

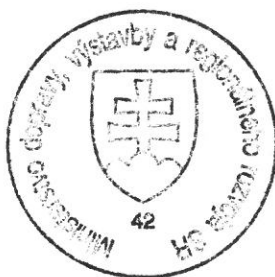


**MINISTERSTVO DOPRAVY, VÝSTAVBY A REGIONÁLNEHO ROZVOJA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY**

Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava 15

**Protokol o vykonaní štátnej expertízy č. 6/2011
na stavebný zámer verejnej práce**

Rýchlostná cesta R2 Kriváň – Lovinobaňa, Tomášovce



jún 2011

Protokol o vykonaní štátnej expertízy

č. 6/2011

a) Identifikačná časť

Na posúdenie bola predložená dokumentácia stavebného zámeru verejnej práce „**Rýchlostná cesta R2 Kriváň – Lovinobaňa, Tomášovce**“ spracovaná v zmysle zákona č. 254/1998 Z. z. o verejných prácach v znení zákona č. 260/2007 Z. z., zákona č. 540/2008 Z. z. a vyhlášky č. 83/2008 Z. z.

Názov predkladateľa:	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR
Názov alebo obchodné meno stavebníka:	Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Bratislava
Názov verejnej práce:	Rýchlostná cesta R2 Kriváň – Lovinobaňa, Tomášovce
Miesto uskutočnenia verejnej práce:	Okres: Detva, Lučenec
Predpokladaná lehota výstavby:	Začatie výstavby: 2013 Dokončenie výstavby: 2016
Cena verejnej práce podľa stavebného zámeru:	a/ bez DPH v CÚ 2. štvrťroka 2010: 562 831 tis. EUR b/ s DPH v CÚ 2. štvrťroka 2010: 667 395 tis. EUR

Predkladateľ Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR predložil na posúdenie dokumentáciu stavebného zámeru pre verejnú prácu Rýchlostná cesta R2 Kriváň – Lovinobaňa, Tomášovce, ktorú v apríli 2010 vypracoval Dopravoprojekt, a.s., Bratislava, Divízia Zvolen.

1. Zdôvodnenie stavebného zámeru

Účelom verejnej práce je vybudovanie rýchlostnej cesty v kategórii R 24,5/100 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 rýchlostnej cesty, ktorá preberie všetku tranzitnú dopravu, ako aj funkciu medzinárodného cestného ťahu. Existujúca cesta I/50 po odľahčení od tranzitnej dopravy bude plniť funkciu komunikácie vedenej v súbehu s rýchlostnou cestou, t.j. bude slúžiť pre premávku vozidiel vylúčených z premávky po rýchlostnej ceste. Cesta I/50 v danom úseku je súčasťou medzinárodného cestného ťahu E 571, (zároveň E 58), ktorého funkciu preberie nová trasa rýchlostnej cesty „R2 - štátna hranica ŠR/SR Drietoma – Trenčín – Prievidza - Žiar nad Hronom – Zvolen – Lučenec - Rimavská Sobota - Rožňava - Košice“. Navrhovaný úsek rýchlostnej cesty R2 bude predstavovať významné predĺženie súvislej siete rýchlostných ciest v novom smere na východ od Zvolena v polohe južného rýchlostného cestného ťahu na východné Slovensko.

2. Základné údaje o stavbe

Navrhovaná rýchlostná cesta R2 Kriváň - Lovinobaňa je napojená na začiatku úpravy na pripravovaný úsek R2 Pstrúša – Kriváň a na konci úseku je napojená na pripravovaný úsek rýchlostnej cesty R2 Lovinobaňa - Ožďany. Rýchlostná cesta R2 je situovaná prakticky v celom úseku v koridore jestvujúcej cesty I/50 a železničnej trate č.160 Zvolen - Košice. Obce Mýtnu a Lovinobaňu obchádza rýchlostná cesta z južnej strany za železničnou traťou (z pohľadu od obce).

Na komunikačný systém je rýchlostná cesta R2 Kriváň – Lovinobaňa napojená v križovatkách Kriváň (je súčasťou úseku Pstrúša – Kriváň) a Tomášovce. Križovatka „Tomášovce“ osmičkového tvaru v prvej etape bez úseku Lovinobaňa – Ožďany bude zabezpečovať napojenie mesta Lučenec na sieť rýchlostných ciest západným smerom. V rámci pripravovaného úseku Lovinobaňa – Ožďany je navrhovaná aj mimoúrovňová križovatka „Lučenec“ s privádzačom na jestvujúcu cestu I/50. Križovatka „Tomášovce“ bude v druhej etape po uvedení úseku Lovinobaňa – Ožďany zabezpečovať predovšetkým napojenie rýchlostnej cesty na jestvujúci komunikačný systém priľahlých obcí, aj cesty II/595 smerom na Poltár. Jedným z vplyvov na smerovanie dopravy a prerozdelenie dopravy medzi sieť rýchlostných ciest a jestvujúci komunikačný systém je navrhovaná výhľadová rýchlostná cesta R7 Bratislava – Lučenec, ktorá prechádza medzi Lučencom a Vidinou s napojením na rýchlostnú cestu R2 v križovatke „Lučenec“. Tento úsek rýchlostnej cesty R7 je navrhovaný na uvedenie do prevádzky okolo roku 2029.

Výstavba predmetného úseku rýchlostnej cesty R2 predstavuje vážny zásah do existujúceho prostredia krajiny. Preto bolo potrebné pri jej trasovaní vziať do úvahy nielen faktory urbanistické, dopravno-prevádzkové, stavebno-technické a ekonomické, ale aj zohľadniť vplyv stavby na krajinotvorbu, životné prostredie a jej estetické začlenenie do prírodného prostredia okolia Krivánskeho potoka. Ďalej bolo potrebné vychádzať z polohy existujúcej zástavby dotknutých sídelných útvarov, chránených prírodných pamiatok, z terénnych podmienok a geologickej stavby územia, z polohy rozhodujúcich inžinierskych sietí ako aj z požiadaviek dotknutých orgánov a organizácií. Pri zohľadnení všetkých uvedených faktorov vplývajúcich na priestorové vedenie trasy rýchlostnej cesty R2, hlavným činiteľom

pre trasovanie bolo rozhodnutie riešiť prechod cez Píliansku dolinu mostnou estakádou. Ďalším faktorom boli územné plány obcí a ich požiadavky. Nemenej dôležitým faktorom vedenia rýchlostnej cesty R2 sú normou požadované technické parametre pre uvedený druh cesty a najmä z pohľadu výškového vedenia trasy vplyv rieky Slatina a ďalších križujúcich tokov, ciest a železničnej trate. Rýchlostná cesta je riešená v plnom profile (bez delenia po poloviciach) ako štvorpruhová, smerovo rozdelená rýchlostná cesta kategórie R 24,5/100. Parametre navrhovaného úseku vyhovujú v celej trase minimálne návrhovej rýchlosti 100 km/h.

Z dôvodu obmedzeného prístupu motorových vozidiel na plánovanú cestu, nie je možné využiť súčasnú cestu I/50 aj po jej rozšírení ako rýchlostnú. Vyžadovalo by to vo väčšine úseku budovať nové súbežné komunikácie. Cesta I/50 bude po vybudovaní rýchlostnej cesty R2 slúžiť ako súbežná cesta.

3. Varianty riešenia

Technická štúdia R2 Zvolen – Lovinobaňa z roku 2003/2004.

V roku 2003 bola spracovaná technická štúdia (následne v roku 2004 jej aktualizácia) rýchlostnej cesty R2 Zvolen – Lovinobaňa, vrátane zámeru EIA a správy o hodnotení, v rámci ktorej boli pre riešené územie posudzované dva varianty – červený a modrý. Štúdia predchádzala dokumentácii pre územne rozhodnutie. MŽP SR neodporučilo návrh rýchlostnej cesty od začiatku trasy po hranicu katastrov Zvolena a Zvolenskej Slatiny t.j. km 6,0 (technickej štúdie) na realizáciu.

MŽP SR v úseku: Kriváň – Podkriváň odporúča v nadväznosti na predchádzajúci úsek a pokračovanie v ďalšom úseku modrý variant. Na základe pripomienok obce v ďalšom stupni PD preveriť pre odporúčený variant nevyhnutnosť demolácií rodinných domov, ktoré sú v kolízii s trasou, Píla – Mýtina uprednostňuje tunelové varianty, ktoré rešpektujú územnú ochranu PP Krivánsky potok a zachovanie migračnej trasy vysokej zveri z Poľany smerom do Maďarska. Mýtina odporúča modrý variant, pričom v úseku vodnej nádrže Mýtina je potrebné z priestorových dôvodov preložiť cestu I/50 a to posunom bližšie ku železnici a trasu R2 technicky riešiť tak, aby nezasahovala do obrysu vodnej nádrže. Požiadavku realizácie križovatky Mýtina je potrebné preveriť dopravno-inžinierskym prieskumom.

Lovinobaňa odporúča variant modrý, avšak s potrebou jeho modifikácie a technického preriešenia na konci úseku vo vzťahu k nadväzujúcemu úseku R2 Lovinobaňa – Ožďany, pričom navrhované napojenie R2 na existujúcu cestu I/50 možno považovať len za dočasné. Požiadavky obce Lovinobaňa je potrebné preveriť dopravno-inžinierskym prieskumom. Definitívne umiestnenie križovatky je závislé od umiestnenia križovatky v pokračovaní trasy na Lučenec.

Technická štúdia R2 Lovinobaňa – Ožďany z 11/2004.

V roku 2004 bola spracovaná technická štúdia rýchlostnej cesty R2 Lovinobaňa – Ožďany, vrátane zámeru EIA a správy o hodnotení, v rámci ktorej boli pre riešené územie posudzované dva varianty – červený a modrý. Štúdia predchádzala dokumentácii pre územne rozhodnutie. MŽP SR odporúčilo realizovať červený variant A.

Variantné riešenie v úseku Pílianskej doliny.

V zmysle súťažných podmienok boli spracované varianty riešenia vedenia trasy v Pílianskej doline. Varianty boli spracované ako povrchové, mostné varianty (požiadavka MDPT SR) a tunelové varianty (odporúčanie ZS MŽP SR). Na základe

predloženého technického riešenia a stavebných nákladov bolo rozhodnuté dopracovať do dokumentácie pre územné rozhodnutia mostný variant.

Variantné riešenia estakády.

Variantné riešenie bolo spracované z dôvodu dĺžky estakády v Pílianskej doline (6,1 km), ktorej rozsah si zasluhuje spracovať aj pracovné variantné riešenie.

Stručný popis variantných riešení, vypracovaných v technickej štúdii Úsek Kriváň – Podkriváň.

Trasa je vedená variantne v troch variantoch v spoločnom koridore, len s rozdielnym výškovým vedením vzhľadom na ďalší úsek.

V úseku prechádza trasa A do horského terénu po ľavom svahu údolia Krivánskeho potoka, ktorý patrí povodiu Ipľa. Trasa ide v záreze deluviálneho kvartéru (hlinítokamenité sute) s horninami kryštalinika v podloží. Trasa prechádza mostným objektom na protiahlú (t.j. pravú) stranu Krivánskeho potoka mostom, kde pokračuje v sutiach s hybridnými granodioritmi v podloží. V ďalšom úseku prechádza trasa tromi tunelmi.

Úsek Píla – Mýtna Trasa je vedená v troch variantoch pre návrhovú rýchlosť $v_n=80\text{km/h}$, pričom červený a zelený variant sú tunelové, modrý variant je vedený v údolí Krivánskeho potoka.

Trasa A prechádza tromi tunelmi po ľavej strane údolia. Prvý tunel (staničenie v zmysle štúdie 30,100 - 30,960 km) bude razený v horninách kryštalinika - hybridných granodioritoch, druhý a tretí tunel (km 31,160 - 31,450 km a 31,500 - 32,160 km) budú budované v metamorfovanom kryštaliniku - migmatitoch a ortorulách. Medzi portálmi druhého a tretieho tunela prebieha v úzkej doline zakrytá zlomová línia.

V jedinej netunelovej variante B prechádza trasa estakádou a mostnými konštrukciami údolím Krivánskeho potoka.

Trasa variantu C má len malé odlišnosti od trasy A a B:

1. tunel (km 30,100 - 30,960 km) je vedený v náprotivnom svahu doliny, kde je trasa premiestnená dvomi mestami – tunel prechádza masívom hybridných granodioritov s polohami migmatitov a ortorúl na južnom portáli. Dĺžka tunela bude 675 m.

2. a 3. tunel variantu A je spojený do jedného tunela s dĺžkou 1040 m s väčším zaoblením. Geológia odpovedá 2. a 3. tunelu variantu A – tunel bude budovaný v metamorfovanom kryštaliniku - migmatitoch a ortorulách.

Úsek Mýtna.

Trasa je vedená v jednom variante (spoločný úsek všetkých posudzovaných variantov) okolo vodnej nádrže Mýtna, je potrebné z priestorových dôvodov preložiť cestu I/50 a to posunom bližšie ku železnici a trasu R2 technicky riešiť tak, aby nezasahovala do obrysu vodnej nádrže.

Úsek Lovinobaňa.

V poslednom úseku (km 32,160 – 41,460 km) trasa A prechádza väčšinou po násypoch na aluviálnej nive Krivánskeho potoka, prípadne v delúviách a prolúviách v blízkosti bočných dolín a svahov. Výnimku tvorí úsek 36,900 - 39,700 km, ktorý prechádza hlbokým zárezom vo svahu nad železnicou, ktorý je budovaný kremennými pieskovecami spodného skýtu. Trasa je vedená variantne, v modrom a červenom variante (variant zelený je totožný s variantom červeným).

4. Charakteristika územia

Záujmové územie úseku rýchlostnej cesty R2 je obmedzené daným geomorfologickým usporiadaním okolitej krajiny. Rýchlostná cesta R2 je vedená v

údolí Krivánskeho potoka medzi pohoriami Slovenské Rudohorie, Poľana a Javorím, ktoré tvoria pomerne nepriestupnú bariéru v severojužnom smere.

Trasa rýchlostnej cesty R2 prechádza dvomi okresmi Detva a Lučenec. Vo svojej trase je vedená údolím Krivánskeho potoka; v jej prvej časti horským územím Pílianskej doliny, v druhej časti pahorkovitým územím jeho širšieho koridoru. Na začiatku sa napojí na predchádzajúci úsek rýchlostnej cesty R2 Pstruša – Kriváň (vydané územné rozhodnutie), za mimoúrovňovou križovatkou Kriváň. V obci Kriváň prechádza cez Lipinský vršok. Ďalej je vedená úzkym koridorom Pílianskej doliny medzi jej ľavostrannými svahmi a železničnou traťou Zvolen – Filakovo. V závere doliny obchádza z pravej strany vodnú nádrž Mýtna a samotnú obec. Na rozhraní katastrov Lovinobane a Divína je rýchlostná cesta R2 umiestnená na úpätí Divínskeho hája súbežne so železničnou traťou. Po prekrížení železničnej trate sa trasa prikláňa k ceste I/50, zľava obchádza obec Podrečany. Na konci trasy križuje rýchlostná cesta R2 cestu I/50, s ktorou vytvára mimoúrovňovú križovátku (ďalej len MÚK Tomášovce) Tomášovce. Pred krížením s cestou II/595 sa napojí na výhľadový úsek rýchlostnej cesty R2 Tomášovce – Ožďany.

Trasa rýchlostnej cesty prechádza pahorkovitým až horským územím povodia Krivánskeho potoka. Územie trasy tvoria:

- v prevažnej miere intenzívne využívané poľnohospodárske pozemky
- lesné pozemky
- v malej miere lúky - biotopy národného a európskeho významu v prvom stupni ochrany.

Začiatok úseku trasy rýchlostnej cesty R2 Kriváň – Lovinobaňa, Tomášovce km 0,000 00 nadväzuje na koniec úseku stavby rýchlostnej cesty R2 Pstruša - Kriváň v MÚK Kriváň, km 10,49242. Koniec úseku je v km 22,568 00 za MÚK Tomášovce, na ktorý nadväzuje úsek rýchlostnej cesty R2 Tomášovce - Ožďany.

5. Vplyv stavby na životné prostredie

Záverečné stanovisko pod č. 4366/04-1.6 vydalo Ministerstvom životného prostredia SR podľa zákona NR SR č. 127/1994 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov. V závere stanoviska odporučilo variant, ktorý bol spracovaný v dokumentácii pre územné rozhodnutie, okrem úseku Píla - Mýtna, kde bol uprednostňovaný tunelový variant.

Opis technického riešenia

6. Stavebne – technické riešenie stavby

Parametre prvkov smerového a výškového vedenia trasy R2 sú navrhnuté s ohľadom na územné podmienky, vzhľadom na charakter územia a najmä z dôvodu ochrany životného prostredia sa navrhujú zvlášť technické opatrenia a objekty. Na trase je skoro 6 km trasy vedené na estakádach, navrhnutých je rad mostov, múrov, protihlukových stien a objektov na ochranu životného prostredia. Ďalej sa navrhuje celkom 24 mostných objektov o celkovej ploche 214 381 m². Na estakáde v údolí Krivánskeho potoka sú navrhnuté jednotlivé polia s rozpätím do 120 m, jedno pole s premostením oblúkovou konštrukciou o rozpätí 220 m. Na zmenšenie rozsahu zemných prác a zásahov do terénu sa navrhujú rôzne typy oporných a zárubných

múrov - pri oporných múroch väčšinou ako vystužená zemná konštrukcia s pohľadovým betónovým prefabrikátom, zárubné ako striekaný betón kotvený klincami a s obkladom z lomového kameňa.

Rýchlostná cesta R2

Kategória	R 24,5/100
Dĺžka trasy	22,568 km
Smerové oblúky	R= 750 – 5 000 m, L=150 – 280 m
Výškové oblúky vyduté	R= 10 000– 130 000 m
Výškové oblúky vypuklé	R= 10 000 – 40 000 m
Pozdĺžny sklon	s= 1,08 – 3,57 %
Križovatky	1 mimoúrovňová (Tomášovce)

Rýchlostná cesta R2 je navrhnutá ako štvorpruhová, smerovo rozdelená. Kategórii rýchlostnej cesty zodpovedajú aj parametre smerového, výškového a šírkového usporiadania v zmysle STN 73 6101.

Šírkové usporiadanie:

jazdný pás	2 x 3,50 m
vnútorný vodiaci prúžok	0,50 m
vonkajší vodiaci prúžok	0,25 m
spevnená krajnica	2,50 m
stredný deliaci pás	3,00 m
nespevnená krajnica	0,50 m
Voľná šírka jedného jazdného dopravného pásu je 11,25 m, oboch jazdných pásov 24,5 m.	

Konštrukcia vozovky je navrhnutá ako netuhá živčná pre dopravné zaťaženie triedy I.

- asfaltový koberec mastixový modifikovaný	SMA 11 mod.	40 mm
- spojovací postrek modifikovaný	PS, EKM	0,5 kg/m ²
- asfaltový betón modifikovaný	ACL 22-I mod.	80 mm
- spojovací postrek modifikovaný	PS, EKM	0,5 kg/m ²
- asfaltový betón	ACP 32-I	100 mm
- infiltračný postrek	PI CB	0,5 kg/m ²
- cementová stabilizácia	SC I	200 mm
- štrkodrvina	ŠD	210 mm
Spolu		630 mm

Mimoúrovňová križovatka Tomášovce zabezpečuje napojenie rýchlostnej cesty R2 na komunikačný systém, cestu I/50. Táto križovatka je navrhnutá ako osmičkovitá s dvoma úrovňovými križovatkami na ceste I/50 a má 4 vetvy.

Preložky cesty I/50 v km 4,800-6,900

Trasa rýchlostnej cesty R2 v Krivánskej doline kríži cestu I/50. V troch miestach dochádza ku kolízii nových pilierov do jestvujúcej cesty I/50. Z uvedeného dôvodu je potrebné smerovo i výškovo upraviť smer i výškové vedenie v miestach kríženie.

Základné údaje:

Kategória	C 9,5/60
Dĺžka trasy	1. úsek 425 m, 2. úsek 275 m, 3. úsek 210 m
Smerové oblúky	R= 210 - 850 m, L=60 - 80 m
Výškové oblúky vyduté	R= 9 500 – 10 000 m
Výškové oblúky vypuklé	R= 5 000 – 13 500 m
Pozdĺžny sklon	s= 0,09 – 2,66 %

Šírkové usporiadanie:

jazdný pás	2 x 3,50 m
vonkajší vodiaci prúžok	0,25 m
spevnená krajnica	0,50 m
nespevnená krajnica	0,50 m
Voľná šírka jazdného dopravného pásu je	9,50 m

Estakáda v km 2,700-6,651

Dĺžka mosta :	ľavý most 3 919,00 m
	pravý most 3 973,70 m

Estakáda v km 6,707-7,062

Dĺžka mosta :	ľavý most 352,15 m
	pravý most 356,84 m

Estakáda v km 7,155-8,798

Dĺžka mosta :	ľavý most 1 655,4 m
	pravý most 1 653,8 m

Vedenie trasy rýchlostnej cesty si vyžiada preložky, prípadne rekonštrukcie existujúcich podzemných a nadzemných inžinierskych sietí, potokov, ciest, ktoré sú vyvolanými investíciami tejto stavby.

Vybavenosť rýchlostnej cesty R2 tvoria telekomunikačné zariadenia (informačný systém rýchlostnej cesty), vodiace bezpečnostné zariadenia, zvislé a vodorovné dopravné značenie, prejazdy stredným deliacim pásom, vegetačné úpravy, kanalizácia.

Vplyv na technické riešenie navrhovanej trasy sú inžiniersko-geologické podmienky a hydrogeologické pomery daného územia.

7. Členenie stavby

- 010 Asanácia motorestu v Mýtnej
- 015 Príprava územia
- 020 Vegetačné úpravy
- 021 Stavebný dvor č.1 v MÚK Kriváň
- 022 Stavebný dvor č.2 v Lovinobani
- 023 Stavebný dvor č.3 v MÚK Tomášovce
- 041 Technická a biologická rekultivácia PF
- 045 Rekultivácia LF

Meliorácie

- 051 Úprava melioračných zariadení v km 0,000-0,300
- 052 Úprava melioračných zariadení v km 9,600-11,368
- 053 Úprava melioračných zariadení v km 15,900-16,823
- 054 Úprava melioračných zariadení v km 16,845-17,651
- 055 Úprava melioračných zariadení v km 21,400-22,57

Závlahy

- 061 Ochrana zavlažovacieho potrubia DN 150 v km 16,573
- 062 Ochrana zavlažovacieho potrubia DN 300 v km 16,873
- 063 Ochrana zavlažovacieho potrubia DN 200 v km 17,270

Kryté melioračné kanály

- 071 Preložka melioračného kanála DN 800 v km 10,415
- 072 Preložka melioračného kanála DN 400 v km 16,326
- 073 Preložka melioračného kanála DN 400 v km 22,450

Cestné objekty

- 100 Rýchlostná cesta R2
- 101 Mimoúrovňová križovatka Tomášovce
- 102 Preložky cesty I/50 v km 4,800-6,900
- 103 Preložka cesty I/50 v km 7,100-8,500
- 104 Preložka cesty I/50 v km 9,400-9,900
- 105 Úprava cesty I/50 v km 17,800-18,200
- 106 Preložka cesty I/50 v km 21,300-22,400
- 111 Úprava cesty III/508 036 v km 15,200
- 112 Preložka cesty III/050 111 v km 19,556
- 116 Preložka MK v km 0,682 pri cintoríne v Kriváni
- 117 Preložka MK Dolné lazy v km 1,822 v Podkriváni
- 118 Úprava MK Mýtňa v km 8,153 P
- 121 Poľná cesta v km 1,091
- 122 Poľná cesty v km 1,545
- 123 Poľná cesta v km 1,921
- 124 Lesná cesta v km 4,4
- 125 Poľná cesta v km 7,4
- 126 Účelová cesta v km 7,800-8,300 k areálu SVP Mýtňa
- 127 Poľná cesta v km 8,999
- 128 Lesná cesta v km 11,500-14,600 pri Divínskom háji
- 129 Lesná cesta v km 14,250-14,630 pri Divínskom háji
- 130 Poľná cesta v km 17,820
- 131 Poľná cesta v km 20,750
- 140 Portály pre dopravné značenie
- 145 Dočasné dopravné značenie

Mostné objekty

- 201 Most na R2 nad bezmenným potokom v km 0,087
- 202 Most na PC pri cintoríne nad R2 v km 0,690
- 203 Most na R2 nad bezmenným potokom v km 1,000
- 204 Most na R2 nad PC v km 1,100

- 205 Most na R2 nad PC v km 1,550
- 206 Most na PC nad R2 v km 1,820
- 207 Most na R2 nad údolím v km 1,921
- 208 Most na R2 nad PC v km 2,150
- 209-01 Estakáda v km 2,700-6,651
- 209-02 Estakáda v km 6,707-7,062
- 210 Estakáda v km 7,155-8,798
- 211 Most na lesnej ceste v km 4,400
- 212 Most na R2 nad PC v km 9,000
- 213 Most na R2 nad I/50 a žel, traťou v km 9,450-9,965
- 214 Most na R2 nad III/050103 v km 10,500
- 215 Most na R2 v km 11,450
- 216 Most na R2 nad PC v km 14,600
- 217 Most na R2 nad III/508036 v km 15,400
- 218 Most na R2 nad Budínskym potokom v km 15,870
- 219 Most na R2 nad žel, traťou a Krivánskym potokom v km 16,450-16,950
- 220 Most na PC v km 17,800
- 221 Most na R2 nad potokom Uderinka v km 18,450
- 222 Most na R2 nad III/050111 v km 19,555
- 223 Most na R2 nad PC v km 20,700
- 224 Most na I/50 nad R2 v km 21,900

Oporné múry a PH steny

- 230 Oporný múr na R2 v km 0,035 - 0,090 L
- 231 Zárubný múr na R2 v km 0,620 - 0,690 P
- 232 Zárubný múr na R2 v km 1,660 - 1,840 L
- 233 Zárubný múr na R2 v km 2,240 - 2,670 L
- 234 Oporný múr na R2 v km 6,651 - 6,707 P
- 235 Oporný múr na R2 v km 14,620 - 15,010 L
- 236 Zárubný múr na R2 v km 14,760 - 14,880 P
- 237 Zárubný múr na R2 v km 14,980 - 15,140 P
- 238 Zárubný múr na LC obj,128 v km 0,000 - 0,020 P
- 239 Zárubný múr na LC obj,128 v km 0,380 - 0,490 P
- 240 Zárubný múr na LC obj,128 v km 1,925 - 2,020 P
- 241 Zárubný múr na LC obj,128 v km 2,575 - 2,825 P
- 242 Oporný múr na R2 v km 2,605 - 2,693 P
- 251 PH stena na R2 v km 0,000-0,250 L
- 252 PH stena na R2 v km 0,000-0,625 P
- 253 PH stena na R2 v km 0,785-1,200 P
- 254 PH stena na R2 v km 1,260-1,390 P
- 255 PH stena na R2 v km 1,480-1,615 P
- 256 PH stena na R2 v km 1,505-1,630 L
- 257 PH stena na R2 v km 1,860-2,240 P
- 258 PH stena na R2 v km 2,585-3,000 P
- 259 PH stena na R2 v km 5,200-5,850 P
- 260 PH stena na R2 v km 6,100-6,650 P
- 261 PH stena na R2 v km 7,100-8,350 P
- 262 PH stena na R2 v km 8,800-9,300 P
- 263 PH stena na R2 v km 9,700-11,500 L
- 264 PH stena na R2 v km 13,150-15,400 L

265 PH stena na R2 v km 16,700-17,300 P

266 PH stena na R2 v km 18,200-18,775 P

300 Oplotenie R2

Úpravy tokov

- 301 Úprava bezmenného potoka v km 0,100
- 302 Úprava bezmenného potoka v km 1,000
- 303 Úprava bezmenného potoka v km 1,100
- 304 Úprava bezmenného potoka v km 2,150
- 305 Preložka Krivánskeho potoka v km 3,850
- 306 Preložka Krivánskeho potoka v km 4,400
- 307 Preložka Krivánskeho potoka v km 5,200
- 308 Preložka Krivánskeho potoka v km 5,450
- 309 Úprava bezmenného potoka v km 6,250
- 310 Preložka Krivánskeho potoka v km 6,850
- 311 Preložka Uhliarskeho jarku v km 8,100
- 312 Úprava bezmenného potoka v km 9,900
- 313 Úprava Budínskeho potoka v km 15,850
- 314 Úprava Krivánskeho potoka v km 16,850
- 315 Preložka potoka Uderinka v km 18,400

Informačný systém rýchlostnej cesty

401 Informačný systém R2 - stavebná časť

402 Informačný systém R2 - technologická časť

Kanalizácie a vodovody

- 501 Cestná kanalizácia
- 501-01 Odlučovač ropných látok v km 1,615
- 501-02 Odlučovač ropných látok v km 1,860
- 501-03 Odlučovač ropných látok v km 2,050
- 501-04 Odlučovač ropných látok v km 2,700
- 501-05 Odlučovač ropných látok v km 4,618
- 501-06 Odlučovač ropných látok v km 6,345
- 501-07 Odlučovač ropných látok v km 7,210
- 501-08 Odlučovač ropných látok v km 8,970
- 501-09 Odlučovač ropných látok v km 9,230
- 501-10 Odlučovač ropných látok v km 10,460
- 501-11 Odlučovač ropných látok v km 11,070
- 501-12 Odlučovač ropných látok v km 13,000
- 501-13 Odlučovač ropných látok v km 14,525
- 501-14 Odlučovač ropných látok v km 14,640
- 501-15 Odlučovač ropných látok v km 15,840
- 501-16 Odlučovač ropných látok v km 16,065
- 501-17 Odlučovač ropných látok v km 17,010
- 501-18 Odlučovač ropných látok v km 18,390
- 501-19 Odlučovač ropných látok v km 18,590
- 501-20 Odlučovač ropných látok v km 22,550
- 521 Preložka vodovodu DN 160 v km 0,100
- 522 Preložka vodovodu HLF DN 500 v km 0,900

- 523 Preložka vodovodu HLF DN 500 v km 3,000-3,200
- 524 Preložka vodovodu HLF DN 500 v km 3,850-7,000
- 525 Preložka vodovodu DN 160 v km 10,000
- 526 Úprava vodovodu v km 15,565
- 527 Preložka vodovodnej prípojky na cintorín v km 0,700
- 528 Úprava skupinového vodovodu HLF DN 400 v km 20,400
- 529 Úprava vodovodu 2 x DN 160 v km 21,600
- 530 Preložka vodovodu HLF DN 400 v km 22,000
- 531 Preložka výtlačného potrubia DN 1000 v km 8,600-10,100
- 532 Vodovodná prípojka pre RD č.p. 600 v km 1,100
- 533 Vodovodná prípojka pre RD č.p. 511 a č.p. 513 v km 1,550
- 535 Preložka výtlačného potrubia HD-PE D 125/11,4 mm v km 7,400
- 536 Preložka vodovodu DN 160 v km 0,130
- 540 Domová studňa pre RD Podkriváň č. 180

Silnoprúdové vedenia VN

- 601 Preložka VN-22 kV linky č.306, km 0,22
- 602 Preložka VN-22 kV linky č.306, km 1,55 - 2,35
- 603 Preložka VN-22 kV odb. z I, č.306, km 2,3
- 604 Preložka VN-22 kV linky č.306, km 3,77 - 4,40
- 605 Preložka VN-22 kV linky č.306, km 5,12 - 5,73
- 606 Preložka VN-22 kV linky č.306, km 6,82 - 7,60
- 607 Preložka VN-22 kV príp. pre TS, km 7,0
- 608 Preložka VN-22 kV odbočky Píla, km 7,5
- 609 Preložka TS a VN-22 kV príp. v km 8,24
- 610 Preložka VN-22 kV linky č.385 Divín, km 9,7
- 611 Preložka VN-22 kV príp. pre TS Mýtina, km 9,7-9,8
- 612 Preložka VN-22 kV odbočka Ružiná, km 15,83
- 613 Preložka VN-2x22 kV linky č.306/396, km 16,76
- 614 Preložka VN-22 kV linky č.502, km 16,77
- 615 Preložka VN-22 kV odbočky Uderiná, km 15,83
- 616 Preložka VN-22 kV prípojky TS Halier, km 21,24

Silnoprúdové vedenia NN

- 631 Preložka NN vzd. vedenia, km 1,59
- 632 Preložka NN vzd. vedenia, km 2,01
- 633 Preložka NN vzd. vedenia, km 6,88
- 634 Preložka NN vzd. vedenia, km 8,22
- 635 Demontáž NN vzd. vedenia, km 9,1
- 636 Preložka NN vzd. vedenia, km 9,85
- 637 Prípojka NN pre ISRC, km 2,1
- 638 Prípojka NN pre ISRC, km 7,2
- 639 Prípojky NN pre ISRC, km, 17,0

Slaboprúdové vedenia OK, DK, ST

- 651 Preložka DOK DT-LC v km 3,900-4,500
- 652 Preložka DOK DT-LC v km 4,900-5,550
- 653 Preložka DOK DT-LC v km 9,700-10,500
- 654 Preložka DOK DT-LC v km 17,350-18,700
- 655 Preložka DOK DT-LC v km 21,750-22,100

- 656 Preložka PDOK Divín k DOK DT-LC v km 10,500
- 657 Preložka HDPE rúr pre PDOK Podrečany v km 17,700 - 17,900
- 658 Preložka DK Lučenec - Mýtna v km 18,300 - 18,700
- 659 Ochrana oznamovacích káblov pod cestou III/050111 v km 19,600
- 660 Preložka DK Lučenec - Mýtna v km 21,300 - 22,500
- 661 Preložka OK Orange, úsek Lučenec - Detva v km 4,900 - 5,600
- 662 Preložka OK Orange, úsek Lučenec - Detva v km 7,000
- 663 Preložka OK Orange, úsek Lučenec - Detva v km 7,250 - 7,500
- 664 Preložka OK Orange, úsek Lučenec - Detva v km 8,900 - 9,300
- 665 Preložka OK Orange, úsek Lučenec - Detva v km 9,950 - 11,200
- 666 Preložka OK Orange, úsek Lučenec - Detva v km 17,350 - 18,800
- 667 Preložka OK Orange, úsek Lučenec - Detva v km 19,600 - 20,300
- 668 Preložka OK Orange, úsek Lučenec - Detva v km 20,500 - 21,200
- 669 Preložka OK Orange, úsek Lučenec - Detva v km 21,300 - 22,500
- 671 Preložka DK Zvolen - Lučenec v km 3,950 - 4,500
- 672 Preložka DK Zvolen - Lučenec v km 4,500 - 4,900
- 673 Preložka DK Zvolen - Lučenec v km 4,900 - 5,600
- 674 Preložka DK Zvolen - Lučenec v km 5,600 - 7,250
- 675 Preložka DK Zvolen - Lučenec v km 7,250 - 7,400
- 676 Preložka DK Zvolen - Lučenec v km 7,400 - 8,500
- 677 Preložka DK Zvolen - Lučenec v km 9,350 - 9,800
- 678 Preložka DK Zvolen - Lučenec v km 21,300 - 22,200
- 681 Preložka pripokládok MTS DT-LC v km 3,900-4,400
- 682 Preložka MTS Priehrada v km 8,200
- 683 Preložka MTS Mýtna Salaš v km 9,000
- 684 Preložka pripokládky MTS k DOK DT-LC v km 9,700-10,500
- 685 Preložka MTS Mýtna - Píla v km 9,700-10,500
- 686 Preložka MTS Mýtna - Divín v km 10,500
- 687 Preložka MTS Lovinobaňa - Ružiná v km 15,150 - 15,400
- 688 Preložka MTS Lovinobaňa - Podrečany v km 17,800 - 17,900

Slaboprúdové vedenia ŽSR

- 001 Preložka DOK ŽSR v km 3,920-4,540
- 002 Preložka DOK ŽSR v km 4,920-5,630
- 003 Preložka DOK ŽSR v km 9,720 -10,580
- 004 Preložka ZK ŽSR v km 9,99-10,470

Plynovody

- 701 Chránička VTL plynovodu v km 10,606
- 702 Preložka VTL plynovodu v km 13,255-14,640
- 703 Preložka VTL plynovodu v km 15,612-15,734
- 704 Preložka VTL plynovodu v km 15,687-16,307
- 705 Preložka VTL plynovodu v km 20,826-22,103

Dočasné objekty

- 801 Obchádzková cesta v km 22,0 pre I/50
- 802 Obchádzková cesta v km 19,5 pre III/050 111
- 803 Prístupová cesta k obj. 203 a 204
- 804 Prístupová cesta k obj. 205
- 805 Prístupová cesta k obj. 207

- 806 Prístupová cesta k obj. 208
- 807 Prístupová cesta k obj. 209
- 808 Prístupová cesta k obj. 210
- 809 Prístupová cesta v km 13,0 k obj. 501-12
- 810 Prístupová cesta v km 14,5 k obj. 501-13
- 811 Prístupová cesta v km 15,3
- 812 Prístupová cesta k obj. 219

Úpravy komunikácií po výstavbe

- 820 Úprava krytu vozoviek na ceste I. triedy po výstavbe
- 821 Úprava krytu vozoviek na ceste II. a III. triedy po výstavbe
- 822 Úprava krytu vozoviek na MK v Kriváni
- 823 Úprava krytu vozoviek na MK v Podkriváni
- 824 Úprava krytu vozoviek na MK v Lovinobani
- 830 Úprava železničných priecestí

8. Ekonomická časť

Cena verejnej práce

Rekapitulácia výdavkov v stavebnom zámere v CÚ 2. štvrťroka 2010 v tis. EUR

Názov	Cena bez DPH	DPH	Cena s DPH
a) Príprava verejnej práce	9 405	1 787	11 192
b) Stavebná časť	460 575	87 509	548 084
c) Technologická časť	408	78	486
d) Zariadenie staveniska	15 413	2 928	18 341
e) Predpokladané vyvolané investície	17 829	3 388	21 217
f) Výkup pozemkov, odvody	12 496	0	12 496
g) Rozpočtová rezerva	46 705	8 874	55 579
h) Iné investície	0	0	0
Výdavky spolu	562 831	104 564	667 395

Ekonomická efektívnosť

Vyhodnotenie ekonomickej efektívnosti posudzovanej investície sa vykonalo metódou „ Socioekonomická návratnosť “ a metódou „ Stupeň výnosnosti “.

Na základe hodnotenia kritérií na výšku výnosov a IRR stavba sa hodnotí ako neefektívna pri uvažovaní prípadného zníženia dopravného zaťaženia o 20% a zvýšení odhadovaných nákladov o 20 % do roku 2045 kedy stavba dosahuje IRR 0,83 % s NPV -218,36 mil. EUR pri úroku 3 %. Na základe uvedených rizikových faktorov sa odporúča zvážiť realizácia a uvedenie stavby do prevádzky po roku

2010, pričom do tejto doby je potrebné opätovne stanoviť ekonomickú efektívnosť stavby na základe nových poznatkov.

Nízky stupeň IRR vyplýva najmä z výšky predpokladaných nákladov na realizáciu stavby, vzhľadom na priestorovú polohu rýchlostnej cesty, situovania jestvujúcej cesty na okraji urbanizovaných celkov a nižšieho dopravného zaťaženia cesty I/50. Cesta I/50 pritom neprechádza priamo cez väčšie zastavané územie. Jedným z dôvodov výstavby rýchlostnej cesty je homogenizácia rýchlostnej cesty R2, čo sa zároveň priaznivo prejaví zvýšením kapacity jestvujúcej cesty. Prípadné zníženie odhadovaných stavebných nákladov a zvýšenia dopravného zaťaženia sa veľmi priaznivo prejaví na zvýšení stupňa efektívnosti IRR na 5,44 %.

Na základe technicko-ekonomického vyhodnotenia stavby „Rýchlostná cesta R2 Kriváň - Lovinobaňa“ sa stavba hodnotí ako ekonomicky efektívna a podľa predpokladov stavba dosahuje vnútorné výnosové percento IRR 3,02 %, s návratnosťou 22,07 rokov a odhadovanými nákladmi 667,394 65 mil. EUR pri čistej súčasnej hodnote 2,22 mil. EUR a uvažovanom úroku 3 %.

b) Údaje o postupe pri posúdení stavebného zámeru

Dátum predloženia žiadosti s prílohami:	Žiadosť zaslaná listom MDVRR SR 08332/2010/SZMV/z.04786 zo dňa 28. 1. 2011
Hodnotenie stavebného zámeru podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov:	Záverečné stanovisko Ministerstva životného prostredia SR podľa zákona NR SR č. 127/1994 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov č. 4366/04-1.6 zo dňa 17. 2. 2006 na „Rýchlostná cesta R2 Zvolen – Lovinobaňa“

Hodnotenie verejnej práce v zmysle § 10 zákona č. 254/1998 Z. z. o verejných prácach v znení zákona č. 260/2007 Z. z. a zákona č. 540/2008 Z. z

Z hľadiska posúdenia ekonomickej efektívnosti je verejná práca za určitých predpokladov ekonomicky efektívna. Ekonomickú efektívnosť stavby podstatne ovplyvňujú prevádzkové faktory, najmä dopravné zaťaženie, ktoré je podmienené vývojom intenzity cestnej dopravy vo výhľadovom období. Stavba je podľa socio - ekonomickej návratnosti hodnotená ako neefektívna.

Z hľadiska **posúdenia opodstatnenosti nákladov** verejnej práce bol vypracovaný „Ekonomický expertízny posudok na verejnú prácu“. Posudok je súčasťou Prílohy k protokolu o vykonaní štátnej expertízy č. 6/2011 (str. 11 - 69).

Z hľadiska **súladu so základnými programovými dokumentmi podpory regionálneho rozvoja** spracovaná dokumentácia je v súlade s národným programom regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, programom hospodárskeho a sociálneho rozvoja Banskobystrického samosprávneho kraja.

Z hľadiska **súladu s Konceptiou územného rozvoja Slovenska** je predmetná verejná práca v súlade s cieľmi KURS 2001.

Z hľadiska **súladu s koncepciou rozvoja odvetvia** je v súlade s Novým projektom výstavby diaľnic a rýchlостných ciest schváleného uznesením vlády SR č. 162/2001. Plánovaná investícia rýchlостnej cesty R2 Kriváň – Lovinobaňa, Tomášovce je v súlade s Konceptiou rozvoja cestnej a diaľničnej siete.

Z hľadiska **súladu s medzinárodnými zmluvami, ktorými je Slovenská republika viazaná**, na predmetnú verejnú prácu sa nevzťahujú žiadne medzinárodné zmluvy.

Z hľadiska **súladu s územnoplánovacou dokumentáciou** konštatujeme, že navrhovaná verejná práca je v súlade s ÚPN VÚC Banskobystrický kraj.

Z hľadiska **súladu so záverečným stanoviskom podľa osobitného predpisu**, úsek rýchlостnej cesty R2 Kriváň – Lovinobaňa, Tomášovce bol predmetom dvoch štúdií:

a) Pre úsek rýchlостnej cesty R2 Zvolen – Lovinobaňa bolo spracované Záverečné stanovisko pod č. 4366/04-1.6, vydané Ministerstvom životného prostredia SR podľa zákona NR SR č. 127/1994 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov. V závere stanoviska odporučilo variant, ktorý bol spracovaný v dokumentácii pre územné rozhodnutie, okrem úseku Píla - Mýtne, kde bol uprednostňovaný tunelový variant.

V zmysle súťažných podmienok obstarávateľa stavby boli spracované alternatívne riešenia vedenia trasy R2 v Pílianskej doline pre tunelový a mostný variant na úrovni technickej štúdie. Varianty boli prerokované 20. októbra 2009 so zástupcami MDPT SR a NDS. Na rokovaní bolo rozhodnuté dopracovať do dokumentácie pre územné rozhodnutie mostný variant, ktorý rovnako ako tunelový rešpektuje územnú ochranu PP Krivánskeho potoka a zachovanie migračnej trasy vysokej zveri z Poľany smerom do Maďarska.

Trasa rýchlостnej cesty R2, vrátane úseku Píla - Mýtne bola odsúhlasená na pracovných rokovaníach príslušnými obcami, cez územie ktorých rýchlостná cesta R2 prechádza.

b) Pre úsek rýchlостnej cesty R2 Lovinobaňa – Ožďany bolo spracované Záverečné stanovisko MŽP SR pod číslom 12329/07-3.4/ml. V závere stanoviska odporučilo variant, ktorý bol spracovaný v dokumentácii pre územné rozhodnutie.

Záverečné stanoviská MŽP SR odporučili podmienky pre etapu prípravy a realizácie činnosti.

Z hľadiska **optimálneho technického, konštrukčného a ekonomického riešenia** bola predložená dokumentácia verejnej práce posudzovaná externým odborníkom Ing. Miloslavom Nemčekom, PhD. Vypracovaný expertízny posudok je súčasťou prílohy k protokolu o vykonaní štátnej expertízy č. 6/2011 (str. 1 - 10).

Dňa 16. 6. 2011 sa na Ministerstve dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR uskutočnilo prerokovanie návrhu protokolu. Záznam z prerokovania protokolu o vykonaní štátnej expertízy č. 6/2011 je súčasťou jeho prílohy.

c) Záver protokolu

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky v zmysle ustanovenia § 11, ods. 6, písm. c) zákona 254/1998 Z. z. o verejných prácach v znení zákona č. 260/2007 Z. z., zákona č. 540/2008 Z. z. a vykonávacej vyhlášky č. 83/2008 Z. z.

súhlasí

s predloženým stavebným zámerom verejnej práce „**Rýchlostná cesta R2 Kriváň – Lovinobaňa, Tomášovce**“ na podklade nižšie uvedeného:

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky vykonalo posúdenie navrhovanej verejnej práce, pričom nevyplynuli skutočnosti, ktoré nie sú v súlade s týmto zámerom.

A. Z expertízneho posúdenia navrhovaného technického a konštrukčného riešenia vyplynuli závery, ktoré sa v ďalšej etape spracovania projektovej dokumentácie odporúčajú riešiť:

a) V prílohe D.11.1 Dopravno-inžinierska analýza:

1. V Záverečnom stanovisku je na str. 39 bod 40: „Zvážiť dobudovanie mimoúrovňovej križovatky v obci Mýtna.“ Odpoveď na toto odporúčanie by mala vychádzať práve z prílohy D.11.1. Dopravno-inžinierska analýza sa problémom vôbec nezaobrá, pritom ide o pripojenie regiónu s cca 4 000 obyvateľmi a vodnou nádržou Ružiná.
2. V kap. 4.1.1 je kapacitné posúdenie úsekov cesty I/50 vykonané len na výhľadové obdobie r. 2030 a 2045, pritom je však vždy konštatovaný záver „... je prípustná intenzita dopravy prekročená v súčasnosti.“
3. Na str. 6 je konštatované „podiel zdrojovej a cieľovej dopravy je cca 32% a z toho vyplývajúci podiel tranzitnej dopravy cca 15%“, pritom na R2 sa predpokladá prerozdelenie viac ako 80% z celkovej prognózovanej intenzity.
4. Pri spracovaní analýzy použiť aj „smerný územný plán obce Plavnica“. V tab. 11 a 17 majú byť jednotky intenzity voz/h, nie voz/24h.

b) Vo výkresovej dokumentácii:

Vizualizácie obsahuje celkom 17 rôznych pohľadov, z nich 5 je v podstate na bežný jednoduchý most v km 1,1 a ďalších 7 je na MÚK „Tomášovce“. Dominantným objektom stavby sú však estakády v doline Krivánskeho potoka, tým sú venované len 4 pohľady, pričom pohľad zo železničnej trate je len ilustračný.

c) Preložky cesty I/50 v Pílianskej doline:

Pri preložkách cesty I/50 v Pílianskej doline (obj. 102 a 103) z dôvodu kolízie s piliermi estakády sú použité smerové polomery 210, 220 a 170 m, pričom piliere sú v bezprostrednej blízkosti komunikácie. V ďalších stupňoch PD je tieto miesta nutné preveriť z pohľadu bezpečnosti cestnej premávky a v prípade nutnosti navrhnúť zvýšené opatrenia voči nárazu do pevnej prekážky (betónové zvodidlá, tlmiče nárazov, ..).

B. Z ekonomického expertízneho posúdenia verejnej práce vyplynuli tieto skutočnosti:

- a) Celkové kapitálové výdavky sú vyčíslené vo výške 562 831 tis. EUR bez DPH, z toho sú vyvolané investície 17 829 tis. EUR (cca 3,2%). Podstatnú časť nákladov – cca 81,8% tvoria stavebné náklady vo výške 460 575 tis. EUR. Celkové náklady prepočítané na 1 km komunikácie cca 24 900 tis. EUR/km sú vzhľadom na kategóriu komunikácie a charakter územia, len na časti trasy horské, v hornej časti rozpätia nákladov stavieb komunikácií porovnateľnej kategórie, čo je spôsobené hlavne estakádami v Pílianskej doline a tým vysoko nadpriemerným podielom dĺžky mostných objektov na trase, cca 33% je na mostoch.
- b) Cenová odchýlka stavebných a inžinierskych objektov v danom stupni dokumentácie je spôsobená použitím vysokých jednotkových cien.
- c) Cenové nadhodnotenie je vo všetkých položkách ceny verejnej práce, za prípravu verejnej práce o 4,74 %, stavebnú časť o 7,56 %, technologickú časť o 5,00 %, zariadenia staveniska o 7,63 %, predpokladaných vyvolaných investícií o 5,28 %, výkup pozemkov, odvody za vyňatie pôdy o 20 % a za rozpočtovú rezervu o 20 %.

Cena verejnej práce je navrhovaná vo výške 562 831 tis. EUR v cenovej úrovni 2. štvrťroka 2010 bez DPH. Cena verejnej práce podľa expertízneho posúdenia je 513 572 tis. EUR a je nižšia o 49 259 tis. EUR, čo je 8,75 %. Cenový nárast apríl 2010/máj 2011 predstavuje 1,7 %. Po prepočte cena verejnej práce v CÚ 2. štvrťroka 2011 dosiahne hodnotu 522 303 tis. EUR bez DPH. Ďalej po úprave ceny za výkup pozemkov a uplatnenia rozpočtovej rezervy 10 % cena verejnej práce sa zvýši o 10 867 tis. EUR v CÚ 2. štvrťroka 2010. Po prepočte indexom 1,017 zvýšenie predstavuje 11 052 tis. EUR. Cena verejnej práce v CÚ 2. štvrťroka 2011 po úprave dosiahne výšku 533 355 tis. EUR (522 303 tis. EUR + 11 052 tis. EUR).

Na podklade vyššie uvedeného Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR považuje cenu

533 355 tis. EUR bez DPH v cenovej úrovni 2. štvrťroka 2011

za predpokladanú hodnotu zákazky verejnej práce „Rýchlostná cesta R2 Kriváň – Lovinobaňa, Tomášovce“ v zmysle ustanovenia § 11 ods. 9 zákona č. 254/1998 Z. z. o verejných prácach v znení zákona č. 260/2007 Z. z. a zákona č. 540/2008 Z. z.

d)

Dátum vypracovania a odoslania Protokolu o vykonaní štátnej expertízy:	Vypracované: 16. 6. 2011 Odoslané: 23.6.2011
Meno, priezvisko a podpis spracovateľa Protokolu o vykonaní štátnej expertízy:	Ing. Peter Bluska
Podpis oprávneného zástupcu ministerstva a odtlačok úradnej pečiatky ministerstva: 	Ing. Pavol Baxa generálny riaditeľ sekcie výstavby a bytovej politiky