

Príloha 6 Formulár na aktualizáciu štúdie uskutočniteľnosti pred vyhlásením verejného obstarávania

Názov projektu			
Štúdie uskutočniteľnosti: Rýchlostná cesta R2 Kriváň – Tornaľa			
Projekt: R2 Bátka – Figa			
Stručný opis projektu			
Rýchlostná cesta preberie väčšinu tranzitnej dopravy, čím sa výrazne odľahčí existujúca cesta I/16 a vytvoria sa tak predpoklady pre ekonomický rozvoj územia a prijateľné prostredie pre obyvateľov dotknutých obcí. Vybudovaním rýchlostnej cesty sa zvýši plynulosť dopravy, rýchlosť, a zároveň bezpečnosť cestnej premávky a zníži sa negatívny vplyv dopravy na životné prostredie ako aj na život obyvateľov príľahlých obcí.			
Investičné náklady projektu / TCO*	Pôvodná štúdia uskutočniteľnosti	Aktualizácia pred VO	Rozdiel
Investor uvedie výšku investičných nákladov projektu (bez rezervy) *Cenová úroveň 1Q/2014 **Cenová úroveň 4Q/2025 (metodika USI https://www.usz.sk/sluzby/index-vyvoja-cien/)	65 855 656* 119 541 845**	152 591 582	33 049 737
Odôvodnenie zmeny nákladov			
V zmysle odporúčaní ŠtU spracovanej v roku 2014 sa rýchlostná cesta v úseku R2 Bátka - Figa projektovala v polovičnom profile R 11,5/100, ako ľavý jazdný pás výhľadovej štvorpruhovej komunikácie, ktoré plynule nadväzuje na prevádzkovaný úsek R2 Figa - obchvat. Spracovanie dokumentácie na stavebné povolenie s ohľadom na platné právne predpisy, normy, technické predpisy objednávateľa a závery z cestného bezpečnostného auditu, ako aj plnenie podmienok územného rozhodnutia malo dopad na zmenu technického riešenia viacerých objektov stavby. Významnou zmenou bolo zabezpečenie prevádzkyschopnosti úseku rýchlostnej cesty R2 Bátka - Figa, v prípade ak by sa úsek R2 Zacharovce - Bátka nerealizoval. Z toho dôvodu sa križovatková vetva so stavby R2 Zacharovce - Bátka začlenila do stavby R2 Bátka - Figa, ktorá bude prepájať rýchlostnú cestu s cestou I/16. Zmena nastala aj v technickom riešení križovatky Bátka, z priesečnej a stykovej križovatky bola navrhnutá jedna okružná križovatka s cestou I/16. Ďalšou významnou zmenou bolo riešenie dvoch nových mostných objektov, jeden nový mostný objekt nad údolím v mieste detekovanej migračnej trasy v zmysle požiadavky Štátnej ochrany prírody SR a nový mostný 6-polový objekt v mieste migračného koridoru, ktorý v DÚR bol riešený ako presypaná železobetónová klenba. Ďalšími významnými zmenami bolo zapracovanie výsledkov z podrobného inžinierskogeologického prieskumu, čo malo tiež dopad na úpravu technického riešenia stavebných objektov. Dôležitým faktorom v náraste nákladov stavby (IV. Q 2019) bol prepočet o aktuálny index cenovej úrovne vydaný Štatistickým úradom SR, ktorý má hodnotu 1,5710 (IV. Q 2025).			
Ekonomické prínosy projektu	Pôvodná štúdia uskutočniteľnosti	Aktualizácia pred VO	Rozdiel
Investor uvedie ekonomické prínosy projektu (diskontované) k roku 2014	58 530 000	N/A	N/A
Odôvodnenie zmeny prínosov			
Prínosy boli stanovené pomocou nástroja HDM-4 v rámci štúdie uskutočniteľnosti, obsahujú úspory prevádzkových nákladov vozidiel, úspory cestovného času a úspory z dopravnej nehodovosti.			
Pomer prínosov a nákladov (BCR)	Pôvodná štúdia uskutočniteľnosti	Aktualizácia pred VO	Rozdiel
Investor uvedie BCR projektu	1,01	N/A	N/A
Odpočít zapracovania odporúčaní MF SR			

N/A
Ďalšie relevantné zmeny projektu oproti pôvodnej štúdií uskutočniteľnosti
<i>Vid'. odôvodnenie zmeny nákladov.</i>
Zoznam príloh a podkladov na hodnotenie MF SR (neverejné)
N/A

*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)