmetná stavba spĺňa. Dôležitý údaj je aj ročná priemerná denná intenzita ťažkej nákladnej dopravy, ktorý je limitujúci pre C9,5 do 300 voz./24 hod. V prípade preložky cesty I/15 je táto intenzita viac ako 900 voz./24 hod. To je určujúci aspekt pre rozhodovanie o kategórii preložky cesty. Cesta I. triedy I/15 v predmetnom území supluje aj nadradenú cestnú sieť aj z toho dôvodu je navrhovaná kategória C11,5/80 absolútne odôvodnená a potrebná.

Odporúčanie 3: Doplniť a zverejniť štúdiu uskutočniteľnosti vrátane aktuálnych príloh v overiteľnej, strojovo spracovateľnej forme, v zmysle Rámca na hodnotenie verejných investičných projektov v SR.

Odpočet: Aktualizovaný súbor CBA je predložený v plne otvorenej a editovateľnej forme.

### **Ďalšie relevantné zmeny projektu oproti pôvodnej štúdií uskutočniteľnosti**

Úpravy v aktualizovanej verzii CBA oproti pôvodnej verzii v ŠU:

- CBA je spracovaná v odporúčanom hárku EXCEL v rámci najnovšej metodiky;
- Úseky preložky v scenári s projektom boli zlúčené (A1, A2 do A atď.), očakávané rýchlosti na zlúčených úsekoch boli priemerované váženým priemerom;
- Začiatok referenčného obdobia bol posunutý na rok 2025;
- Boli prehodnotené rýchlostné obmedzenia, boli rozšírené aj o odbočenia vľavo a prechody pre chodcov, ktoré sa v pomere veľkom množstve nachádzajú v intraviláne/centre Stropkova;
- Bola opätovne vyhodnotená relatívna bezpečnosť na existujúcom úseku I/15 zo štatistik nehodovosti za 12 rokov.

### **Zoznam príloh a podkladov na hodnotenie MF SR (neverejné)**

- 1) Rozdelenie úsekov
- 2) Situácia stavby DRS
- 3) Rozpočet DRS
- 4) Nehodovosť

\*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)