

Útvar hodnoty za peniaze

Ministerstvo financií SR / www.finance.gov.sk/uhp



Hodnota za peniaze projektu

*D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica
(III. etapa)*

Júl 2023

Jedným zo zadaní projektu Hodnota za peniaze je ekonomicky posudzovať plánované verejné investície. Tento materiál je hodnotením Ministerstva financií SR k pripravovanému projektu na základe §19a zákona 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Hodnotenie pripravili pod vedením Martina Haluša a Martina Kmeťka, Jozef Koperdák a Rastislav Farkaš na základe zverejnenej štúdie uskutočniteľnosti projektu a iných podkladov popísaných v tomto hodnotení.

Hodnotenie má pre subjekty odporúčací charakter a negarantuje prostriedky z rozpočtu verejnej správy v hodnote investičného projektu. Rozhodnutie o realizácii projektu je v kompetencii jednotlivých ministrov.

Zhrnutie

Opis projektu

- **Národná diaľničná spoločnosť zverejnila štúdiu uskutočniteľnosti pre 3. etapu úseku D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica v celkovej dĺžke 10,8 km.** Štúdiu analyzuje 3 alternatívy trasovania diaľnice a súbežných komunikácií s celkovými investičnými nákladmi 438 – 498 mil. eur. Alternatívy porovnávajú výstavbu diaľnice ako novostavby (Variant 1) s rozšírením existujúcej cesty I/11 a vybudovaním nových súbežných komunikácií (Variant 2A, 2B).
- **Projekt patrí medzi dopravné priority a je súčasťou Transeurópskej dopravnej siete (TEN – T Core).** V súčasnosti dosahujú 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.
- **V štúdií je preferovaná alternatíva s vybudovaním D3 ako novostavby, so súčasnou cestou I/11 ako súbežnou cestou, s celkovými nákladmi 498 mil. eur.** Náklady alternatívy výrazne prevyšujú jej prínosy. Z hľadiska projektovej dokumentácie je táto alternatíva najrozpracovanejšia. Doteraz vynaložené náklady na výkup pozemkov a projektovú prípravu tvoria približne 10 mil. eur.

Hodnotenie MF SR

- **Súčasná cesta I/11 je preťažená, tvoria sa dopravné zápchy a je potrebné ju skapacitniť. Žiadna z posudzovaných alternatív v štúdií však nepredkladá spoločensky návratné riešenia.** Pomer prínosov a nákladov analyzovaných alternatív je v rozmedzí 0,32 - 0,38.
- **Súčasný návrh 4 pruhovej diaľnice spolu so súbežnými cestami je predimenzovaným riešením.** Diaľnice v plnom profile je v hodné stavať pre dopravné intenzity v rozmedzí 18 – 45 tis. vozidiel denne, pričom prognózované intenzity na úsekoch v projekte výhľadovo nepresiahnu 15 tis. vozidiel. Dôvodom je odklon približne 4 – 8 tis. vozidiel z diaľnice na súbežnú cestu.
- **Súbežné cesty neprinášajú projektu dodatočnú pridanú hodnotu a priamo konkurujú využívaniu diaľnice lokálnou dopravou.** Vybudovanie súbežných ciest v hodnote približne 19,9 - 61,1 mil. eur vytvára negatívne benefity 31 - 75 mil. eur, v závislosti od variantu. Zachovanie alebo vybudovanie súbežných ciest je potrebné pre zabezpečenie obsluhy celého územia, je však nutné zväziť primeranosť ich riešenia.
- **Žiadna z posudzovaných alternatív sa nejaví ako nákladovo adekvátna k riešeniu dopravy v oblasti Krásna nad Kysucou.** Varianty 2A a 2B, ako lacnejšie alternatívy neprinášajú predpokladanú úsporu. Rozdiel nákladov rozšírenia súčasnej cesty I/11 (pol profil diaľnice) oproti výstavbe novej diaľnice tvorí len 3 – 12 % stavebných nákladov. Príčinou sú najmä náklady spojené so súbežnými cestami, ktorých rozšírenie a výstavba sú z dôvodu technickej náročnosti terénu nákladné.
- **Keďže náklady všetkých navrhnutých riešení vysoko prevyšujú ich prínosy, je potrebné hľadať ďalšie alternatívy.** Tými môže byť vybudovanie polovičného profilu diaľnice paralelnej k súčasnej ceste, rozšírenie súčasnej cesty I/11 o 1 až 2 jazdné pruhy alebo výstavba diaľnice bez súbežnej komunikácie v kombinácii so zrušením spolatnenia a nových križovatiek. Tieto varianty môžu zvýšiť kapacitu cesty primeraným spôsobom.

Odporúčania

- **Hľadať možnosti zlepšenia ekonomickej efektívnosti projektu posúdením ďalších technických riešení cesty a optimalizáciou nákladov projektu.**
- **V prípade pokračovania projektu, zvoliť alternatívu s najnižšími nákladmi, ktorá pri zohľadnení potenciálneho zdržania pomôže odstráneniu dopravného problému.**
- **Pre ďalšie prioritné diaľničné projekty, ktorých realizovateľnosť je na hranici ekonomickej návratnosti alebo pod ňou, hľadať spôsoby minimalizácie nákladov a zvyšovania prínosov.**

Popis projektu

Národná diaľničná spoločnosť zverejnila štúdiu uskutočniteľnosti pre 3. etapu úseku D3 Kysucké Nové Mesto (KNM) – Oščadnica v celkovej dĺžke 10,8 km. Štúdiá analyzuje 3 alternatívy trasovania diaľnice a súbežných komunikácií s celkovými investičnými nákladmi v rozmedzí 438 – 498 mil. eur s DPH. Alternatívy porovnávajú výstavbu diaľnice ako novostavby aj ako rozšírenie existujúcej cesty I/11 s vybudovaním nových súbežných komunikácií.

Variant 1 je najrozpracovanejšou alternatívou, ktorá vychádza z dokumentácie pre územné rozhodnutie (DUR) a dokumentácie na stavebné povolenie (DSP) z rokov 2007 – 2011. Výstavba diaľnice D3 je v tomto variante realizovaná ako novostavba, súbežne s existujúcou cestou I/11.

Variant 2 plánuje diaľnicu D3 ako rozšírenie existujúcej cesty I/11, ktorá bola v minulosti realizovaná ako obchvat obcí v parametroch [rýchlostnej cesty v polovičnom profile](#). Analyzované sú dve alternatívy (A - B), ktoré sa odlišujú vedením súbežnej cesty. Obe alternatívy sú na začiatku projektovej prípravy, čo predstavuje potenciálne zdržanie projektu o približne 4 roky.

Projekt patrí medzi dopravné priority a je súčasťou Transeurópskej dopravnej siete (TEN – T). Úsek D3 KNM – Oščadnica patrí do prvej kategórie priorít výstavby cestnej infraštruktúry – [dopravné priority](#). Súčasne tento úsek patrí aj do základnej tranzitnej siete TEN – T Core so záväzkom dobudovania do roku 2030. Projekt je zaradený do indikatívneho [harmonogramu prípravy a výstavby cestných projektov](#).

V štúdií je preferovaná alternatíva s vybudovaním D3 ako novostavby, so súčasnou cestou I/11 (Variant1) ako súbežnou cestou. Celkové investičné náklady variantu sú 498 mil. eur, pričom hranica ekonomickej návratnosti projektu s pomerom prínosov a nákladov 0,35, nie je dosiahnutá. Z hľadiska projektovej dokumentácie je táto alternatíva najrozpracovanejšia. Doteraz vynaložené náklady na výkup pozemkov a projektovú prípravu tvoria približne 10 mil. eur.

Ciele projektu

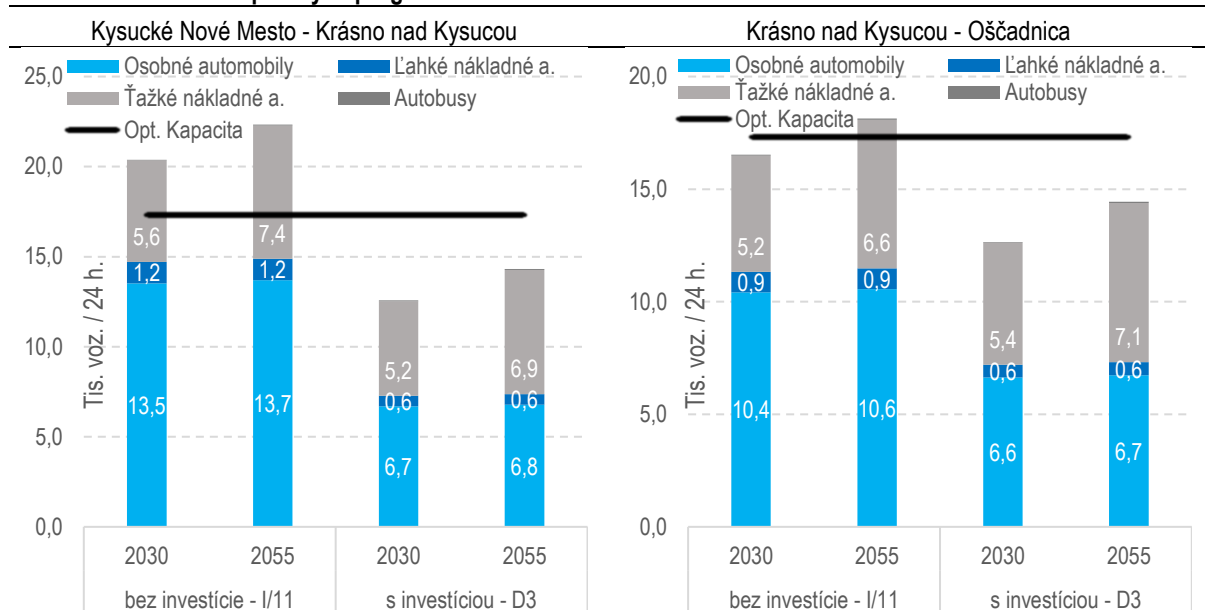
Cieľom štúdie bolo preverenie alternatívnych riešení trasovania a technických parametrov navrhovanej diaľnice D3. Alternatívy boli vyhodnotené z hľadiska ekonomickej návratnosti.

Súčasná dopravná situácia a prognóza dopytu

Aktuálny stav naráža na hranicu kapacity súčasnej cesty I/11, pričom dochádza aj k dopravným zápcham. 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 (Graf 1). Podľa metodiky prioritizácie¹ bola optimálna kapacita úseku naplnená na približne 86 %. Z tohto dôvodu bol úsek zaradený na 8. miesto v [zozname priorít výstavby cestnej infraštruktúry](#).

¹ Detailný výpočet kapacity súčasnej cesty nie je súčasťou štúdie uskutočniteľnosti.

Graf 1: Porovnanie dopravných prognóz



Zdroj: ŠU, spracovanie ÚHP

Zdroj: ŠU, spracovanie ÚHP

Dopravné intenzity na diaľnici D3 budú o 4 – 8 tis. vozidiel menšie, než by boli na pôvodnej ceste I/11. Nízke vyťaženie budúcej diaľnice je spôsobené presunom 4 – 8 tis. vozidiel lokálnej dopravy na súběžné cesty. Príčinou odklonu je výstavba novej, bezplatnej súběžnej cesty I. triedy, ktorá je pre diaľnicu konkurenciou. Zároveň časť dopravy nebude môcť využiť diaľnicu z dôvodu chýbajúcej križovatky, alebo zjazdu v oblasti medzi Ochoďnicou a Dunajovom. Prognóza vychádza z dopravného modelu, ktorý bol kalibrovaný na základe očakávaných predajov elektronických diaľničných známkov v Žilinskom kraji. Vzhľadom na plánované zachovanie kvalitnej paralelnej cesty I. triedy na celom úseku spolatnenej diaľnice D3, môže byť takýto predpoklad reálny.

Súčasný návrh 4 pruhovej diaľnice spolu so súběžnými cestami je predimenzovaným riešením. Diaľnice v plnom profile (4 pruhy) je vhodné stavať pre [dopravné intenzity](#) aspoň v rozmedzí 18 – 45 tis. vozidiel denne, pričom prognózované intenzity na úsekoch v projekte výhľadovo nepresiahnu 15 tis. vozidiel (Graf 1). Posudzované alternatívy dosahujú z hľadiska výhľadovej kapacity roka 2055, funkčnú úroveň A. Podľa [technického predpisu 102](#), požaduje slovenská norma minimálnu úroveň C. V porovnaní s Nemeckom by bola dostatočná aj výhľadová úroveň D ([hodnotenie R8](#)). Kapacitne vhodnou alternatívou k súčasnému návrhu by bola výstavba diaľnice v polovičnom profile, alebo rozšírenie súčasnej cesty I. triedy o 1 až 2 pruhy.

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 (Tabuľka 1).

Tabuľka 1: Priemerný čas prejazdu Kysucký Lieskovec - Oščadnica

Trasa	Vzdialenosť (km)	Čas (min)
Súčasná cesta I/11	10,81	9
Diaľnica D3	10,79	5
Rozdiel	0,02	4

Pozn.: Počíta sa s priemernými jazdnými časmi, nie časmi počas dopravnej zápchy

Zdroj: ŠU, google maps, spracovanie ÚHP

Analýza alternatív

Štúdia analyzuje 3 alternatívy trasovania diaľnice D3 a súbežných ciest v úseku Kysucké Nové Mesto – Ošadnica. Úseky sa od seba líšia najmä spôsobom výstavby diaľnice ako novostavby, alebo rozšírením súčasnej cesty a využitím existujúcej infraštruktúry, ako súbežnej cesty k diaľnici (Tabuľka 2). Všetky 3 alternatívy riešia identifikované dopravné problémy.

Tabuľka 2: Popis posudzovaných alternatív

	Variant 1	Variant 2A	Variant 2B
Celkové náklady (mil. eur s DPH)	498,7	438,7	485,6
Stavebné náklady (mil. eur)	327,9	288,3	319,1
Dĺžka D3 (km)	10,8	10,8	10,8
Návrhová kategória diaľnice	D 24,5	D 24,5	D 24,5
Výstavba diaľnice	novostavba	rozšírenie cesty I/11	rozšírenie cesty I/11
Súbežná cesta	pôvodná I/11	cesta III/2017	nová I/11
Návrhová kategória súbežnej cesty	C 11,5	C 9,5	C 9,5

Zdroj: ŠU, spracovanie ÚHP

Variant 1

Vzhľadom k rozsahu dopravného problému je riešenie prostredníctvom variantu 1 predimenzované. Kapacita diaľnice D3 v plnom profile bude 18 - 45 tis. vozidiel pričom výhľadovo ju bude využívať len približne 15 tis. vozidiel denne. Súčasná cesta I/11 bola vystavaná ako obchvat obcí s parametrami polovičného profilu diaľnice ([Box 1 hodnotenia I. etapy](#)), k nej by mala byť postavená nová 4 pruhová diaľnica D3. V takomto prípade sa doprava prerozdelená zo súčasných 2 na 6 pruhov, pričom v úsekoch s cestou III/2017 by to bolo až na 8 pruhov.

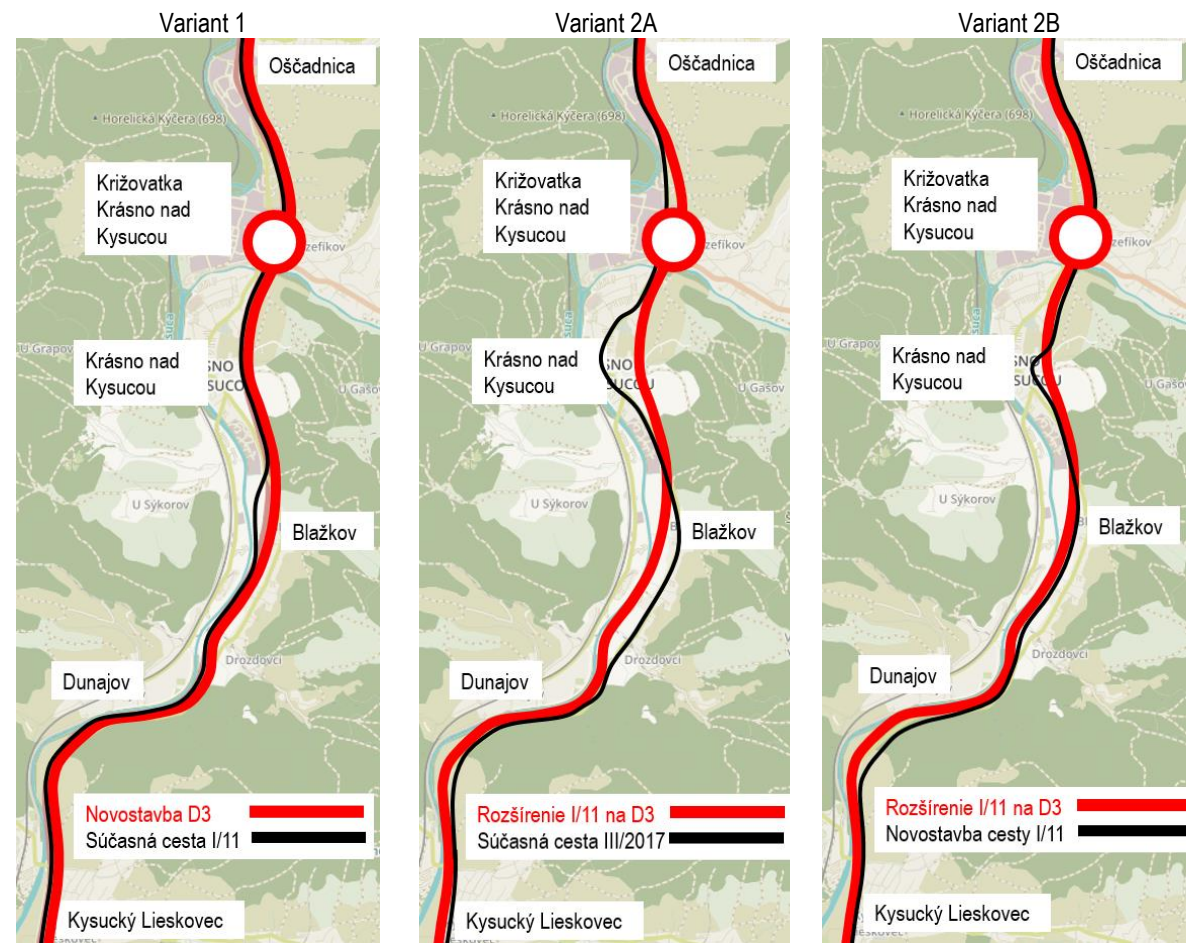
Variant 2A

Využitie cesty III/2017 ako súbežnej cesty k diaľnici je možné, no prináša nízku úsporu nákladov. Podľa kapacitných výpočtov v štúdií je presun lokálnej dopravy na cestu III/2017 možný aj z dlhodobého hľadiska. Relatívne nízka úspora nákladov je spojená s rozširovaním a rekonštrukciou cesty III/2017, ktorá sa nachádza v zložitom teréne. Na ceste sa nachádzajú dva historické mosty v Krásne nad Kysucou, ktorých rozšírenie na 9,5 m nie je možné, pričom na druhom moste je doprava púšťaná striedavo, podľa svetelnej signalizácie.

Variant 2B

Vybudovanie súbežnej cesty ako novostavby je technicky náročné a neefektívne. Alternatíva je predimenzovaná obdobne ako variant 1, keď k súčasným 2 pruhovým komunikáciám (I/11 a III/2017) pridáva ďalšie 4 pruhy (dobudovanie pol profilu diaľnice a nová súbežná cesta). Výstavba novej cesty by musela prebehnúť v náročnom teréne na svahoch a v zosuvnom území. Variant 2B ako jediný, nie je vôbec v súlade s aktuálne platnými územnoplánovacími dokumentami.

Obrázok 1: Prehľadná situácia posudzovaných alternatív



Zdroj: ŠU, spracovanie ÚHP, openstreetmap

Žiadna z posudzovaných alternatív sa nejaví ako nákladovo adekvátne k riešeniu dopravy v oblasti Krásno nad Kysucou. Varianty 2 ako lacnejšie alternatívy neprinášajú predpokladanú úsporu. Rozdiel nákladov rozšírenia súčasnej cesty I/11 (pol profil diaľnice) oproti výstavbe novej diaľnice tvorí len 3 – 12 % stavebných nákladov. Príčinou sú najmä náklady spojené so súbežnými cestami, ktorých rozšírenie a výstavba sú dôvody technickej náročnosti terénu nákladné.

Je potrebné zvážiť ďalšie alternatívy riešenia akými sú vybudovanie pol profilu diaľnice k súčasnej ceste, alebo rozšírenie súčasnej cesty I/11 o 1 až 2 jazdné pruhy. Rozšírenie súčasnej komunikácie o 4 pruhovú diaľnicu je z hľadiska kapacity potrebné len v prípade, že významná časť dopravy nebude presunutá na súbežné cesty. Takýto stav je možné dosiahnuť obmedzením spolplatenia diaľnice a súčasne zlepšením dostupnosti územia vybudovaním križovatky Kysucký Lieskovec. Z hľadiska kapacity je v opačnom prípade dostatočné dobudovanie 1 - 2 pruhov cesty k súčasnej ceste, prípadne výstavba polovičného profilu diaľnice. Vhodným príkladom obdobnej realizácie je pokračovanie cesty I/11 v Česku, kde je časť cesty postavená v kategórii rýchlostnej cesty v 2 pruhoch, prípadne 2+1 pruhoch.

Mimoúrovňová križovatka Kysucký Lieskovec by zlepšila obsluhu územia pre približne 3 tis. vozidiel denne. Štúdia čiastočne analyzovala možnosť zapracovania tejto križovatky, no z dôvodu relatívne nízkeho využitia lokálnej dopravy a dodatočných nákladov v podobe nového napojenia obcí Ochoďnica a Dunajov, nebola táto alternatíva ďalej rozpracovaná. V štúdií neboli vyčíslené potenciálne náklady a prínosy, ktoré by prinieslo zlepšenie využitia územia pre lokálnu dopravu.

Ekonomické hodnotenie

Náklady posudzovaných alternatív sú výrazne vyššie ako ich prínosy. Pomer prínosov a nákladov je v rozmedzí 0,32 - 0,38, čím hranica spoločenskej návratnosti nie je dosiahnutá. Z hľadiska riešenia dopravného problému je potrebné vybrať nákladovo najefektívnejšiu z posudzovaných alternatív, alebo hľadať inú alternatívu. Projekt predraňuje súbežná cesta v ťažkom teréne, ktorá vytvára negatívne benefity odklonom 4 - 8 tis. vozidiel z diaľnice. Spoločenskú návratnosť existujúcich variantov je možné zvýšiť maximálne na 0,47 – 0,57 (Tabuľka 3) v prípade nesplopatnenia cesty a zachovania obslužnosti územia v okolí Kysuckého Lieskovca. Existujú aj ďalšie alternatívy, ktoré môžu priniesť vyššiu návratnosť za nižšie náklady, ako napríklad vybudovanie diaľnice v polovičnom profile (Tabuľka 4, odhad BCR 0,43). Analýza bola spracovaná podľa aktuálne platnej metodiky OPII verzia 3.0.

Tabuľka 3: Ekonomické hodnotenie (mil. eur, CÚ 2021, diskontované)

Peňažné toky	V1	V2A	V2B	V1*	V2A*	V2B*
Náklady	331,4	284,2	315,4	325,5	283,1	315,6
Investičné náklady	327,9	288,3	319,1	327,9	288,3	319,1
Prevádzkové náklady	3,4	-4,2	-3,7	-2,4	-5,3	-3,5
Prínosy	114,7	92,1	120,3	184,3	133,9	151,8
Čas cestujúcich	22,9	16,3	20,9	43,5	32,4	35,7
Čas tovaru	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Spotreba pohonných látok	-9,6	-11,4	-8,7	-8,8	-14,0	-13,3
Ostatné prevádzkové náklady vozidiel	18,3	13,8	17,8	31,2	21,1	24,2
Bezpečnosť	82,5	83,4	84,5	112,5	111,7	112,4
Znečisťujúce látky	-4,8	-5,5	-4,2	-2,1	-6,5	-6,0
Skleníkové plyny	-24,1	-28,6	-21,8	-21,7	-34,9	-33,2
Hluk	-0,1	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0
Zostatková hodnota	29,6	24,1	32,0	29,6	24,1	32,0
Ekonomická čistá súčasná hodnota investície (ENPV)	-216,6	-192,1	-195,2	-141,3	-149,2	-163,8
Ekonomická vnútorná miera návratnosti (EIRR)	-0,81%	-1,00%	-0,19%	1,48%	0,57%	0,73%
Pomer spoločenských prínosov a nákladov (BCR)	0,35	0,32	0,38	0,57	0,47	0,48

*maximálne potenciálne využitie D3 bez splopatnenia cesty

Zdroj: ŠU, spracovanie ÚHP

Súbežné cesty neprinášajú projektu dodatočnú pridanú hodnotu a priamo konkurujú využívaniu diaľnice lokálnou dopravou. Vybudovanie súbežných ciest v hodnote približne 19,9 - 61,1 mil. eur vytvára negatívne benefity 31 - 75 mil. eur v závislosti od variantu (Tabuľka 4). Zachovanie alebo vybudovanie súbežných ciest je potrebné pre zabezpečenie obsluhy celého územia, je však nutné zväziť primeranosť ich riešenia ([Box 2 hodnotenia I. etapy](#)). Odhad stavebných nákladov variantu dobudovania pol profilu diaľnice je približne 266,1 mil. eur (19% menej oproti variantu 1), s odhadovaným BCR 0,43.

Tabuľka 4: Porovnanie marginálnych nákladov súbežnej cesty a rozšírenia diaľnice (mil. eur, diskontované)

Alternatívy súbežnej cesty a rozšírenia diaľnice	Náklady	Prínosy	BCR
Variant 1	61,1	-75,4	-1,23
Variant 2A	19,9	-42,9	-2,15
Variant 2B	51,2	-31,4	-0,61
Alternatíva pridania 2 pruhov diaľnice	Náklady	Prínosy	BCR
Pol profil D3 + súčasná I/11 (maximálne náklady)	266,1	114,7	0,43

Zdroj: ŠU, spracovanie ÚHP

Prínosy

Vybudovanie diaľnice prinesie benefity v podobe úspory času a zlepšenia bezpečnosti, zároveň aj disbenefity presunom dopravy na cesty nižšej kategórie. Zvýšenie rýchlosti má negatívny vplyv na spotrebu a produkciu škodlivých látok. Celkové prínosy projektu by mohli byť vyššie o približne 31,4 – 75,4 mil. eur v prípade, ak by nedochádzalo k presmerovaniu dopravy z diaľnice na súbežné cesty. Príčinou je zníženie jazdných rýchlostí presunom vozidiel do intravilánov obcí a na menej bezpečné komunikácie.

Sprejazdnenie D3 ako bezplatnej komunikácie by zvýšilo využitie diaľnice lokálnou dopravou a malo pozitívny vplyv na spoločenskú návratnosť projektu. Podľa štúdie uskutočniteľnosti by malo odstránenie diaľničnej známky vplyv na približne 4 - 8 tis. vozidiel, ktoré by využívali diaľnicu D3. Zvýšenie intenzity dopravy by však podľa štúdie znamenalo zhoršenie návratnosti Variantu 1 (pokles na 0,32) aj Variantu 2B (pokles na 0,36) a k zlepšeniu by došlo iba vo Variante 2A (zlepšenie na 0,36). Takéto zistenia sú však v rozpore s prepočtom ÚHP (Tabuľka 3), ktorý by viedol k zlepšeniu spoločenskej návratnosti projektu každej z posúdených alternatív.

Náklady

Náklady na výstavbu 3. etapy diaľnice D3 predstavujú približne 40,5 - 46,1 mil. eur/ km, čo projekt zaraďuje medzi najdrahšie diaľničné stavby na Slovensku. Príčinou je najmä výstavba súbežných ciest, ktoré sú situované v náročnom teréne a vyžadujú si značné investície do rekonštrukcie a výstavby.

Z celkových 438 – 498 mil. eur tvoria stavebné náklady približne 286 - 327 mil. eur. Najvýraznejším podielom sú zastúpené náklady na výstavbu telesa diaľnice (22 - 30 %) spolu s opornými a zárubnými múrmi (25 – 27%). Vysoké náklady sú spojené s technicky náročným terénom a výstavbou v území so zosuvmi.

Tabuľka 5: Porovnanie stavebných nákladov (mil. eur bez DPH, CÚ 2021)

Položky	Variant 1	Variant 2A	Variant 2B
Demolácie a likvidácie	3,3	4,7	5,7
Stavebné dvory	7,4	7,3	7,5
Rekultivácia, vegetačné úpravy, výsadba	17,5	13,9	15,4
Diaľnica (cesta, mosty, technológie, MÚK, oplotenie)	98,2	69,4	70,9
Cesta I. - III. triedy a iné cesty (cesty a mosty)	42,5	44,5	54,7
SSÚR a odpočívadlá	40,3	40,8	40,8
Zárubné a oporné múry	83,0	74,0	87,1
Protihlukové steny	6,0	6,0	6,0
Vodotoky, kanalizácie, čerpace stanice, sedimentačné nádrže	23,6	20,0	23,8
Rozvody el. prúdu a plynu, telekomunikačné rozvody	5,3	4,4	4,6
Stavebné náklady	327,2	285,1	316,5

Zdroj: ŠÚ, spracovanie ÚHP

Napriek vysokým nákladom projektu sa stanovenie jednotkových cien s použitím českých cenových noratívov javí ako adekvátne. Odhad nákladov bol počas prípravy projektu konzultovaný s ÚHP. Investičné náklady projektu sú ocenené v cenovej úrovni roka 2021, z dôvodu zabezpečenia adekvátnosti porovnania ekonomických prínosov a nákladov. V cenách 1Q 2023 by celkové investičné náklady projektu predstavovali 562 – 639 mil. eur s DPH.