



Zámer národného projektu¹

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

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) | 535 143 219,55 |
| 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 komunit a bude financovaný z alokácie so špecifickým určením pre marginalizované rómske komunity,
- "nie" v prípade, ak sa projekt neplánuje realizovať v lokalitách Atlasu rómskych komunit 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 komunit 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 komunit, 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 komunit, 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 rýchlostných 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, 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. 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 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto patrí do prvej kategórie priorít výstavby cestnej infraštruktúry – dopravné priority, z dôvodu naplnenia súčasnej kapacity cesty na viac ako 114 %. Súčasne tento úsek patrí aj do základnej siete TEN-T so záväzkom jej dobudovania do roku 2030. Projekt je zaradený do indikatívneho Harmonogramu prípravy a výstavby projektov cestnej infraštruktúry (<https://www.mindop.sk/priority/cestny-harmonogram>).

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.



Úsek D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto je prvou etapou 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. Na prípravu projektu vrátane výkupu súvisiacich pozemkov bolo doteraz vynaložených viac ako 30 mil. eur. 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 Žilina Brodno – Kysucké Nové Mesto 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 výzvu 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 koncesných ciest, a to na základe programov ministerstva, programov schválených vládou vrátane spoločných programov Slovenskej republiky a Európskej únie a medzinárodných zmlúv.

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



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 potrebným 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).
V rámci štúdie realizovateľnosti bol posudzovaný koridor medzi mestami Žilina a Čadca, ktorý vedie údolím rieky Kysuca a pozdĺž cesty I/11. Celá stavba diaľnice D3 bola rozdelená na 4 etapy, pričom štvrtá etapa je súhrnná za celý riešený úsek:
 - 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)

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 slúžili 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 (sledované indikátory sú mierne pod hraničnými hodnotami), 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.

Štúdia realizovateľnosti „D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto“ je zverejnená na web stránke NDS: <https://ndsas.sk/stavby/studie-realizovatelnosti>

- 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 diaľnice D3 v úseku D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto.

Diaľnica D3 má prepojiť hlavné mesto Slovenska – Bratislavu po diaľnici D1, od križovatky Hričovské Podhradie po diaľnici D3, so severom republiky po hranicu SR/PL. Za hranicou SR/PL (Zwardoń) sa diaľnica D3 napája na poľskú rýchlostnú cestu S1. Predmetná diaľnica je zároveň súčasťou multimodálneho dopravného koridoru č. VI, Transeurópskych sietí a Transeurópskej magistrály v smere sever – juh E75.

Celým záujmovým územím dnes prechádza ako hlavná trasa komunikácia I. triedy I/11, smerovo nerozdelená a v šírkovom usporiadaní C11,5.

Súčasným využitím územia, ktorým stavba prechádza, je niva rieky Kysuca so zástavbou sídiel, ktoré sa nachádzajú pozdĺž tejto rieky. Pre danú oblasť je diaľnica potenciálom pre budúci rozvoj a zlepšenie dostupnosti pomocou najpriamejšej a kvalitnejšej komunikácie. V niektorých lokalitách navrhnutá trasa vedie v blízkosti existujúcej zástavby, súčasťou návrhu komunikácií sú teda aj opatrenia na zmiernenie ich negatívnych vplyvov na okolie. Benefitom oproti súčasnému stavu je odvedenie tranzitnej dopravy mimo existujúcej, kapacitne nevyhovujúcej cesty I/11.

Aktuálny stav naráža na hranicu kapacity súčasnej cesty I/11, v dôsledku čoho dochádza k častým dopravným nehodám a zápcham. Úsek cesty I/11 medzi Žilinou a Kysuckým Novým Mestom dosahuje denné intenzity viac ako 22 tis. vozidiel, s podielom nákladnej dopravy približne 23 %. Realizácia projektu prináša zlepšenie bezpečnosti dopravy, úspory času a zníženia vplyvu hluku a emisií.

- 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 nadväzuje na ukončený projekt Operačného programu Integrovaná infraštruktúra (OPII) D3 Žilina Strážov – Žilina Brodno (2. fáza), ITMS kód 311021B373 a prebiehajúce projekty OPII:

D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, privádzač (ITMS kód: 311021CPN5),

D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto (projektová príprava D3) (ITMS kód: 311021AXM3).

- 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

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



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 rýchlостných ciest
- Oddelenie environmentálnych činností

Investičný úsek

- Odbor výstavby
- Investičný odbor Žilina

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 rýchlостných 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.

Očakávané výsledky projektu:

- Zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky a zníženie nehodovosti:

Úsek cesty I/11 medzi Žilinou a Čadcou patrí medzi najviac nehodové úseky na cestách I. triedy. Hustota dopravných nehôd so zraneniami je na porovnávanom úseku 1. etapy násobne vyššia než je priemer



na cestách I. triedy. K nehodám so smrteľnými následkami v okrese Kysucké Nové Mesto a Čadca dochádza v priemere raz ročne.

- Vybudovanie diaľnice skráti čas cestovania o približne polovicu:

Priemerná doba prejazdu 11 km úseku je v súčasnosti 12 minút, v čase ranných a poobedných špičiek je to 16 až 40 minút. Vybudovaním diaľnice D3 je priemerný čas možno znížiť na približne 6 minút. S výstavbou súbežnej cesty I/11 sa po realizácii investície čas prejazdu po starej ceste skráti o približne 3 minúty.

- Zvýšenie kapacity a kvality dopravného spojenia:

Aktuálny stav naráža na hranicu kapacity súčasnej cesty I/11, v dôsledku čoho dochádza k častým dopravným nehodám a zápcham. Úsek cesty I/11 medzi Žilinou a Kysuckým Novým Mestom dosahuje denné intenzity viac ako 22 tis. vozidiel, s podielom nákladnej dopravy približne 23 %. 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 uveďte 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 | PSKPRCO43 | Dĺžka nových alebo vylepšených ciest – TEN-T | km | 11,200 |
| výsledok | PSKPRCR55 | Používatelia novovybudovaných, rekonštruovaných, zlepšených alebo modernizovaných ciest za rok | osobokilometre / rok | 116 219 413 |
| výsledok | PSKPRCR56 | Časové úspory vďaka lepšej cestnej infraštruktúre | človekdeň / rok | 28 320,61 |

Zoznam iných údajov projektu (ak relevantné)

| Kód iného údajja ¹⁵ | Názov iného údajja | Merná jednotka iného údajja |
|--------------------------------|--------------------|-----------------------------|
|--------------------------------|--------------------|-----------------------------|

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“.



| | | |
|-----|-----|-----|
| N/A | N/A | 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 | 05/2025 – 11/2028 |
| Podporná aktivita – Riadenie projektu | Zabezpečenie projektových a administratívnych prác pre úspešnú implementáciu projektu | žiadateľ | 11/2024 – 11/2028 |
| Podporná aktivita - Publicita a informovanosť | Zabezpečenie publicity projektu v zmysle Manuálu pre informovanie a komunikáciu | žiadateľ | 11/2024 – 11/2028 |

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

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).



schválených aktivít, príp. doplnení 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 ŽoNFP v rámci relevantnej podmienky poskytnutia príspevku zadefinuje hlavné aktivity schváleného zámeru NP ako povinné hlavné aktivity projektu.

Hlavnou aktivitou projektu D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto 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 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 11,100 po km 22,300 D3 predstavuje 11,200 km. Riešený úsek diaľnice D3 začína v km 11,100 (stavebná 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.

Na trase diaľnice D3 sa navrhuje 16 mostných objektov, 35 cestných objektov, 18 503 m protihlukových stien, spolu 182 stavebných objektov vrátane ekoduktov na zabezpečenie bezpečnej migrácie zveri. Dopravné prepojenie s okolitou cestnou sieťou je zabezpečené mimoúrovňovými križovatkami (Žilina, Brodno a 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 nadjazdom, ďalej je vedená v súbehu 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 nadjazdom bez jej napojenia.

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.

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 toho 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 povoloňacom 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 | 535 143 219,55 |
| Zdroj EÚ podľa kategórie regiónu²⁰ (v EUR) | neaplikuje sa | 454 871 736,61 |
| Vlastné zdroje prijímateľa²¹ podľa kategórie regiónu²² (v EUR) | neaplikuje sa | 0 |

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 | 522 090 945,9 | Výstavba úseku D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto v dĺžke 11,200 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 projektovej dokumentácie v stupni DSP v podrobnosti DRS - orientačný rozpočet (zhotoviteľ dokumentácie DPP, 09/2023). |
| 1.2 Stavebný dozor | | |
| skupina výdavkov 021 - stavby | 13 052 273,65 | 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 2,5% z predpokladanej ceny stavebných prác. |
| Hlavné aktivity spolu | 535 143 219,55 | |
| Podporné aktivity | | |



| | | |
|---|-----------------------|--|
| Publicita a informovanosť 518 – Ostatné služby | 0,00 | Výdavky súvisiace s publicitou projektu budú hrazené z vlastných zdrojov prijímateľa. |
| Riadenie projektu 521 – Mzdové výdavky | 0,00 | Výdavky súvisiace s interným riadením projektu budú hrazené z vlastných zdrojov prijímateľa. |
| Podporné aktivity SPOLU | 0,00 | |
| CELKOM | 535 143 219,55 | |

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.



