



Zámer národného projektu¹

Názov národného projektu (ďalej aj „NP“): D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica

Žiadateľ²:

Obchodné meno/názov	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
Právna forma	akciová spoločnosť
Sídlo	Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava
IČO	35 919 001

Poskytovateľ: Ministerstvo dopravy SR

Partner, ktorý sa bude zúčastňovať na implementácii aktivít NP (ak je to relevantné)

Obchodné meno/názov	N/A
Právna forma	N/A
Sídlo	N/A
IČO	N/A
Zdôvodnenie potreby partnera NP	N/A
Kritériá pre výber partnera ³	N/A
Má partner jedinečné postavenie na implementáciu týchto aktivít? Ak áno, na akom základe?	N/A

V prípade viacerých partnerov, doplňte údaje za každého partnera.

Sumárne informácie o národnom projekte

Celkové oprávnené výdavky NP (v EUR)	395 957 631,20
Miesto realizácie projektu (na úrovni kraja, resp. celá SR)	Žilinský kraj
Identifikácia hlavných cieľových skupín (ak relevantné)	verejnosť
Projekt so špecifickým určením pre marginalizované rómske komunity ⁴	nie

¹ Formulár zámeru NP predstavuje minimálny obsahový štandard, ktorý je poskytovateľ oprávnený dopĺňať a rozširovať na základe svojich potrieb.

² Uviesť aj názov sekcie ak je to relevantné. Žiadateľom je osoba, ktorá žiada o poskytnutie príspevku do nadobudnutia účinnosti zmluvy alebo právoplatnosti rozhodnutia podľa § 13 ods. 2 zákona č. 121/2022 Z. z. o príspevkoch z fondov Európskej únie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, alebo osoba, ktorá predkladá projektový zámer.

³ Uvedte, na základe akých kritérií bol partner vybraný, alebo ak boli kritériá zverejnené, uveďte odkaz na internetovú stránku, kde sú dostupné. Ako kritérium pre výber partnera môže byť tiež uvedená predchádzajúca spolupráca žiadateľa s partnerom, ktorá bude náležite opísaná a odôvodnená, avšak nejde o spoluprácu, ktorá by v prípade verejných prostriedkov spadala pod pôsobnosť zákona o verejnom obstarávaní.

⁴ Zo zoznamu sa vyberie:

- "áno" v prípade, ak sa projekt plánuje realizovať výhradne v lokalitách Atlasu rómskych komunít a bude financovaný z alokácie so špecifickým určením pre marginalizované rómske komunity,
- "nie" v prípade, ak sa projekt neplánuje realizovať v lokalitách Atlasu rómskych komunít a nebude financovaný z alokácie so špecifickým určením pre marginalizované rómske komunity,
- "častočne" v prípade, ak sa celý projekt, resp. aj časť projektu plánuje realizovať v lokalitách Atlasu rómskych komunít a nebude financovaný z alokácie so špecifickým určením pre marginalizované rómske komunity,
- "nepriamo" v prípade, ak sa:
 - o projekt plánuje realizovať bez potreby sledovať prepojenie na lokality Atlasu rómskych komunít, čiastočne bude financovaný z alokácie so špecifickým určením pre marginalizované rómske komunity a realizácia projektu predpokladá vplyv aj na marginalizované rómske komunity – tento vplyv sa bližšie uvádza v rámci rámcového popisu projektu,
 - o projekt plánuje realizovať bez potreby sledovať prepojenie na lokality Atlasu rómskych komunít, nebude financovaný z alokácie so špecifickým určením pre marginalizované rómske komunity, ale realizácia projektu môže mať vplyv aj na marginalizované rómske komunity.

Začlenenie národného projektu v štruktúre Programu Slovensko 2021 – 2027⁵

Cieľ politiky súdržnosti⁶	3 Prepojenejšia Európa vďaka posilneniu mobility
Priorita	3P1 Doprava
Špecifický cieľ	RSO3.1 Rozvoj udržateľnej, inteligentnej, bezpečnej a intermodálnej siete TEN-T odolnej proti zmene klímy
Opatrenie (ak relevantné)	3.1.2 Odstránenie kľúčových úzkych miest na cestnej infraštruktúre prostredníctvom výstavby nových úsekov diaľnic
Súvisiace typy akcií⁷	Výstavba nových úsekov diaľnic a rýchlостných ciest (prioritne základnej siete TEN-T)

Zákonné požiadavky (§ 23 ods. 3 zákona č. 121/2022 Z. z.)

1. Dôvod určenia prijímateľa národného projektu⁸

Jednoznačne a stručne zdôvodnite výber prijímateľa NP ako jedinečnej osoby oprávnenej na realizáciu NP (napr. odkazom na Program Slovensko 2021 – 2027, v ktorom je priamo uvedený prijímateľ; odkazom na platné predpisy, podľa ktorých má prijímateľ osobitné, jedinečné / unikátne kompetencie na implementáciu aktivít NP priamo zo zákona; odkazom na národnú stratégiu, ktorá odôvodňuje jedinečnosť prijímateľa NP a pod.).

Prijímateľom národného projektu je Národná diaľničná spoločnosť, a.s. (ďalej aj „NDS“).

Národná diaľničná spoločnosť, a.s. vznikla 1. februára 2005. Zakladateľom spoločnosti je štát, v mene ktorého koná MD SR. NDS podniká v rozsahu predmetov činnosti zapísaných v obchodnom registri a na základe osobitých predpisov - zákona č. 639/2004 Z. z. o Národnej diaľničnej spoločnosti a o zmene a doplnení zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov.

Základnou činnosťou organizácie je správa diaľnic, rýchlостných ciest a vybraných ciest I. triedy a cestných pozemkov vo vlastníctve štátu a výkon s tým súvisiacich činností ako je zabezpečovanie investičnej prípravy, výstavby a ich údržby. Na základe uvedených kompetencií bola NDS určená za prijímateľa národného projektu.

2. Odôvodnenie využitia národného projektu

Vysvetlite, prečo je nevyhnutné realizovať NP, prípadne ako budú využité výstupy projektu.

Projekt je súčasťou transeurópskej dopravnej siete (TEN – T) a patrí medzi dopravné priority Slovenska. Podľa materiálu „Priority vo výstavbe cestnej infraštruktúry“ (<https://www.mindop.sk/priority/cesty>) úsek D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica patrí do prvej kategórie priorít výstavby cestnej infraštruktúry – dopravné priority, z dôvodu naplnenia súčasnej kapacity cesty na 86 %. V súčasnosti dosahujú denné intenzity na úseku Krásno nad Kysucou úroveň 18,7 tis. vozidiel, z čoho 28 % tvoria nákladné vozidlá. Cesta je so súčasnými dopravnými intenzitami za hranicou optimálnej kapacity. Súčasne tento úsek patrí aj do základnej siete TEN – T so záväzkom jej dobudovania do roku 2030.

⁵ V prípade zámeru NP, ktorý sa plánuje financovať z viacerých cieľov politiky súdržnosti / priorít / špecifických cieľov / opatrení sa vyberú zo zoznamu viaceré položky.

Zákon č. 121/2022 Z. z. o príspevkoch z fondov Európskej únie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, Rámec implementácie fondov a metodický dokument č. 2 riadiaceho orgánu pre Program Slovensko 2021 – 2027 neobmedzujú, resp. nevylučujú možnosť spojiť dva schválené zámery národných projektov do jednej výzvy, resp. na jeden schválený zámer národného projektu vyhlásiť dve výzvy na predloženie národných projektov. V takýchto prípadoch bude riadiaci orgán posudzovať výzvu tak, aby boli splnené všetky parametre schváleného/schválených zámeru/zámerov národného projektu berúc na zreteľ povolené odchýlky.

⁶ V prípade Fondu na spravodlivú transformáciu sa vyberie "-".

⁷ V súlade s informačným monitorovacím systémom.

⁸ V prípade, ak ide o prijímateľa, ktorý nie je určený v Programe Slovensko 2021 – 2027, alebo ktorého kompetencie nevyplývajú z osobitných predpisov podľa zákona č. 121/2022 Z. z., príslušná komisia pri Monitorovacom výbore pre Program Slovensko 2021 – 2027 schválením zámeru NP schvaľuje aj prijímateľa NP. V opačnom prípade sa prijímateľ NP neposudzuje.



Projekt je zaradený do indikatívneho Harmonogramu prípravy a výstavby projektov cestnej infraštruktúry (<https://www.mindop.sk/priority/cestny-harmonogram>).

Úsek D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica je jednou z etáp výstavby cestného koridoru od Žiliny po Čadcu plánovanej zo zdrojov Programu Slovensko (pozri tiež bod 5b.). Projekt je v pokročilom štádiu prípravy s dokumentáciou pre stavebné povolenie vo finálnom štádiu. Projekt je nevyhnutné realizovať vzhľadom na vysoké dopravné zaťaženie cesty I/11, zvýšenú nehodovosť, ako aj častý výskyt dopravných kongescií spôsobujúcich spomalenie dopravy a predĺženie jazdných časov. Realizáciou projektu dôjde k vybudovaniu kapacitnej komunikácie, ktorá na seba prevezme podstatnú časť dopravného prúdu, čím dôjde k zvýšeniu plynulosti a bezpečnosti dopravy v dotknutom území.

Realizácia projektu prispeje k plneniu opatrení a strategických zásad definovaných v národnej dopravnej stratégii - Strategickom pláne rozvoja dopravy SR do roku 2030, ako aj k plneniu opatrenia 3.1.2 Odstránenie kľúčových úzkych miest na cestnej infraštruktúre prostredníctvom výstavby nových úsekov diaľnic v rámci špecifického cieľa 3.1 Programu Slovensko zameraného na rozvoj udržateľnej, inteligentnej, bezpečnej a intermodálnej siete TEN-T odolnej proti zmene klímy.

3. Zdôvodnenie vylúčenia „súťažného postupu“ výberu projektu prostredníctvom výzvy

Zdôvodnite, prečo je vhodnejšie realizovať NP ako využitie „súťažného postupu prostredníctvom výzvy (napr. porovnanie oboch spôsobov realizácie projektu, efektívnejšie a hospodárnejšie využitie finančných prostriedkov, efektívnosť služby poskytovanej cieľovej skupine, zabezpečenie štandardov kvality a pod.).

V rámci projektu bude realizovaná výstavba nového úseku diaľnice D3 v úseku Kysucké Nové Mesto – Oščadnica na základe vypracovanej projektovej dokumentácie. Základnou činnosťou organizácie (NDS) je správa diaľnic, rýchlostných ciest a vybraných ciest I. triedy a cestných pozemkov vo vlastníctve štátu a výkon s tým súvisiacich činností ako je zabezpečovanie investičnej prípravy, výstavby a ich údržby. Vzhľadom na osobitné kompetencie NDS vo vzťahu k aktivitám projektu ide v zásade o jediného možného oprávneného prijímateľa projektu a využitie „súťažného postupu“ výberu projektu prostredníctvom výzvy je preto bezpredmetné. Vzhľadom na charakter/zameranie projektu a vopred daného prijímateľa projektu sa nebude uplatňovať súťažný postup pri výbere projektu, ale poskytovateľ vyhlási pre prijímateľa výzvy na predloženie žiadosti o poskytnutie nenávratného finančného príspevku formou národného projektu.

4. Odôvodnenie rozhodnutia nezapojiť partnerov do implementácie aktivít

Ak nezapojíte do implementácie aktivít NP niektorého z partnerov podľa článku 8 nariadenia o spoločných ustanoveniach⁹, zdôvodnite ich nezapojenie. V prípade, ak žiadateľ spolupracoval s partnermi už pri príprave zámeru NP, uvedie informáciu o ich zapojení v tejto časti.

Konkrétne ide o:

- *regionálne, miestne, mestské a ostatné orgány verejnej správy;*
- *hospodárskych a sociálnych partnerov;*
- *subjekty, ktoré zastupujú občiansku spoločnosť;*
- *výskumné organizácie a univerzity.*

Vlastníkom cestnej infraštruktúry (diaľnic) je Slovenská republika zastúpená Ministerstvom dopravy Slovenskej republiky (MD SR). V zmysle zákona č. 639/2004 Z. z. o Národnej diaľničnej spoločnosti a o zmene a doplnení zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov, NDS zabezpečuje prípravu, realizáciu opráv, údržbu a výstavbu diaľnic, okrem

⁹ Nariadenie EP a Rady (EÚ) 2021/1060.



koncesných ciest, a to na základe programov ministerstva, programov schválených vládou vrátane spoločných programov Slovenskej republiky a Európskej únie a medzinárodných zmlúv.

Nakoľko predmetom realizácie navrhovaného projektu je výstavba diaľnice, nie je zapojenie partnera/partnerov do projektu potrebné, keďže všetky činnosti zabezpečí z titulu svojich kompetencií žiadateľ – NDS. Iné subjekty nemajú v SR oprávnenie zabezpečovať rozvojovú činnosť na diaľničnej sieti, a preto je jediným relevantným žiadateľom pre tento typ projektu práve NDS. NDS disponuje dostatočným personálnym, technickým a technologickým zázemím, skúsenosťami a tiež know-how potrebnými pre implementáciu a riadenie celého projektu, pričom len stavebná časť projektu bude zrealizovaná dodávateľsky – zhotoviteľom, ktorý vzíde z procesu verejného obstarávania (dodávateľ nemá postavenie partnera projektu).

Princíp partnerstva bol, resp. je aplikovaný v rámci prípravnej fázy projektu – relevantní partneri boli/sú súčasťou schvaľovacieho a povoľovacieho procesu (regionálne, miestne, mestské a ostatné orgány verejnej správy v pozícii správneho orgánu v konaní a občianska spoločnosť v pozícii pripomienkujúcej verejnosti). Ostatní vyššie uvedení partneri nie sú relevantní k predmetu predkladaného zámeru NP.

Popis národného projektu

5. Východiskový stav

- a. Uveďte východiskové dokumenty na regionálnej, národnej a európskej úrovni, ktoré priamo súvisia s realizáciou NP:
 - Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030
 - Program Slovensko 2021 - 2027
 - Územný plán VÚC Žilinského kraja, jeho zmeny a doplnky
- b. Uveďte predchádzajúce výstupy z dostupných analýz, na ktoré nadväzuje navrhovaný zámer NP (štatistiky, analýzy, štúdie,...):
 - Štúdia realizovateľnosti pre stavbu diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Čadca (2023)
Štúdia realizovateľnosti je zverejnená na webovej stránke NDS: <https://ndsas.sk/stavby/studie-realizovatelnosti> a je rozdelená do štyroch etáp, pričom štvrtá etapa je súhrnná za celý riešený úsek. Jednotlivé etapy projektu v štúdiu realizovateľnosti sú nasledovné:
 - 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)

V rámci úseku D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica boli detailne preverené a posúdené pomocou analýz a kritérií tri navrhované varianty. Výsledné hodnotenie variantov je nasledovné:

Variant 1 je stabilizovaným riešením, ktoré je už spracované vo vyšších stupňoch dokumentácie, a táto štúdia realizovateľnosti mala preukázať, či je možné docieľiť zníženie nákladov za cenu zmeny projektu diaľnice D3 v úseku Kysucké Nové Mesto – Oščadnica. V rámci štúdie bolo zistené, že tento variant má síce najvyššie náklady, ale maximálny rozdiel výšky stavebných nákladov medzi variantmi činí 12 %. Variant 1 má objektívne lepšie výsledky kľúčových parametrov vo váhovom bodovom hodnotení, ako zvyšné dva varianty.

Variant 2A má nevyhovujúce usporiadanie sprievodnej komunikácie. Tá vedie intravilánom obcí a prináša do nich tranzitnú dopravu. Tento variant dopadol ako najhorší aj vo váhovom bodovom hodnotení a v porovnaní SWOT analýzy.



Variant 2B prináša oproti variantu 1 niektoré pozitíva, napríklad zníženie intenzity dopravy v meste Krásno nad Kysucou alebo možné napojenie rozvojových lokalít na sprievodnú komunikáciu. V kľúčových rozhodujúcich parametroch (termín realizácie, stav prípravy stavby, vplyv na životné prostredie) je tento variant výrazne horší ako variant 1. Je možné očakávať, že v prípade zvolenia tohto variantu dôjde k odsunutiu termínu realizácie. Úspora nákladov oproti variantu 1 dosahuje hodnotu cca 3 %, čo nie je tak významným prínosom, aby to vyvážilo vyššie uvedené nedostatky.

Odporúčania pre ďalšiu projektovú prípravu:

- Stanoviť výsledný variant technického riešenia do ďalšej projektovej prípravy.
- Aktualizácia dotknutých ÚPD podľa zvoleného variantu riešenia (úprava trasy v nadväznosti na požiadavky migračných štúdií, nesúlad medzi kategóriou diaľnice D3 uvažovanou v ÚPD a návrhom).
- Zabezpečiť realizáciu archeologického prieskumu v rámci ďalších stupňov spracovania projektovej dokumentácie.
- Ak by boli ďalej sledované varianty 2A a 2B, je pri ďalšej príprave nutná práca na podrobnejšom terénnom modeli, spracovanie podrobnejších inžiniersko-geologických prieskumov a doplnenie migračnej štúdie pre upresnenie požiadaviek na migráciu zveri pre tieto varianty. Pre ďalšiu prípravu a proces EIA je nutné spresniť a doplniť spracované hlukové a emisné štúdie, štúdiu vplyvu na zdravie, vyhodnotenie vplyvov na krajinný ráz, dendrologický prieskum, biologický prieskum, biologické hodnotenie a ďalšie potrebné podklady.

Na základe navrhnutého technického riešenia, predpokladaných prínosov, dopadov a negatívnych výsledkov ekonomického posúdenia je možné odporučiť nasledujúci postup. Tento postup by mal zlepšiť efektívnosť stavby a plnenie cieľov projektu. Odporučený nasledujúci postup je ovplyvnený najmä negatívnym výsledkom ekonomického hodnotenia a je teda nutné ďalej preverovať faktory, ktoré by tento výsledok mohli zmeniť:

- Z pohľadu komplexnosti a homogenity komunikačnej siete je posudzovaná stavba diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Čadca, resp. III. etapa: úsek Kysucké Nové Mesto – Oščadnica potrebná, a preto je vhodné pokračovať v príprave stavby.
- Pred pokračovaním prípravy stavby do ďalších podrobnejších fáz je nutné preveriť možnosti optimalizácie a zefektívnenia investície, napr. jedným z nasledujúcich postupov:
 - Pomocou dopravného modelovania preverenie optimalizácie rozmiestnenia mimoúrovňových križovatiek na diaľnici D3 Žilina (Brodno) – Čadca, ktoré by malo vplyv na presun vozidiel zo sprievodnej komunikácie na diaľnicu D3 a optimalizáciu dojazdových vzdialeností na diaľnicu.
 - Preverenie odlišného technického riešenia diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Čadca a vyvolaných úprav ďalšej infraštruktúry, ktoré je nad rámec zadania tejto štúdie, za účelom zníženia investičných nákladov. Napríklad.: Vybudovanie úsekov s možnosťou bezpečného predbiehania, odstránenie úrovňových križovatiek a úrovňových križení s nemotorovou dopravou, zabezpečenie komunikácií na minimalizáciu stretov so zverou, tj. oplotenie, vybudovanie ekoduktov.
 - Ekonomickú rentabilitu neposudzovať iba pre osamotený úsek diaľnice, ale pre celý funkčný celok diaľnice D3, ktorý má z hľadiska používateľov najvyššiu atraktivitu a vyšší potenciál pre prevedenie tranzitnej dopravy na dopravnú infraštruktúru vyššej kategórie.

- c. Popíšte problémové a prioritné oblasti, ktoré rieši zámer NP. (Zoznam známych problémov, ktoré vyplývajú zo súčasného stavu a je potrebné ich riešiť):

Zámer NP rieši výstavbu úseku diaľnice D3 v úseku Kysucké Nové Mesto – Oščadnica.

Diaľničný úsek Kysucké Nové Mesto - Oščadnica je súčasťou diaľničného ťahu D3, ktorý sa v križovatke Hričovské Podhradie napája na diaľnicu D1, tvoriacu v Slovenskej republike základný ťah v smere východ – západ. Riešený úsek D3 dopĺňa diaľničnú sieť v smere Žilina – Kysucké Nové Mesto – Čadca – Skalité, čím vytvára s úsekom D1 od Bratislavy jednu zo severo–južných dopravných osí Slovenska. V celom úseku D3 je v súčasnosti doprava vedená po existujúcich cestách I/11 a I/12, ktoré sú využívané aj tranzitnou medzištátnou prepravou čo výrazne znižuje plynulosť a rýchlosť dopravy, znehodnocuje životné prostredie nadmerným hlukom a exhalátmi,



ohrozuje bezpečnosť a zdravie ich obyvateľov. Obe komunikácie vyúsťujú na hraničných priechodoch – cesta I/11 na priechode SR/ČR - Svrčinovec/Mosty u Jablunkova a cesta I/12 na priechode SR/PL - Skalité/Zwardoň.

V predmetnom úseku je doprava v súčasnosti vedená po existujúcej ceste I/11 v úzkom multimodálnom koridore údolia rieky Kysuca. Samotná cesta I/11 je v súčasnosti preťažovaná najmä tranzitnou nákladnou dopravou a nevyhovuje požiadavkám pre takúto dopravu.

Na seba nadväzujúce, postupne budované úseky diaľnice D3 Žilina, Strážov - Žilina, Brodno; Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto; Kysucké Nové Mesto – Oščadnica; Oščadnica – Čadca; Čadca – Svrčinovec; Svrčinovec - Skalité a Skalité - hranica SR/PR splnia funkciu dopravného prepojenia hlavného mesta a juhozápadných oblastí Slovenska s Kysucami a nadväzne s Poľskou republikou.

Konfigurácia územia, zástavba napojená tesne na existujúce komunikácie, obsadenosť reálneho koridoru ostatnými dopravnými a prírodnými líniovými prvkami (rieka Kysuca, cesty I/11, II/520, III/2051 (01162), III/2014 (01160), III/2017 (01187), miestne komunikácie a trať ŽSR) neumožňujú zvýšiť kapacitu súčasných komunikácií.

Aktuálny stav naráža na hranicu kapacity súčasnej cesty I/11, pričom dochádza aj k dopravným kongesciám. Úsek cesty medzi Kysuckým Novým Mestom a Oščadnicou dosahuje priemerné denné intenzity približne 18,7 tis. vozidiel denne, z čoho približne 28 % tvorí nákladná doprava. Podľa metodiky prioritizácie bola optimálna kapacita úseku naplnená na približne 86 %. Z tohto dôvodu bol úsek zaradený na 8. miesto v zozname priorit výstavby cestnej infraštruktúry.

- d. Uvedte, na ktoré z ukončených a prebiehajúcich národných projektov¹⁰ zámer NP priamo nadväzuje, v čom je navrhovaný NP od nich odlišný, resp. na ktoré NP čiastočne nadväzuje / prelína sa s nimi v istej časti a ako sú v ňom zohľadnené (čiastkové) výsledky/dopady predchádzajúcich NP (ak je to relevantné):

Zámer NP priamo nenadväzuje na žiadny prebiehajúci, resp. ukončený projekt spolufinancovaný v rámci Operačného programu Integrovaná infraštruktúra (OPII) alebo Programu Slovensko.

- e. Popíšte administratívnu, finančnú a prevádzkovú kapacitu žiadateľa a partnera (v prípade, ak je v projekte zapojený aj partner):

NDS má bohaté skúsenosti s projektmi prípravy a výstavby projektov cestnej infraštruktúry. NDS má dostatočné odborné, personálne, finančné a technické kapacity a je schopná zabezpečiť realizáciu a udržateľnosť výsledkov projektu. NDS realizovala množstvo projektov v predchádzajúcich programových obdobiach v rámci Operačného programu Základná infraštruktúra, Operačného programu Doprava, ako aj Operačného programu Integrovaná infraštruktúra. Doterajšie skúsenosti s implementáciou projektov umožnili NDS vybudovanie potrebných odborných administratívnych kapacít. Uvedené skutočnosti predurčujú NDS k realizácii tohto národného projektu. Na splnenie úloh v rámci projektu budú vyčlenené útvary NDS:

Úsek generálneho riaditeľa:

- Odbor žiadostí a účtovníctva zo zahraničných zdrojov

Úsek prípravy

- Odbor prípravy diaľnic a rýchlostných ciest
- Oddelenie environmentálnych činností

Investičný úsek

- Odbor výstavby
- Investičný odbor Žilina

¹⁰ V prípade, ak je to relevantné, uvedte aj ukončené národné projekty z programového obdobia 2014 – 2020.



NDS je štátna akciová spoločnosť, pričom držiteľom jedinej akcie je Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky (MD SR). Zakladateľskú listinu a stanovky NDS schvaľuje Vláda Slovenskej republiky na návrh MD SR. Založenie, postavenie a právne pomery NDS upravuje Obchodný zákonník, ak zákon č. 639/2004 Z. z. o Národnej diaľničnej spoločnosti a o zmene a doplnení zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov (v znení zákona č. 747/2004 Z. z.) neustanovuje inak.

V mene spoločnosti navonok konajú a za spoločnosť sú oprávnení podpisovať a zaväzovať ju vždy najmenej dvaja členovia predstavenstva, z ktorých jeden musí byť predseda alebo podpredseda predstavenstva. NDS je vlastníkom siete diaľnic a rýchlostných ciest, v zmysle zákona zabezpečuje plánovanie, prípravu a výstavbu, a zároveň zabezpečuje ich opravu a údržbu, okrem koncesných ciest, a to na základe programov MD SR, programov schválených Vládou Slovenskej republiky vrátane spoločných programov Slovenskej republiky a Európskej únie a medzinárodných zmlúv.

6. Hlavné ciele NP (stručne):

V tejto časti popíšte očakávané ciele a očakávané výstupy / výsledky projektu. Popíšte prínos projektu pre napĺňanie cieľov a výsledkov príslušnej priority / špecifického cieľa / opatrenia Programu Slovensko 2021 – 2027, ako aj súvisiacich strategických dokumentov na národnej úrovni (ak je to relevantné).

Hlavným cieľom projektu je zvýšenie bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky a zníženie negatívnych vplyvov z cestnej dopravy na životné prostredie v sídlach.

Realizáciou projektu sa prispeje k plneniu cieľov a očakávaných výsledkov Opatrenia 3.1.2 Odstránenie kľúčových úzkych miest na cestnej infraštruktúre prostredníctvom výstavby nových úsekov diaľnic v rámci špecifického cieľa RSO3.1. Rozvoj udržateľnej, inteligentnej, bezpečnej a intermodálnej siete TEN-T odolnej proti zmene klímy Programu Slovensko 2021 – 2027.

Výstavbou nového úseku diaľnice dôjde k zvýšeniu kapacity a kvality dopravného spojenia s okolitými štátmi (Poľskou republikou a Českou republikou), eliminácii kongescií spôsobujúcich časové straty a zvýšené prevádzkové náklady, zvýši sa bezpečnosť cestnej premávky a zníži nehodovosť, ako aj negatívne vplyvy cestnej dopravy na životné prostredie v intraviláne miest a obcí. Napojením regiónu na komunikáciu vyššej kategórie sa vytvoria podmienky pre zlepšenie mobility obyvateľstva, zvýšenie potenciálu rastu zamestnanosti a konkurencieschopnosti regiónu.

Cieľom projektu je vybudovanie modernej, vysoko kapacitnej pozemnej komunikácie – diaľnice, pre bezpečné a plynulé vedenie prevažne tranzitnej automobilovej dopravy v riešenom území v nadväznosti na príľahlé a do výstavby pripravované úseky, ako i ucelenú a homogénnu trasu diaľnice D3.

Účelom navrhovanej stavby diaľnice D3 je zlepšiť dopravnú situáciu v širšom okolí, nie len v momentálne dotknutom území. Vybudovanie tejto stavby pozitívne ovplyvní dopravnú situáciu na celom severo-južnom ťahu na území Slovenska. Odstránia sa tým straty času vodičov a cestujúcich, podstatne sa zlepši dopravný komfort účastníkov premávky. Zároveň sa pozitívne ovplyvní životné prostredie v blízkosti už existujúcich komunikácií. V neposlednom rade dôjde k sanácii rozsiahleho územia postihnutého svahovými deformáciami, zvýšeniu jeho stability, ako aj k možnosti tieto územia v budúcnosti lepšie využívať.

Zároveň sa dosiahne aj plynulejšie, rýchlejšie a bezpečnejšie prepojenie dvoch najväčších kysuckých priemyselných centier - okresných sídiel Kysucké Nové Mesto a Čadce s krajským mestom Žilina, čím sa tiež celkove zlepšia dopravno-prevádzkové podmienky pre tranzitnú dopravu na tomto pre Slovensko dôležitom ťahu v smere sever - juh.

Očakávané výsledky projektu:

- Zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky a zníženie nehodovosti,
- Znižovanie negatívnych vplyvov na životné prostredie v intraviláne miest a obcí,



• **Skrátenie času cestovania:**

Výstavba diaľnice D3 skráti priemerný čas cestovania o približne 4 minúty. Priemerná doba prejazdu úsekom od Kysuckého Lieskovca po Oščadnicu je v súčasnosti 9 minút, v čase ranných špičiek je to v smere na Žilinu 10 až 20 minút. Vybudovaním diaľnice a zvýšením jazdnej rýchlosti je priemerný čas prejazdu možné znížiť o približne 4 minúty.

• **Zvýšenie kapacity a kvality dopravného spojenia:**

Aktuálny stav naráža na hranicu kapacity súčasnej cesty I/11, pričom dochádza aj k dopravným zápcham. V súčasnosti dosahujú denné intenzity na úseku Krásno nad Kysucou úroveň 18,7 tis. vozidiel, z čoho 28 % tvoria nákladné vozidlá. Realizáciou projektu dôjde k vybudovaniu novej, kapacitnej komunikácie s technickými parametrami vyhovujúcimi súčasným aj výhľadovým dopravným intenzitám.

7. Merateľné ukazovatele NP a iné údaje

V tabuľke nižšie uvedte merateľné ukazovatele projektu a iné údaje. Poskytovateľ v spolupráci so žiadateľom uvádzajú povinne minimálne jeden merateľný ukazovateľ projektu – výstup a minimálne jeden merateľný ukazovateľ projektu výsledok¹¹. Merateľné ukazovatele projektu musia byť definované tak, aby odrážali výstupy/výsledky projektu a predstavovali kvantifikáciu toho, čo sa realizáciou aktivít za požadované výdavky dosiahne¹².

Zoznam merateľných ukazovateľov projektu

Typ merateľného ukazovateľa projektu	Kód merateľného ukazovateľa projektu ¹³	Názov merateľného ukazovateľa projektu	Merná jednotka merateľného ukazovateľa projektu	Indikatívna cieľová hodnota ¹⁴
výstup	PSKPRC043	Dĺžka nových alebo vylepšených ciest – TEN-T	km	9,625
výsledok	PSKPRCR55	Používatelia novovybudovaných, rekonštruovaných, zlepšených alebo modernizovaných ciest za rok	osobokilometre / rok	90 245 460
výsledok	PSKPRCR56	Časové úspory vďaka lepšej cestnej infraštruktúre	človekodoň / rok	17 285,11

Zoznam iných údajov projektu (ak relevantné)

Kód iného údajá ¹⁵	Názov iného údajá	Merná jednotka iného údajá
N/A	N/A	N/A

¹¹ Všeobecne v prípade merateľného ukazovateľa projektu – výsledok s výnimkou projektov technickej pomoci (okrem aktivít technickej pomoci zameraných na financovanie informačných systémov, CPV, vzdelávania administratívnych kapacít a materiálovo-technického zabezpečenia), projektov návratnej finančnej pomoci a projektov, ktorých cieľová skupina je totožná s účastníkom projektu, ktorá bude monitorovaná prostredníctvom spoločných merateľných ukazovateľov programu – výsledku v súlade s prílohou I nariadenia EP a Rady (EÚ) 2021/1057 o ESF+ (karta účastníka) a súčasne platí jedna z dvoch nasledujúcich pod podmienok: projekty sú financované z ESF+, alebo projekty sú financované FST v súlade s čl. 8 písm. k) až m) nariadenia EP a Rady (EÚ) 2021/1056 o FST. Povinnosť stanovenia minimálne jedného výsledkového merateľného ukazovateľa projektu s výnimkou zámerov národných projektov:

• nepredstavujúcich investíciu do výroby a infraštruktúry;

• v rámci, ktorých cieľová skupina je totožná s účastníkom projektu a súčasne platí jedna z dvoch nasledujúcich pod podmienok: projekty sú financované z ESF+, alebo projekty sú financované FST v súlade s článkom 8 písm. k) až m) nariadenia o FST.

¹² V odôvodnených prípadoch sa uvedená tabuľka nevyplní, pričom je nevyhnutné do tejto časti uviesť podrobné a jasné zdôvodnenie, prečo nie je možné uviesť požadované údaje.

¹³ Uvádza sa kód merateľného ukazovateľa projektu, nie kód spoločného, resp. špecifického merateľného ukazovateľa programu. Ak merateľný ukazovateľ projektu ešte nemá pridelený kód, uvádza sa „n/a“.

¹⁴ V zmysle zmluvy o poskytnutí nenávratného finančného príspevku sa pre typ merateľného ukazovateľa projektu – výstup štandardne cieľová hodnota nastavuje ku koncu realizácie národného projektu. Pre typ merateľného ukazovateľa projektu – výsledok sa štandardne cieľová hodnota nastavuje na obdobie udržateľnosti národného projektu.

¹⁵ Ak iný údaj ešte nemá pridelený kód, uvádza sa „n/a“.



8. Prínosy, ktoré sa dajú očakávať pre cieľové skupiny (ak je to relevantné)

Cieľová skupina	Počet ¹⁶	Prínos
verejnosť	Počet nie je možné exaktne určiť, projekt (realizačná fáza) a z neho plynúce benefity sú určené pre verejnosť vrátane tuzemských a zahraničných dopravcov/prepravcov*	Zvýšenie bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky, zníženie negatívnych vplyvov z cestnej dopravy

V prípade viacerých cieľových skupín doplňte prínos pre každú z nich.

* Početnosť cieľovej skupiny bude určená analýzou cestnej siete diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy v správe NDS, ktorá poskytne pohľad na predpokladaný počet užívateľov. Predpokladané denné priemerné intenzity cestnej dopravy sa v danom úseku budú v roku 2030 pohybovať na hranici 19 000 vozidiel.

9. Aktivity národného projektu

- a. V tabuľke nižšie uveďte rámcový popis aktivít, ktoré budú v rámci identifikovaného národného projektu realizované.

Názov aktivity	Čo sa má aktivitou dosiahnuť	Spôsob realizácie (žiadateľ a / alebo partner)	Realizácia aktivity od – do ¹⁷
Hlavná aktivita 1 – Výstavba nového úseku diaľnice D3	Zvýšenie bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky, zníženie negatívnych vplyvov z cestnej dopravy prostredníctvom výstavby úseku diaľnice D3	žiadateľ	07/2025 – 01/2029
Podporná aktivita – Riadenie projektu	Zabezpečenie projektových a administratívnych prác pre úspešnú implementáciu projektu	žiadateľ	10/2024 – 01/2029
Podporná aktivita - Publicita a informovanosť	Zabezpečenie publicity projektu v zmysle Manuálu pre informovanie a komunikáciu	žiadateľ	10/2024 – 01/2029

V prípade viacerých aktivít, doplňte informácie za každú z nich.

- b. Uveďte detailnejší popis aktivít.

Okrem detailnejšieho popisu každej oprávnenej hlavnej aktivity uveďte, ako je v projekte zabezpečené dodržiavanie horizontálnych princípov podľa čl. 9 nariadenia o spoločných ustanoveniach, ako aj podľa uznesenia vlády SR č. 668 z 26. októbra 2022.

Ak po schválení zámeru NP komisiou pri Monitorovacom výbore pre Program Slovensko 2021 – 2027 dôjde k podstatnej zmene v rozsahu hlavných aktivít NP uvedených vyššie (t. j. minimálne jedna hlavná aktivita nebude v rámci NP realizovaná, resp. má dôjsť k výraznému zväčšeniu alebo zmenšeniu rozsahu schválených aktivít, príp. doplneniu novej aktivity), riadiaci orgán / sprostredkovateľský orgán predloží pred vyhlásením výzvy na schválenie príslušnej komisii pri Monitorovacom výbore pre Program Slovensko 2021 – 2027 upravený zámer NP. Z dôvodu zabezpečenia overenia dodržania vyššie uvedenej zásady poskytovateľ vo výzve na predkladanie

¹⁶ Ak nie je možné uviesť početnosť cieľovej skupiny, uveďte do tejto časti zdôvodnenie.

¹⁷ Údaj uveďte v mesiacoch, počítaných od začiatku realizácie projektu (napr. 3 – 24), alebo informáciou o realizácii aktivity počas celého projektu, aby bolo zrejmé časová nadväznosť aktivít (ak je to relevantné).



ŽoNFP v rámci relevantnej podmienky poskytnutia príspevku zadefinuje hlavné aktivity schváleného zámeru NP ako povinné hlavné aktivity projektu.

Hlavnou aktivitou projektu D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica je:

Hlavná aktivita č. 1: Výstavba nového úseku diaľnice D3

Hlavná aktivita projektu zahŕňa stavebné práce a externý stavebný dozor.

Podaktivita č. 1.1 - Stavebné práce:

Celková dĺžka úseku D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica je (od km 22,300 po km 31,925) 9 625 m. Súčasťou riešeného úseku je veľké ľavostranné odpočívadlo Krásno nad Kysucou, mimoúrovňová križovatka Krásno nad Kysucou.

Diaľnica je v nadväznosti na predchádzajúce úseky navrhnutá ako štvorpruhová, smerovo rozdelená komunikácia kategórie D 24,5/100 (80). Parametre riešeného úseku vyhovujú návrhovej rýchlosti 100 km/hod takmer na celom úseku trasy. Výnimkou je len oblasť oproti obci Dunajov a na konci úseku pri Oščadnici, kde vzhľadom na konfiguráciu terénu (horské územie) v súlade s STN 73 6101 (Projektovanie diaľnic) bolo možné použiť nižšie technické parametre a návrhovú rýchlosť znížiť na 80 km/hod.

Navrhovaná stavba si vyžaduje realizáciu veľkého množstva preložiek a úprav inžinierskych sietí – NN vedení, VV vedení, vodovodov, kanalizácií a telefonických a optických káblov.

Diaľnica D3 bude v celom úseku oplotená. Vybavená bude informačným systémom diaľnice.

Parametre stavby:

- počet objektov: 226
- dĺžka stavby: 9,625 kilometra
- šírkové usporiadanie: D 24,5/100 (80)
- počet mostov: 20 (z toho 2 rekonštrukcie)
- počet ekoduktov: 2
- počet múrov (oporné múry, zárubné múry): 17
- počet protihlukových stien: 13
- počet mimoúrovňových križovatiek: 1
- počet odpočívadiel: 1

Realizácia stavebných prác bude vykonaná zhotoviteľom, ktorý bude vybraný na základe verejnej súťaže v súlade so zákonom o verejnom obstarávaní.

Podaktivita č. 1.2 - Stavebný dozor:

Stavebný dozor bude zabezpečený externým dodávateľom. Výber bude realizovaný prostredníctvom verejnej súťaže v súlade so zákonom o verejnom obstarávaní.

Podporné aktivity:

1. Riadenie projektu – aktivitu budú zabezpečovať interní zamestnanci NDS, ktorí majú dostatočné kvalifikačné predpoklady a skúsenosti s implementáciou investičných dopravných projektov. Zároveň NDS disponuje primeranými administratívnymi a technickými kapacitami pre efektívne riadenie projektu.

2. Publicita a informovanie – aktivita bude realizovaná interne prostredníctvom zamestnancov NDS. V rámci podpornej aktivity publicita a informovanie budú realizované prostriedky publicity projektu v zmysle Manuálu pre informovanie a komunikáciu Programu Slovensko.

Výdavky spojené s realizáciou podporných aktivít budú hradené z vlastných zdrojov prijímateľa a z tohto dôvodu nie sú zahrnuté do rozpočtu projektu.



Dodržiavanie horizontálnych princípov podľa čl. 9 nariadenia o spoločných ustanoveniach, ako aj podľa uznesenia vlády SR č. 668 z 26. októbra 2022.

Projekt bude realizovaný v súlade s horizontálnymi princípmi s povinnosťou dodržania súladu projektu s Chartou základných práv Európskej únie, rodovou rovnosťou, nediskrimináciou a prístupnosťou osôb so zdravotným postihnutím, ktoré sú definované v Partnerskej dohode SR na roky 2021 – 2027 a v čl. 9 nariadenia o spoločných ustanoveniach, berúc do úvahy Chartu základných práv Európskej únie a povinnosti vyplývajúce z Dohovoru OSN o právach osôb so zdravotným postihnutím a zabezpečenia prístupnosti v súlade s jeho článkom 9, ako horizontálne základné podmienky.

Proces monitorovania plnenia princípu udržateľného rozvoja bude na projektovej úrovni sledovaný prostredníctvom monitorovacích správ.

Hlavným cieľom je zabezpečenie environmentálnej, sociálnej a ekonomickej udržateľnosti rastu s osobitným dôrazom na ochranu a zlepšenie životného prostredia.

Projekt bude prispievať a podporovať udržateľnú dopravu, odstraňovať prekážky v kľúčových sieťových infraštruktúrach a podporovať mobilitu pracovnej sily.

Projekt v súlade s HP prispieva k podpore nediskriminácie, rovnosti mužov a žien, nakoľko dielo po odovzdaní do užívania bude využívané verejnosťou bez rozdielu pohlavia, rasy, veku a iného. Zároveň mala verejnosť možnosť vyjadriť sa k projektu v povoľovacom procese a v procese posudzovania vplyvov na ŽP bez rozdielu pohlavia.

Projekt bude realizovaný v súlade s princípmi desegregácie, destigmatizácie a degetoizácie v zmysle Metodického výkladu pre efektívne uplatňovanie princípov 3D v Programe Slovensko 2021-2027. Realizácia hlavných aktivít a podaktivít projektu nespôsobuje prehĺbenie sociálneho vylúčenia marginalizovaných rómskych komunít a nespôsobuje zhoršenie situácie v oblasti segregácie, getoizácie alebo stigmatizácie rómskej komunity.

10. Predpokladaný časový rámec

Predpokladaný dátum vyhlásenia výzvy vo formáte mesiac/rok	09/2024
Predpokladaná doba realizácie NP v mesiacoch	43

Termíny v tabuľke nie sú záväzné.

11. Finančný rámec¹⁸

Fond	Kohézny fond	
Celkové oprávnené výdavky NP podľa kategórie regiónu¹⁹ (v EUR)	neaplikuje sa	395 957 631,20
Zdroj EÚ podľa kategórie regiónu²⁰ (v EUR)	neaplikuje sa	336 563 986,52
Vlastné zdroje prijímateľa²¹ podľa kategórie regiónu²² (v EUR)	neaplikuje sa	0,00

¹⁸ Finančný rámec je potrebné uvádzať za celý NP spolu a v prípade financovania NP z viacerých priorít/specifických cieľov, aj v rozdelení podľa špecifických cieľov.

¹⁹ V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.

²⁰ V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.

²¹ Uveďte v súlade so Stratégiou financovania Európskeho fondu regionálneho rozvoja, Európskeho sociálneho fondu plus, Kohézneho fondu, Fondu na spravodlivú transformáciu a Európskeho námorného, rybolovného a akvakultúrneho fondu na programové obdobie 2021 – 2027

²² V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.

12. Rozpočet

V tejto časti uveďte, ako bol pripravovaný indikatívny rozpočet a ako spĺňa kritérium „hodnota za peniaze“, t. j. akým spôsobom bola odhadnutá cena za každú položku, napr. prieskum trhu, analýza minulých výdavkov spojených s podobnými aktivitami, nezávislý znalecký posudok. V prípade, ak príprave projektu predchádza vypracovanie štúdie uskutočniteľnosti, ktorej výsledkom je, okrem iného aj určenie výšky alokácie, je potrebné uviesť túto štúdiu ako zdroj určenia výšky finančných prostriedkov. Skupiny výdavkov doplňte v súlade s Príručkou oprávnenosti výdavkov v platnom znení. V prípade infraštruktúrnych projektov, ako aj projektov súvisiacich s obnovou mobilných prostriedkov, sa do ukončenia verejného obstarávania uvádzajú položky rozpočtu len do úrovne aktivít.

Uveďte, či bude v národnom projekte využité zjednodušené vykazovanie výdavkov a ak áno, ktorá forma. V prípade využitia paušálnej sadzby ktorej výška je stanovená v nariadení sa spôsob stanovenia sadzby nepožaduje.

Zjednodušené vykazovanie výdavkov nebude v projekte využívané.

Indikatívna výška finančných prostriedkov určených na realizáciu národného projektu a ich výstižné zdôvodnenie

Predpokladané finančné prostriedky na aktivity NP	Celkové oprávnené výdavky (v EUR)	Plánované vecné vymedzenie
Hlavné aktivity		
Hlavná aktivita 1 – Výstavba nového úseku diaľnice D3		
1.1 Stavebné práce		
skupina výdavkov 021 - stavby	386 300 128,00	Výstavba úseku D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica v dĺžke 9,625 km. Práce zhotoviteľa súvisiace s uskutočnením diela budú zabezpečené prostredníctvom verejnej súťaže v súlade so súťažnými podkladmi a budúcou Zmluvou o dielo. Výber zhotoviteľa bude zabezpečený prostredníctvom verejnej súťaže v súlade so zákonom o verejnom obstarávaní. Presná výška výdavku bude stanovená po ukončení verejného obstarávania a na základe uzavretej zmluvy s úspešným uchádzačom. Predpokladaná hodnota zákazky na stavebné práce vychádza z orientačného rozpočtu DSP v podrobnosti DRS.
1.2 Stavebný dozor		
skupina výdavkov 021 - stavby	9 657 503,20	Výber stavebného dozoru bude zabezpečený prostredníctvom verejnej súťaže v súlade so zákonom o verejnom obstarávaní. Presná výška výdavku bude stanovená po ukončení verejného obstarávania a na základe uzavretej zmluvy s úspešným uchádzačom. Predpokladaná hodnota zákazky na stavebné práce vychádza z výpočtu zodpovedajúcemu 2,5% z predpokladanej ceny stavebných prác.
Hlavné aktivity spolu	395 957 631,20	
Podporné aktivity		
Publicita a informovanosť 518 – Ostatné služby	0,00	Výdavky súvisiace s publicitou projektu budú hradené z vlastných zdrojov prijímateľa.
Riadenie projektu 521 – Mzdové výdavky	0,00	Výdavky súvisiace s interným riadením projektu budú hradené z vlastných zdrojov prijímateľa.



Podporné aktivity SPOLU	0,00	
CELKOM	395 957 631,20	

V prípade zvýšenia celkových oprávnených výdavkov NP (po jeho schválení komisiou pri Monitorovacom výbore pre Program Slovensko 2021 – 2027) o viac ako 15 % (a nejde o prípad, kedy je určenie alokácie výsledkom realizovanej štúdie uskutočniteľnosti), riadiaci orgán / sprostredkovateľský orgán predloží pred vyhlásením výzvy na schválenie príslušnej komisii pri Monitorovacom výbore pre Program Slovensko 2021 – 2027 upravený zámer NP.

13. Ďalšie informácie o národnom projekte

Definuje riadiaci orgán / sprostredkovateľský orgán, ak je to relevantné, v nadväznosti na zameranie projektu (napr. v prípade IT projektov odkaz na dokumentáciu projektu dostupnú v Metainformačnom systéme MIRRI SR <https://metais.vicpremier.gov.sk/>).

Príloha:

Prílohu zámeru národného projektu tvorí mapa s vyznačením lokalizácie projektu.

