

Útvar hodnoty za peniaze

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



Hodnota za peniaze projektu

*D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové
Mesto (I. etapa)*

Marec 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 1. etapu úseku D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto (KNM), v celkovej dĺžke 11 km s investičnými nákladmi 597,3 mil. eur.** Zverejnený úsek je prvou etapou väčšieho koridoru od Žiliny (ZA) po Čadcu (CA). V súčasnosti prebieha finalizácia štúdií uskutočniteľnosti pre 2. a 3. etapu, a koridoru diaľnice D3 ako jedného celku v hodnote 1,33 mld. eur.
- **Projekt patrí medzi dopravné priority Slovenska, je súčasťou koridoru TEN – T.** Projekt je v pokročilom štádiu prípravy, s už vynaloženými výdavkami na prípravu a výkup pozemkov vo výške 31 mil. eur, pričom pozemky sú vykúpené na 89 %.
- **Štúdiá analyzuje jednu alternatívu, ktorá vychádza z predchádzajúcej dokumentácie a územného rozhodnutia.** Súčasťou diaľnice je privádzač Kysucké Nové Mesto(KNM), ktorý je vo výstavbe od roku 2022.
- **Súčasný technický riešenie diaľnice D3 na rozdiel od pôvodných návrhov (2011) neobsahuje tunelové riešenie Žilina-Vranie, ale estakádu.** Zároveň došlo k zúženiu diaľnice z pôvodne plánovaných 26,5 metra na 24,5. Celkový odhad stavebných nákladov je preto o 15 -17 % nižší, oproti pôvodnému projektu.
- **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 ZA a KNM dosahuje denné intenzity viac ako 22 tis. vozidiel, s podielom nákladnej dopravy približne 23 %.

Hodnotenie MF SR

- **Projekt je potrebný, rieši kapacitné problémy súčasnej cesty a je súčasťou medzinárodnej siete.** Realizácia projektu prináša zlepšenie bezpečnosti dopravy, úspory času a zníženia vplyvu hluku a emisií.
- **Súčasný návrh projektu je na hranici ekonomickej návratnosti s pomerom prínosov a nákladov 0,97, najmä z dôvodu vysokých stavebných nákladov v objeme 47,6 mil. eur na km.** Takto dimenzovaný projekt by patril medzi najdrahšie diaľnice na Slovensku bez tunelového riešenia.
- **Rozsah vyvolaných stavebných úprav, ktoré vstupujú do projektu sa nejaví ako primeraný.** Vyvolané investície tvoria minimálne 20 % nákladov projektu a nemusia byť konečné, nakoľko ešte prebieha posudzovanie EIA. Projekt je tiež od začiatku pripravovaný v súlade s Vážskou vodnou cestou, budúcim vodným koridorom do Česka, ktorý česká strana z plánov vyradila.
- **Veľkoryso riešená preložka paralelnej cesty I. triedy v hodnote približne 16,5 mil. eur, zvyšuje náklady projektu a znižuje jeho prínosy.** Preložka je navrhnutá v šírke 11,5 m s obchvatom Brodna, čím vytvorí konkurenciu k D3 a odláka z nej približne 15 % dopravy. Zúžením cesty na 9,5 m alebo vybudovaním bez obchvatu je možné znížiť náklady projektu a zvýšiť využívanie diaľnice a tým aj návratnosť projektu.

Odporúčania

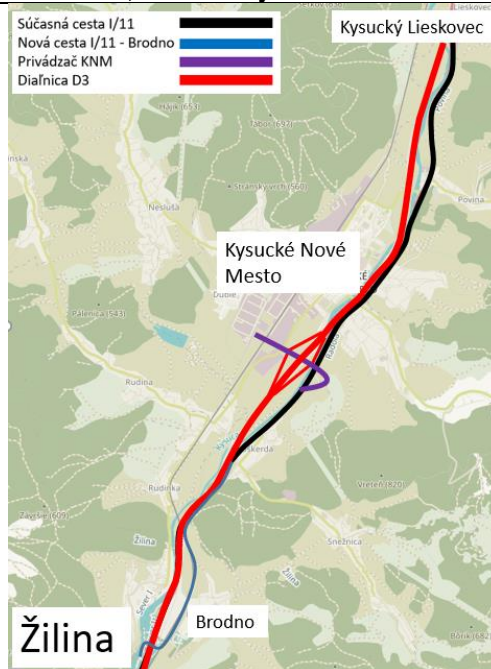
- **Pokračovať v projekte s hľadaním možností preukázať jeho ekonomickú efektívnosť, najmä minimalizovať vyvolané náklady a zvýšiť prínosy väčším využívaním diaľnice.**
- **Preveriť aktuálnosť zámeru Vážskej vodnej cesty a aktualizovať dokumenty územného rozvoja tak, aby nedochádzalo k ovplyvňovaniu ďalších plánovaných investícií.**
- **Pre ďalšie prioritné diaľničné projekty, ktorých realizovateľnosť je na hranici ekonomickej návratnosti alebo pod ňou, hľadať spôsoby minimalizácie nákladov.**

Popis projektu

Národná diaľničná spoločnosť zverejnila štúdiu uskutočniteľnosti pre úsek D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto (KNM), v celkovej dĺžke 11 km, s investičnými nákladmi 597,3 mil. eur. Zverejnený úsek je 1. etapou koridoru D3 od Žiliny (ZA) po Čadcu (CA). V súčasnosti prebieha finalizácia štúdií uskutočniteľnosti pre 2. a 3. etapu, a koridoru diaľnice D3 ako jedného celku v hodnote 1,33 mld. eur.

Diaľnica D3 v 1. etape bude vybudovaná v dĺžke 11,1 km od Brodna, cez Kysucké Nové Mesto po začiatok obce Kysucký Lieskovec. Súčasťou projektu je privádzač Kysucké Nové Mesto, ktorý je aktuálne vo výstavbe, s plánovaným sprevádzkovaním v roku 2023. Plánovaná diaľnica je trasovaná v súbehu s riekou Kysuca a z časti bude vybudovaná v telese súčasnej cesty I/11 (Box 1). Časť zabratej cesty I/11 bude nahradená novou komunikáciou ako preložka Brodna, až po začiatok obce Oškerada.

Obrázok 1: Prehľadná situácia úseku I. Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto



Zdroj: ŠÚ, spracovanie UHP, openstreetmap

Projekt patrí medzi dopravné priority Slovenska, je súčasťou Transeurópskej dopravnej siete (TEN – T). Úsek D3 ZA-KNM patrí do prvej kategórie priorít výstavby cestnej infraštruktúry – [dopravné priority](#), z dôvodu naplnenia súčasnej kapacity cesty na viac ako 85 %. 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](#).

Súčasný technický riešenie diaľnice D3 na rozdiel od pôvodných návrhov (2011) nezahŕňa tunel Žilina-Vranie, ale estakádu. Zároveň došlo k zmene šírky diaľnice z pôvodne plánovaných 26,5 metra na 24,5. Odhad stavebných nákladov na súčasný variant je o 15 - 17 % nižší, než pôvodné riešenie s tunelom (Tabuľka 1). Pôvodný návrh vznikol od roku 2007, pričom nové riešenie s estakádou sa začalo projektovať v roku 2018.

Tabuľka 1: Porovnanie odhadu stavebných nákladov (CU 4Q 2021)

Projekt	mil. eur bez DPH
Pôvodný variant s tunelom Žilina - Vranie	623 - 641
Súčasný variant s estakádou	528
Rozdiel	95 - 113

pozn.: Stavebné náklady sú porovnané v cenovej úrovni roka 2021
zdroj: ŠÚ, prepočet UHP

Projekt sa nachádza vo vysokom stupni prípravy s rozpracovanou dokumentáciou na stavebné povolenie a prebiehajúcim posúdením vplyvov na životné prostredie (Tabuľka 2). Na projektovú prípravu a výkup pozemkov už bolo preinvestovaných viac ako 31 mil. eur, pričom pozemky sú vykúpené na približne 89 %.

Tabuľka 2: Prevzaté a pripravované dokumentácie

Dokumentácia	Rok prípravy	Pozn.
Dokumentácia na stavebné povolenie (DSP)	2007 - 2011	tunel
Záverečná správa EIA	2016 - 2018	tunel
Zmena Dokumentácie pre územné rozhodnutie (DUR)	2020	estakáda
Dokumentácia na stavebné povolenie - Privádzač KNM	2020	privádzač samostatne
Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti 8A	2021	určenie rozsahu hodnotenia
DSP v podrobnosti Dokumentácie na realizáciu stavby	2021 - súčasnosť	prebieha
Záverečná správa EIA	2021 - súčasnosť	prebieha

Zdroj: ŠU, spracovanie UHP

Financovanie prostredníctvom [Operačného programu Integrovaná infraštruktúra](#) bude kvôli končiacemu programovému obdobiu možné zabezpečiť len pre časť projektu týkajúcu sa privádzača KNM. Pre zvyšnú časť projektu bude potrebné hľadať nový zdroj financovania, pričom podmienky získania grantu z ďalšieho programového obdobia zatiaľ nie sú známe.

Box 1: História diaľnice D3

Do roku 1989 bola v súčasnom koridore diaľnice D3 plánovaná výstavba diaľnice D18, ktorá mala tvoriť východný obchvat Žiliny s napojením na hranicu s Poľskom. Diaľnica D18 tvorila doplnkovú diaľničnú sieť. Pôvodne navrhovaná diaľnica bola uvažovaná v polovičnom profile. Ako základ budúcej diaľnice bola vybudovaná široká cesta 1 triedy s obchvatmi obcí od Žiliny, Čadcu až po hranicu s Poľskom. Budúca diaľnica mala byť realizovaná podľa potrieb dopravných prognóz, rozšírením vybudovanej cesty I/11. K premenovaniu a zmene návrhu diaľnice na plný profil, prišlo po roku 1989, aj vplyvom zmeny trasovania diaľnice D1. Diaľnica D18 bola premenovaná na diaľnicu D3 a začalo sa s prípravou jednotlivých úsekov. Od roku 1996 sa začalo s výstavbou úseku obchvatu Čadce a prihraničného úseku pri Skalitom. V dôsledku nedostatku finančných prostriedkov bola výstavba úsekov v roku 1998 pozastavená s dokončením až v roku 2004, resp. 2017. Úsek pri Skalitom s dobou výstavby 20 rokov, bol najdlhšie rozostavaným diaľničným úsekom na Slovensku. V súčasnosti prebieha príprava štúdií uskutočniteľnosti koridoru D3 od Žiliny po Čadcu, rozdelená na 3 etapy.

Úseky D3

Názov úseku	Dĺžka (km)	Jazdné pruhy	Otvorenie	Poznámka
Hričovské podhradie - Žilina, Strážov	6,9	4	2007	
Žilina, Strážov - Žilina, Brodno	4,3	4	2017	
Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto	11,2	4	-	I. etapa
Kysucké Nové Mesto - Oščadnica	10,8	4	-	III. etapa
Oščadnica - Čadca, Bukov	4,8	2	2004	II. etapa (druhý profil)
Čadca, Bukov - Svrčinovec	5,7	4	2020	
Svrčinovec - Skalité	12,3	2	2017	
Skalité - hranica s Poľskou republikou	3,1	2	2006	
Spolu	59,1			

Zdroj: [Enviroportal](#), ŠU 2014, [hodnotenie UHP](#),

Ciele projektu

Cieľ projektu diaľnice D3 je skvalitnenie cestnej siete v severojužnom smere, resp. zníženie cestovného času presunom tranzitnej dopravy, zvýšenie bezpečnosti dopravy, zlepšenie dostupnosti regiónu a zníženie dopadov na životné prostredie.

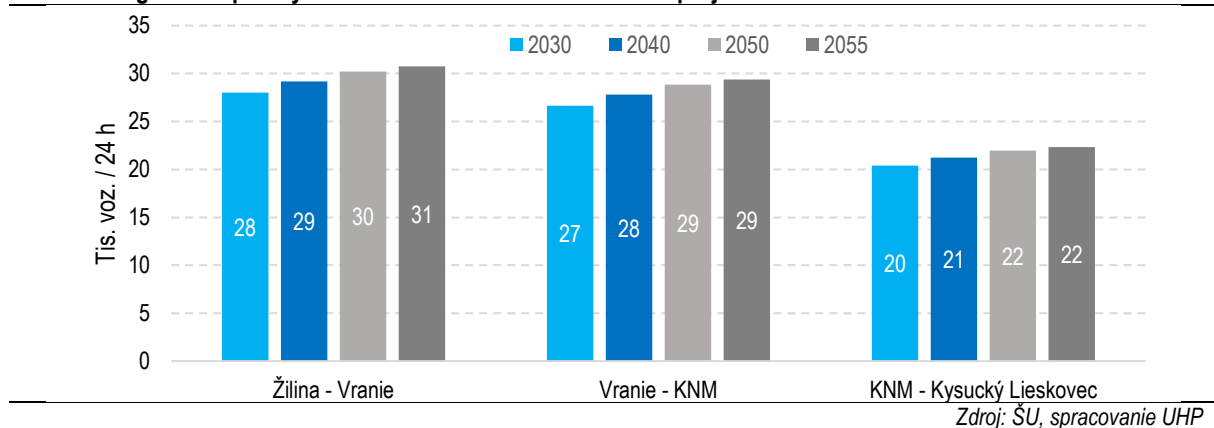
Ciele popísané v štúdií sú všeobecné a ťažko merateľné. Projekt nemá stanovené kvantitatívne ciele, ktoré sú ľahko merateľné a je možné ich plnenie z dlhodobého hľadiska vyhodnotiť. Merateľným cieľom môže byť stanovenie hornej hranice cestovného času, alebo miery hluku, ktorú chceme dosiahnuť a počas konkrétneho obdobia udržať.

Súčasná dopravná situácia

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 ZA a KNM dosahuje denné intenzity viac ako 22 tis. vozidiel, s podielom nákladnej dopravy približne 23 %.

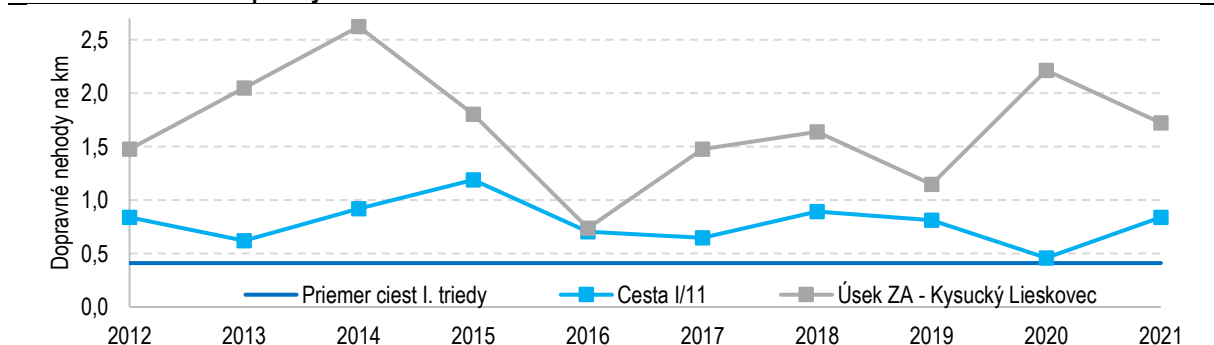
Dopravné zaťaženie cesty I/11 patrí medzi najvyššie na Slovensku spomedzi ciest [kategórie 1. triedy](#). Podľa CSD 2015 intenzita dopravy dosahovala 20 tis. vozidiel, čím bola odporúčaná kapacita cesty naplnená. Úsek D3 ZA – KNM bol preto zaradený na 3. miesto v [zozname priorit výstavby cestnej infraštruktúry](#). Predpokladané dopravné intenzity na úseku súčasnej cesty I/11 do roku 2055 dosiahnu úroveň 22 – 31 tis. voz. denne (Graf 1).

Graf 1: Prognóza dopravných intenzít na ceste I/11 v stave bez projektu



Úsek cesty I/11 medzi Žilinou a Čadcou patrí medzi najnehodovejšie 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 (Graf 2). K nehodám so smrteľnými následkami v okrese KNM a Čadca dochádza v priemer raz ročne. Výnimkou je rok 2016, keď po sérii opatrení z predošlých rokov počet vážnych dopravných nehôd klesol.

Graf 2: Porovnanie dopravných nehôd na ceste I/11



Pozn.: Absolútna nehodovosť zahŕňa smrteľné nehody, nehody s ťažkými a ľahkými zraneniami

Zdroj: MV SR, SSC, spracovanie ÚHP

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 sa čas prejazdu po starej ceste zlepši o približne 3 minúty. Nová súbežná cesta 1. triedy vytvára relevantnú konkurenciu spoľatnanej diaľničnej trase.

Tabuľka 3: Priemerný čas prejazdu ZA - Kysucký Lieskovec

Trasa	Vzdialenosť (km)	Čas (min)
Súčasná cesta I/11	11,26	12
Nová cesta I/11	10,95	9
Diaľnica D3	11,13	6
Rozdiel súčasnej a novej cesty I/11	0,31	3
Rozdiel súčasnej cesty I/11 a diaľnice D3	0,13	6

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

Zdroj: ŠU, google maps, spracovanie ÚHP

Analýza alternatív

Štúdia posudzuje jeden variant projektu, diaľnicu s estakádou vychádzajúcu z predošlých projektových dokumentácií. Trasovanie diaľnice je v súlade s územnoplánovacími dokumentami ako aj s ďalšími plánovanými stavbami v dotknutom území.

Vyvolanou investíciou projektu je vybudovanie novej, súbežnej cesty I/11 v dĺžke 2,7 km, križovatky Žilina, až po obec Oškerda. Preložka bude vedená v šírke 11,5 m a bude zároveň tvoriť obchvat obce Brodno. Podľa Konceptie rýchlostných ciest je budovanie novej cesty v najvyššej kategórii potrebné odôvodniť, nakoľko takáto cesta stráca medzinárodný význam presmerovaním diaľkovej dopravy na diaľnicu. Budovanie súbežných ciest v rozsahu zodpovedajúceho dopravným potrebám je ošetrené aj v Zákone o cestných komunikáciách (Box 2). **Je potrebné zvážiť primeranosť navrhovaného riešenia novej cesty, ktorá zvyšuje náklady a znižuje prínosy diaľnice D3 a preveriť možnosť zmeny šírky a kategórie navrhovanej cesty.**

Box 2: Problematika súbežných ciest

Časť motorovej dopravy nesmie, alebo nemôže používať diaľnicu, pričom pre dosiahnutie svojho cieľa musí voľiť inú trasu. Okrem technických obmedzení pre motorové vozidlá, existujú aj obmedzenia týkajúce sa vzdialenosti križovatiek na diaľniciach a rýchlostných cestách, čo môže spôsobiť obmedzenie dopravnej obslužnosti príslušného územia. Problematika súbežných ciest najviac vypukla po vybudovaní rýchlostnej cesty R1, ktorá bola pôvodne vyprojektovaná ako rekonštrukcia cesty I/51 a I/65 – cesty s neobmedzeným prístupom pre všetku dopravu. Po zabratí cesty I. triedy bez adekvátnej alternatívy bolo potrebné dobudovať súbežnú cestu III. triedy.

Na cesty I. triedy medzinárodného významu (kategória E) sa uplatňuje minimálne šírkové usporiadanie C 11,5. Pre cesty II. triedy šírka C 9,5 a cesty III. triedy C 7,5 s priľiadaním na požadovanú výkonnosť a ekonomiku cestného ťahu. Vybudovaním diaľnice, alebo rýchlostnej cesty sa situácia na súbežných cestách mení v tom, že dôjde k prebratiu prevažnej časti dopravy, ako aj funkcie medzinárodného cestného ťahu. Z tohto dôvodu na súbežných cestách dochádza k poklesu súčasných ako aj výhľadových intenzít. Z tohto dôvodu často nie je výstavba súbežnej cesty v kategórii C 11,5 odôvodniteľná. Podľa [Zákona o cestných komunikáciách](#) je v prípade zabratia pôvodnej cesty výstavbou diaľnice potrebné zabezpečiť výstavbu náhradnej, alebo úpravu existujúcej súbežnej cesty v takom rozsahu, ktorý bude zodpovedať dopravným potrebám.

Zdroj: [Konceptia rýchlostných ciest a jej naviazanie na koncepciu diaľnic](#)

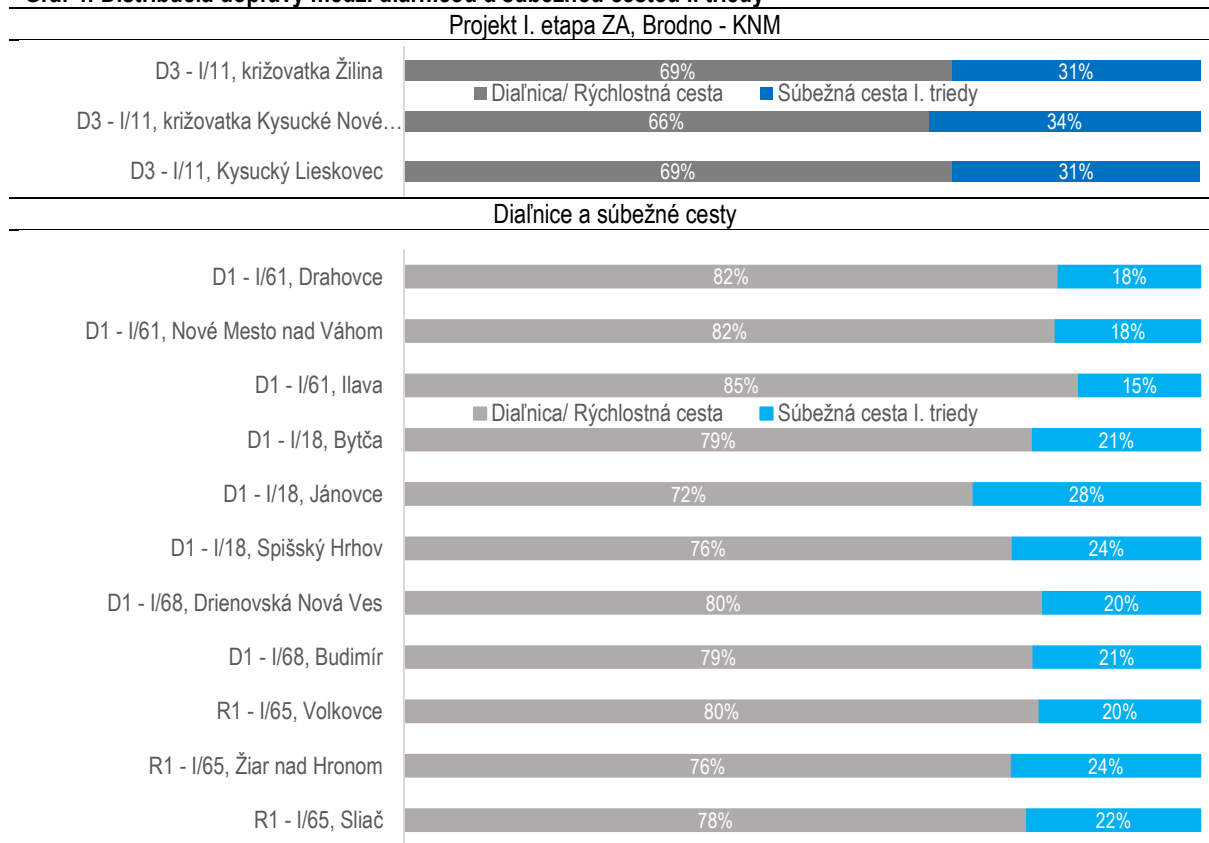
Projekt diaľnice D3 je už od svojho zámeru pripravovaný tak, aby bol v súlade s potenciálnym projektom Vážskej vodnej cesty (VVC). Výber trasovania diaľnice ako aj inžinierskych objektov musí rešpektovať potenciálny

vodný koridor. VVC je plánovaná vodná cesta medzinárodného významu spájajúca vnútrozemské rieky s Baltským morom. Cieľom projektu je zvýšiť efektívnosť a zatriktívniť vnútrozemskú vodnú dopravu v Európe. Projekt vyplýva z [Európskej dohody o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu](#) a je súčasťou strategického dokumentu [Konceptia rozvoja vodnej dopravy SR](#). V súčasnosti existuje problém nenadväznosti VVC na rieku Morava a Odra, nakoľko Česká republika a Poľsko považujú zámer za prekonaný a vypúšťajú ho zo svojich plánov územného rozvoja (Dunaj – Odra – Labe [02/2023](#)). Je potrebné preveriť aktuálnosť zámeru VVC a aktualizovať národné dokumenty územného rozvoja tak, aby nedochádzalo k obmedzovaniu a predražovaniu ďalších plánovaných investícií.

Prognóza dopytu

V roku 2030 sú na diaľnici D3 očakávané vysoké intenzity dopravy 15 – 24 tis. vozidiel denne a na súbežnej ceste I. triedy 6 – 11 tis. vozidiel denne. Prerozdelenie dopravy medzi diaľnicou a súbežnou cestou je nižšie ako na iných diaľničných úsekoch kde lokálna doprava využíva diaľnicu častejšie. Kalibrácia modelu bola vykonaná na základe prognózy predaja diaľničných známok v Žilinskom samosprávnom kraji. Podľa tejto prognózy bude využívanie diaľnice v priemer o 10 percentuálnych bodov nižšie, než na iných súbežných cestách I. tried a diaľnic ciest (Graf 4). Budovaním atraktívnych bezplatných súbežných ciest sa diaľničným projektom vytvára silná konkurencia, čo znižuje ich ekonomické prínosy, pretože odrádza motoristov od využívania diaľnice.

Graf 4: Distribúcia dopravy medzi diaľnicou a súbežnou cestou I. triedy



Zdroj: ŠÚ, CSD 2015, spracovanie UHP

Prognóza dopravy vychádza zo 4 stupňového multimodálneho dopravného modelu, ktorého základ tvorí dopravný model PUM Žilinského samosprávneho kraja. Model bol kalibrovaný najmä na základe profilových dopravných prieskumov z mája 2022, výstupov z mýtného systému a výsledkov starších smerových sčítaní (2020).

Ekonomické hodnotenie

Pomer prínosov a nákladov je podľa štúdie uskutočniteľnosti 0,97, čo znamená že projekt nedosiahol požadovanú ekonomickú návratnosť. Súčasťou projektu je aj privádzač Kysucké Nové Mesto, ktorý je ako samostatný objekt ekonomicky návratný. Projekt ako celok má potenciál byť návratný, je však potrebné minimalizovať náklady aspoň o 12 – 13 mil. eur (BCR 1), prípadne zvýšiť prínosy projektu zatraktívnením diaľnice aj pre lokálnu dopravu (potenciál BCR max. 1,07). Analýza bola spracovaná podľa aktuálne platnej metodiky [OPII verzia 3.0.](#)

Ekonomická návratnosť samotného privádzača KNM dosahuje BCR 2,02 čo z pohľadu vynaložených nákladov prináša v doprave mimoriadnu hodnotu za peniaze. Privádzač výrazne zlepši dopravnú situáciu na vstupe do Kysuckého Nového Mesta najmä odľahčením svetelne riadenej križovatky v Radoli.

Tabuľka 4: Ekonomická analýza projektu (mil. eur v CÚ 2021)

	I. etapa ZA - KNM (Spolu)	Privádzač KNM (Samostatne)
Ekonomické náklady (diskontované)	401,75	13,12
<i>Investičné náklady</i>	387,29	12,26
<i>Prevádzkové náklady</i>	14,46	0,86
Ekonomické prínosy (diskontované)	389,71	26,55
<i>Čas cestujúcich</i>	64,23	8,15
<i>Čas tovaru</i>	0,00	0,00
<i>Spotreba pohonných látok</i>	18,45	0,04
<i>Ostatné prevádzkové náklady vozidiel</i>	62,34	9,12
<i>Bezpečnosť</i>	41,01	-3,16
<i>Znečisťujúce látky</i>	25,74	2,58
<i>Skleníkové plyny</i>	48,31	0,25
<i>Hluk</i>	2,56	1,52
Zostatková hodnota	127,08	8,05
Pomer prínosov a nákladov (BCR)	0,97	2,02

Zdroj: ŠU, spracovanie ÚHP

Prínosy

Projekt je potrebný, rieši kapacitné problémy súčasnej cesty a je súčasťou medzinárodnej siete TEN - T. Realizácia projektu prináša zlepšenie bezpečnosti dopravy, úspory času a zníženia vplyvu hluku a emisií.

Výrazný podiel na prínosoch projektu (32 %) má zostatková hodnota investície v objeme 127 mil. eur. Vysoká zostatková hodnota je vypočítaná metódou peňažných tokov, pričom vo výsledku je oproti metóde účtovných odpisov o 82 mil. eur vyššia. Hlavnou príčinou je projekcia peňažných tokov po uplynutí referenčného obdobia až do konca životnosti investície. V prípade cestných stavieb to môže znamenať prognózovanie prínosov na 50 -100 rokov, čo má negatívny vplyv na presnosť a relevantnosť výsledkov analýzy. **Je preto potrebné zvážiť na aké obdobie je relevantné prognózovať prínosy stavby.**

Náklady

Súčasný návrh projektu nie je ekonomicky návratný najmä z dôvodu vysokých stavebných nákladov v objeme 47,56 mil. eur na km. Takto dimenzovaný projekt by patril medzi najdrahšie diaľnice na Slovensku bez tunelového riešenia (Tabuľka 5).

Tabuľka 5: Porovnanie zmluvných nákladov diaľničných úsekov s estakádou (mil. eur v CÚ 2021)

Poradie	Diaľnica	Úsek	Celkové náklady	Dĺžka v km	Náklady na km	Počet pruhov
1	D1	Sverepec - Vrtižer, I. úsek	245,51	4,90	50,10	4
2	D1	Sverepec - Vrtižer, II. úsek	228,81	4,70	48,74	4
3	D3	ZA, Brodno – KNM*	527,94	11,10	47,56	4
4	D3	Svrčinovec - Skalité Hričovské Podhradie - Žilina** (Strážov)	460,05	12,30	37,40	2
5	D3		318,67	9,15	34,83	4
6	R2	Kriváň - Mýtina	295,96	9,10	32,52	4
7	D1	Mengusovce - Jánovce, I. úsek	219,81	8,00	27,48	4
8	R2	Mýtina - Lovinobaňa	165,87	13,50	12,29	4

*bez rezervy a pozemkov

**polovičný profil diaľnice

Zdroj: Spracovanie ÚHP, CRZ, UVO, ŠU

Rozsah rôznych stavebných úprav, ktoré vstupujú do projektu, sa nejaví ako primeraný. Súčasťou nákladov je napríklad spevňovanie koryta rieky v celej dĺžke diaľnice s nákladmi 44 mil. eur, ktoré žiadal Slovenský vodohospodársky podnik (DSP 2011). Prípadne vybudovanie niekoľko kilometrov súbežných ciest I. triedy s mostami ponad diaľnicu D3. Celkový objem nákladov nemusí byť konečný, nakoľko ešte prebieha posudzovanie EIA. **Vzhľadom k nedostatočnej ekonomickej návratnosti projektu je potrebné dbať na minimalizáciu nákladov a hľadanie primeraných technických riešení.**

Tabuľka 6: Vybrané kapitálové výdavky (mil. eur v CÚ 2021)

Druh práce	Merná jednotka	Množstvo	Výdavky
Úprava stavebných dvorov	m ²	884 218	14,85
Rekultivácia ciest, dočasných záberov, starých korýt	m ²	198 440	11,33
Cesty I. triedy	km	7	20,08
Mosty nad diaľnicou D3	m ²	8 578	16,89
Úpravy koryta rieky Kysuca	m	14 535	44,74
Preložka vodovodov	km	6	3,39
Diaľkové rozvody el. prúdu	m	6 220	3,20
Diaľkové telekomunikačné siete a vedenie	m	9 820	5,36
Diaľkové rozvody plynu	m	2 155	3,32
Spolu			123,16

Pozn.: zahrnuté sú aj náklady na privádzač KNM vo výške 18 mil. eur

Zdroj: ŠU, spracovanie ÚHP

Pomerne veľkoryso riešená preložka paralelnej cesty I. triedy v hodnote približne 16,5 mil. eur, zvyšuje náklady projektu a znižuje jeho prínosy. Preložka súbežnej cesty I. triedy je navrhnutá v šírke 11,5 m s obchvatom Brodna v dĺžke približne 2,7. Vytvorenie bezplatnej cesty s kratším časom cestovania než bola tá súčasná, vytvára tlak na menšie využívanie diaľnice a znižovanie jej prínosov. V prípade vybudovania cesty nižšej kvality priamo cez Brodno, existuje pozitívne riziko odklonenia lokálnej dopravy z KNM a Kysuckého Lieskovca na diaľnicu, čo môže zvýšiť návratnosť projektu. **Je potrebné zvážiť primeranosť takéhoto riešenia a posúdiť vybudovanie súbežnej cesty v nižšej kategórii a šírke.**

Odhad nákladov bol počas prípravy projektu konzultovaný s ÚHP. Stanovenie jednotkových cien s použitím Českých cenových noratívov sa javí ako adekvátne. Investičné náklady projektu boli ocenené v cenovej úrovni roka 2021, z dôvodu zabezpečenia adekvátnosti porovnania ekonomických prínosov a nákladov.