

# Útvar hodnoty za peniaze

Ministerstvo financií SR / [www.finance.gov.sk/uhp](http://www.finance.gov.sk/uhp)



## Hodnota za peniaze projektu

*Rýchlostná cesta R1*

*Banská Bystrica – Slovenská Ľupča*

November 2021

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 Štefan Kišš, Martin Haluš, Rastislav Farkaš a Jozef Koperdák na základe 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 projektu

- Národná diaľničná spoločnosť (NDS) pripravila štúdiu uskutočniteľnosti (ŠU) s cieľom zvýšenia plynulosti a bezpečnosti dopravy a to odstránením dopravných problémov na súčasnej ceste I/66 a prebudovaním mostov vo veľmi zlom stavebno-technickom stave.
- Cestou I/66 medzi Banskou Bystricou a Slovenskou Ľupčou prejde 13 až 18 tisíc vozidiel denne, podiel ťažkej nákladnej dopravy je 7 až 9 %. V úseku sa nachádza most ponad železničnú trať vo veľmi zlom stave, ktorého rekonštrukcia nie je možná. V prípade uzatvorenia mosta by obchádzky pre celý región Horehronia pri ceste do krajského mesta dosiahli 100 až 130 km.
- Pre naliehavosť problému a absenciu iných riešení vychádzala ŠU z projektu rýchlostnej cesty R1 na trase Banská Bystrica – Slovenská Ľupča (7 km R1, 9 km preložka cesty I/66). Príprava tohto projektu začala pred rokmi a v súčasnosti má dokumentáciu na stavebné povolenie (DSP).
- Hodnotenú alternatívu vychádzajú z DSP projektu R1 Banská Bystrica – Slovenská Ľupča (Variant I.). Varianty II. (A, B) až III. (A, B, C) predstavujú rôznu mieru skrátenia pôvodného projektu a formy prepojenia mestskej časti Šalková s mestom Banská Bystrica. Náklady na realizáciu hodnotených alternatív sú v hodnote od 66 do 150 mil. eur bez DPH.
- Základom ŠU je nulový variant, ktorý navrhuje prebudovanie 7 mostov na ceste I/66 vo veľmi zlom stave s predpokladanými nákladmi na realizáciu v hodnote 24 mil. eur bez DPH.
- Podľa analýzy nákladov a prínosov (CBA) nie je žiadna z hodnotených alternatív spoločensky návratná (BCR <1). NDS argumentuje vyššou mierou prínosov v prípade predĺženia R1 do Ružomberka.
- NDS navrhla na realizáciu variant III. C (BCR = 0,48; náklady 82 mil. eur bez DPH), ktorý sa dá považovať za prvú časť pôvodného projektu R1 Banská Bystrica – Slovenská Ľupča. Variant vyrieši kritický problém mosta ev. č. 66-079 ako aj kapacitný problém cesty I/66 medzi Banskou Bystricou a Biotikou.

## Hodnotenie MF SR

- Žiadna z posudzovaných alternatív nedosahuje požadovanú spoločenskú návratnosť, realizácia projektu je ale nevyhnutná z dôvodu odstránenia havarijného stavu mosta a zároveň kapacitného úzkeho hrdla.
- Pri výbere alternatív by sa malo pristúpiť k analýze CEA (cost effectiveness analysis) a vybrať najlacnejší variant, ktorý odstráni zadané problémy.
- Najmenej nákladná z alternatív, ktoré riešia problémy mostov vo veľmi zlom stave a kapacitné problémy cesty, je alternatíva III. A s nákladmi realizácie 75 mil. eur (bez rozpočtovej rezervy). Z hľadiska posúdenia rizík času prípravy projektu a možných zdržaní, je vhodnou alternatívou aj alternatíva III. C s nákladmi realizácie 82 mil. eur (bez rozpočtovej rezervy).
- Kapacitne nevyhovujúci je len úsek cesty I/66 od Banskej Bystrice po križovatku Biotika. Kapacitné posúdenie z DSP, ktoré označuje celý hodnotený úsek I/66 za kapacitne nevyhovujúci, vychádza zo staršej prognózy dopravy, ktorá uvažovala s vyššími intenzitami dopravy než aktuálny dopravný model.
- Spoločenská návratnosť alternatív je určená správne. Zohľadnenie benefitov predĺženia R1 do Ružomberka tiež nie je možné, pretože o pokračovaní koridoru R1 nebolo definitívne rozhodnuté.
- UHP navrhoval optimalizovať predpokladané stavebné náklady úseku R1 BB – Slovenská Ľupča, zo 186,5 mil. eur na 135 mil. eur (zníženie o 28 %). NDS z veľkej časti akceptovala návrh a upravila predpokladané stavebné náklady na 140,9 mil. eur bez DPH (zníženie o 24 %).

## Odporúčania

- Realizovať alternatívu III. A, ktorá nákladovo najefektívnejšie a adekvátne rieši ciele projektu, príp. alternatívu III. C s ohľadom na časové riziká realizácie stavby.

- Rozhodnúť o ďalšom postupe riešenia veľmi zlého stavu štyroch mostov nezahrnutých vo variantoch III. s ohľadom na priority vo výstavbe cestnej infraštruktúry, rozpočtové možnosti a časové riziká dokončenia štúdie R1/R3.
- Nezahrňovať rozpočtovú rezervu do nákladov projektu ani do predpokladanej hodnoty zákazky pri obstarávaní.

## Popis projektu

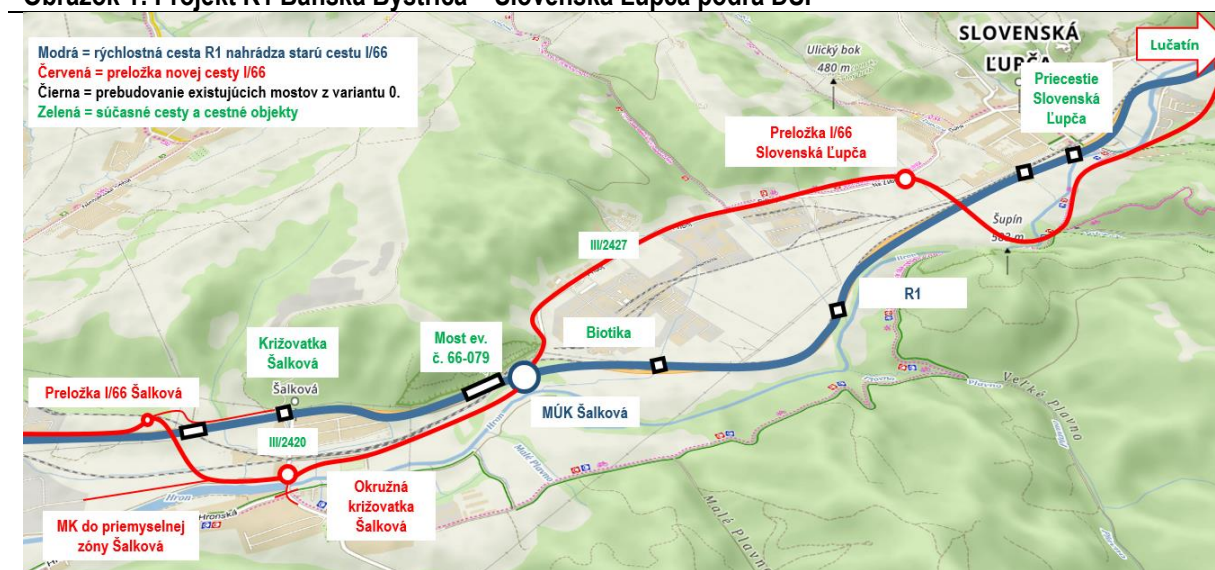
Národná diaľničná spoločnosť (NDS) pripravila štúdiu uskutočniteľnosti (ŠU) rýchlostnej cesty R1 medzi Banskou Bystricou a obcou Slovenská Ľupča. Projekt má riešiť problém mostov na ceste I/66, ktoré sa nachádzajú vo veľmi zlom stavebno-technickom stave.

Uzatvorenie mostov vo veľmi zlom stavebno-technickom stave na ceste I/66, bez vybudovania dopravnej alternatívy, by spôsobilo obchádzky pre celý región Horehronia pri ceste do Banskej Bystrice cez Zvolen (100 km), alebo Ružomberok (130 km).

Prioritne ide o mostný objekt ev. č. 66 – 079 vo veľmi zlom stavebno-technickom stave (stupeň 6 zo 7, podľa TP 077<sup>1</sup>), ktorý prechádza ponad železničnú trať pri Biotike v Slovenskej Ľupči. Opatrenia na podporu mosta boli naposledy realizované v 2019<sup>2</sup>, s cieľom predĺžiť životnosť mosta (5 rokov). Na moste sú zúžené jazdné pruhy, obmedzená rýchlosť na 50 km/h a zákaz vjazdu vozidiel nad 21 t.

Podkladovým materiálom pre riešenie urgentného problému je projekt výstavby rýchlostnej cesty R1, a to z dôvodu vysokého štádia prípravy projektu (dokumentácia pre stavebné povolenie), ako aj absencie pripravenosti iného riešenia. ŠU vychádza z projektu vybudovania úseku R1 medzi Banskou Bystricou a obcou Slovenská Ľupča (7,3 km) vo vedení terajšej cesty I/66 a vybudovaní preložky cesty I/66 (9 km) (Obrázok 1).

**Obrázok 1: Projekt R1 Banská Bystrica – Slovenská Ľupča podľa DSP**



Zdroj: štúdia uskutočniteľnosti projektu, mapy.cz, spracovanie ÚHP

## Ciele projektu

Cieľom projektu podľa NDS je zvýšenie plynulosti a bezpečnosti dopravy a zlepšenie životného prostredia pri existujúcej preťaženej ceste I. triedy. Ako kľúčový cieľ stavby sa uvádza riešenie dopravných problémov na súčasnej ceste I/66, prostredníctvom predĺženia trasy R1 mimo zastavané územie v smere

<sup>1</sup> [https://www.ssc.sk/files/documents/technicke-predpisy/tp/tp\\_077.pdf](https://www.ssc.sk/files/documents/technicke-predpisy/tp/tp_077.pdf)

<sup>2</sup> Realizácia (vykonanie) opatrení z Návrhu riešenia zachovania nosnosti mostného objektu ID M2717 - ev. č. 66-079 - cez železničnú trať pri odbočke do Biotiky Slov. Ľupča do roku 2025: <https://www.crz.gov.sk/4045501/>

na východ od Banskej Bystrice. Stavba cesty R1 zahŕňa aj úpravu a prebudovanie mostných objektov vo veľmi zlom stavebno-technickom stave.

## Analýza alternatív

**Predložená štúdia uskutočniteľnosti zahŕňa nulový variant projektu (prebudovanie mostných objektov) a 6 alternatív vychádzajúcich z projektu rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica – Slovenská Ľupča a príslušnej DSP.** Tabuľka 1 znázorňuje základné údaje o hodnotených variantoch investície.

Hodnotené alternatívy v ŠU vychádzajú z dokumentácie pre stavebné povolenie (DSP) projektu R1 Banská Bystrica – Slovenská Ľupča (Variant I.). Varianty II. (A, B) až III. (A, B, C) predstavujú rôznu mieru skrátenia pôvodného projektu a formy prepojenia mestskej časti Šalková s mestom Banská Bystrica po zrušení úrovňovej križovatky pri Šalkovej (I/66 – III/2420). Náklady hodnotených alternatív sú v hodnote od 66 do 150 mil. eur bez DPH. Doteraz vynaložené náklady na tento projekt predstavujú 12 mil. eur, z čoho 6,3 mil. eur bolo vynaložených na výkup pozemkov.

ŠU zahŕňa nulový variant, podľa ktorého sa odstráni veľmi zlý stav mostov na úseku cesty I/66 s predpokladanými nákladmi v hodnote 24 mil. eur bez DPH. Tento variant predpokladá vybudovanie nových mostných objektov.

**Tabuľka 1: Základné údaje o variantoch investície**

Variant	Mosty (variant 0.)	Prístup do Šalkovej			Koniec R1	Nové cesty (km)	Náklady* (mil. eur bez DPH)	Dokončenie mostu nad železnicou (mesiace)
		Preložka I/66	Priemyselná zóna	MÚK Šalková				
0.	áno	nie	nie	nie	B. Bystrica	3	24	48
I.	áno	áno	áno	áno	S. Ľupča	25	150	43
II. A	áno	nie	áno	áno	S. Ľupča	19	123	40
II. B	áno	nie	áno	nie	S. Ľupča	17	115	41
III. A	častočne	nie	áno	áno	MÚK Š.	12	75	38
III. B	častočne	nie	áno	nie	MÚK Š.	10	66	39
III. C	častočne	áno	áno	áno	MÚK Š.	11	82	36

\*bez rozpočtovej rezervy

Zdroj ŠU, spracovanie ÚHP

Pozn: MÚK Š. = mimoúrovňová križovatka Šalková

**Nulový variant nezahŕňa riešenie preťaženia cesty medzi Banskou Bystricou a Biotikou.** Funkčná úroveň cesty do roku 2024 bude E – F (obťažná manévrovateľnosť vozidiel v jazdnom pruhu), čím sa komunikácia stane nevyhovujúcou. ŠU nehodnotí variant, ktorý by ponechal existujúcu cestu prvej triedy s rozšírením o jeden až dva jazdné pruhy a súčasne riešil problém mostov vo veľmi zlom stavebno-technickom stave. Alternatívy variantu III. nepočítajú s prestavbou/ rekonštrukciou 4 mostných objektov na východ od MÚK Šalková, napriek tomu, že sú tieto mosty súčasťou nulového variantu.

**Alternatívne riešenie problému zo strany správcu komunikácie SSC nebolo vypracované vzhľadom na prebiehajúcu prípravu projektu R1 Banská Bystrica – Slovenská Ľupča.** A to napriek tomu, že o výbere a realizácii koridorov R1 alebo R3, ešte nie je rozhodnuté a prípadná výstavba bola plánovaná po roku 2030. Absencia iného pripraveného riešenia než výstavba diaľnice a časový tlak vedie k výberu alternatívy, ktorá nový most vybuduje do roku 2025.

## Súčasná dopravná situácia

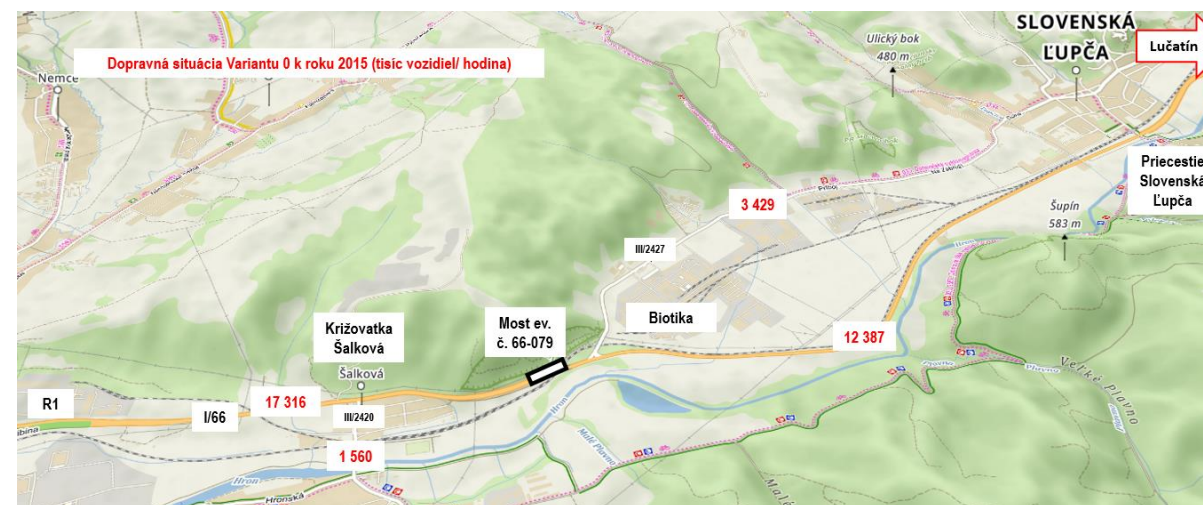
**Cestou I/66 medzi Šalkovou a Banskou Bystricou prejde okolo 18 tisíc voz./ 24h, podiel ťažkej nákladnej dopravy je 9 %, medzi Slovenskou Ľupčou a Šalkovou okolo 13,5 tisíc voz./ 24h, z toho 7 % je ťažkej nákladnej dopravy.**

**Na ceste I/66 sú pre veľmi zlý stav mosta nad železničnou traťou (ev. č. 66-079), dopravné obmedzenia, ktoré znižujú plynulosť a rýchlosť premávky.** Jazdné pruhy na moste sú zúžené, vjazd vozidiel nad 21 t je zakázaný a rýchlosť je znížená na 50 km/ h. Obmedzenia majú za cieľ znížiť zaťaženie a tým predĺžiť životnosť



mostu. Plynulosť dopravy je čiastočne obmedzená aj z dôvodu umiestnenia svetelnej križovatky na vstupe do mestskej časti Šalková (križovatka I/66 – III/2420), ktorá sa zapína počas rannej a večernej dopravnej špičky.

**Obrázok 2: Dopravná situácia Banská Bystrica – Slovenská Ľupča (CSD 2015)**



Zdroj: CSD 2015, mapy.cz, spracovanie ÚHP

## Prognóza dopytu

Pre dopravnú prognózu bol vypracovaný dopravný model zahŕňajúci záujmové územie Banskej Bystrice, mestskej časti Šalková a obce Slovenská Ľupča. Model súčasného stavu bol spracovaný za rok 2020. Viacero vstupov vychádza z Národného dopravného modelu SR 2016. Na kalibráciu modelu boli čiastočne využité dopravnoinžinierske prieskumy spracované k DRS projektu R1 Banská Bystrica – Slovenská Ľupča.

Dopravná prognóza vypracovaná MDV je založená na demografických trendoch a raste automobilizácie. Do roku 2045 narastie doprava na úseku medzi Banskou Bystricou a Šalkovou o 18 %, na úseku medzi Šalkovou a Slovenskou Ľupčou o 10 %. Tieto rasty sú nižšie ako predpokladala dopravnoinžinierska štúdia z DSP, ktorá predpokladá zdvojnásobenie dopravnej intenzity do roku 2045 aj v stave bez realizácie predĺženia R1 do Ružomberka. Po roku 2045 začnú kvôli negatívnym demografickým trendom intenzity dopravy klesať.

Rast dopravy na východnom vstupe do Banskej Bystrice spôsobí kapacitné preťaženie cesty I/66 už do roku 2024 (viac ako 18 tisíc vozidiel denne). Podľa dopravnej prognózy bude funkčná úroveň cesty E – F, čo predstavuje obťažnú manévrovateľnosť vozidiel v jazdnom pruhu.

**Tabuľka 2: Zaťaženie ciest v stave bez projektu, Variant 0. (tis. voz./24h)**

	2015	2020	2025	2035	2045
Banská Bystrica - Šalková	17,6	17,7	18,5	19,8	20,0
Šalková - križovatka Biotika	16,3	16,3	17,1	18,4	18,7
križovatka Biotika - priecestie Slovenská Ľupča	15,3	15,2	16,1	17,3	17,6
priecestie Slovenská Ľupča - Lučatín	13,5	13,5	14,3	15,4	15,7
križovatka Biotika - Slovenská Ľupča	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1
Slovenská Ľupča- Lučatín	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7
Priemyselná zóna Šalková	0,3	0,3	0,3	0,4	0,3
Šalková	2,3	2,4	2,4	2,5	2,5

Zdroj: NDS, spracovanie ÚHP

**Smerovanie dopravy v modeli nezodpovedá dopravným prieskumom.** Dopravné intenzity od križovatky Biotika po Slovenskú Ľupču (cesta III/2427) nezodpovedajú križovatkovým dopravným prieskumom (rok 2019). Podľa prieskumov je intenzita dopravy na tomto úseku vyššia ako 3,5 tisíc vozidiel denne. Dopravný model počíta

s intenzitou tisíc vozidiel denne. Problematické je smerovanie vozidiel v dopravnom modeli, ktoré mierne nadhodnocuje dopravu na ceste I/66, čím sa navyšujú benefity úspor času a nehodovosti variantov II.A a II.B.

## Ekonomické hodnotenie

Podľa analýzy nákladov a prínosov (CBA) nie je žiadny z hodnotených scenárov spoločensky návratný. Ekonomická návratnosť jednotlivých variantov nepresahuje BCR 0,49 (Tabuľka 3). NDS argumentuje vyššou mierou prínosov v prípade predĺženia koridoru R1 až do Ružomberka a zohľadnenia obchádzok v prípade uzatvorenia mostov.

**Spoločenská návratnosť hodnotených alternatív správne nezohľadňuje efekty obchádzkovej trasy, pretože nulový variant je zafinancovaný tak, aby k obchádzkam nedošlo. Na tento variant sú preto naviazané náklady aj benefity z opravy mostov vo veľmi zlom stave.** Zvyšné porovnané alternatívy sú očistené o náklady variantu 0 aj od pomyselných benefitov. Návratnosť nie je možné zvýšiť, ani zohľadnením predĺženia R1 do Ružomberka. Diskusia o realizácii koridoru R1, alebo R3 ešte nie je ukončená, ani nebolo prijaté rozhodnutie, ktoré by takto vedenú trasu schválilo. Zverejnenou prílohou ŠU je aj správa k staršej štúdii uskutočniteľnosti koridoru R1 Banská Bystrica – Ružomberok, z ktorého vyplýva, že koridor v súčasne naplánovanej podobe nie je ani ekonomicky rentabilný (negatívne NPV, BCR = 0,25).

Vzhľadom k tomu, že žiadna z posudzovaných alternatív, nedosahuje požadovanú spoločenskú návratnosť, malo by sa pristúpiť k analýze CEA (cost effectiveness analysis) a vybrať najmenej nákladný variant, ktorý odstráni zafinancované problémy. Takouto alternatívou je nulový variant (26 mil. eur) s riešením prebudovania mostov vo veľmi zlom technickom stave. Z hľadiska času, je však tento variant nepostačujúci pre vybudovanie mosta nad železničnú trať, ktorého životnosť je predĺžená maximálne do roku 2025. Realizácia nulového variantu by zároveň nemala dopad na riešenie kapacitného preťaženia súčasnej cesty I/66 Banská Bystrica – Šalková.

Tabuľka 3: Prínosy a náklady variantov R1 BB - SL (mil. eur, ekonomické, diskontované)

	I.	II. A	II. B	III. A	III. B	III. C
Investičné náklady	81	57	51	31	25	37
Prevádzka a údržba infraštruktúry	9	7	6	4	3	5
<b>Celkové náklady</b>	<b>91</b>	<b>64</b>	<b>58</b>	<b>36</b>	<b>29</b>	<b>43</b>
Úspora času	29	23	20	10	7	13
úspora prevádzkových nákladov vozidiel a PHM	-7	-8	-11	-3	-6	-2
úspora emisií	-7	-7	-8	-3	-4	-3
úspora nehodovosti	20	19	19	8	7	8
úspora na externalitách	-2	-2	-2	-1	-1	-1
<b>Prínosy spolu</b>	<b>33</b>	<b>24</b>	<b>17</b>	<b>11</b>	<b>3</b>	<b>16</b>
Zostatková hodnota	10	7	6	3	3	4
Čista súčasná hodnota	-48	-33	-35	-21	-24	-22
<b>Pomer prínosov a nákladov (BCR)</b>	<b>0,47</b>	<b>0,49</b>	<b>0,39</b>	<b>0,40</b>	<b>0,18</b>	<b>0,48</b>

Zdroj: ŠU, spracovanie ÚHP

**Nákladovo najefektívnejšie riešia ciele projektu alternatívy skupiny III. s nákladmi 66 - 82 mil. eur (bez rozpočtovej rezervy).** Tieto alternatívy odstraňujú zlý stav mostu nad železničnou traťou, odstraňuje nedostatočnú kapacitu úseku Banská Bystrica – Biotika a zabezpečujú aj napojenia mestskej časti Šalková na cestnú sieť.

- **Variant III.B** (66 mil. eur bez rozpočtovej rezervy) je **nákladovo najefektívnejšia alternatíva**, avšak zabezpečuje len prepojenie Šalkovej s Banskou Bystricou mestskou komunikáciou cez priemyselnú zónu bez adekvátneho napojenia smerom na Slovenskú Lupču.
- **Variant III. A** (75 mil. eur bez rozpočtovej rezervy) je **nákladovo najefektívnejšie riešenie, ktoré adekvátne zabezpečuje napojenie Šalkovej** a to rozšírením variantu III. B o výstavbu novej cesty III. triedy medzi Šalkovou a MÚK Šalková. Výstavba tejto cesty je zároveň spoločensky návratná (BCR = 1,3).

- **Varianta III. C** (82 mil. eur bez rozpočtovej rezervy) je nákladovo najefektívnejšie riešenie, ktoré adekvátne rieši napojenie Šalkovej s ohľadom na časové riziká realizácie cieľov projektu (odstránenie veľmi zlého stavu mostov).

**Varianty III. neobsahujú rekonštrukcie veľmi zlého stavu 4 mostov medzi MUK Šalková a Slovenskou Ľupčou, avšak umožňujú prípadné pokračovanie výstavby R1 smerom na Slovenskú Ľupču.** Je nutné posúdiť, či ich rekonštrukcia môže počkať do rozhodnutia o pokračovaní koridoru R1. V prípade nutnosti urgentného riešenia je potrebné pripraviť adekvátny projekt, ktorý zabezpečí ich rekonštrukciu a zároveň v budúcnosti umožní plynulé pokračovanie R1, a to s ohľadom na priority vo výstavbe cestnej infraštruktúry a rozpočtové možnosti.

**Tabuľka 4: Porovnanie BCR jednotlivých stavieb (mil. eur, ekonomické, diskontované)**

Stavebné objekty	Celkové náklady	Celkové prínosy	Zostatková hodnota	BCR	Finančné náklady
Preložka I/66 celá	32,76	16,20	3,84	0,61	35,80
Preložka I/66 Slovenská Ľupča	18,85	2,62	2,08	0,25	19,97
Preložka I/66 po okružnú križovatku Šalková	7,09	5,44	1,02	0,91	6,85
Preložka I/66 od okružnej križovatky Šalková po MUK Šalková	6,82	8,15	0,74	1,30	8,98
R1 Banská Bystrica - Slovenská Ľupča	57,76	16,65	6,12	0,39	114,68
R1 Banská Bystrica – MUK Šalková	28,69	2,63	2,53	0,18	65,73
R1 MUK Šalková – Slovenská Ľupča	29,07	14,02	3,59	0,61	48,95

Zdroj: ŠU, spracovanie ÚHP

## Prínosy

**Napriek tomu, že projekt R1 Banská Bystrica – Slovenská Ľupča ovplyvní 15- 18 tisíc vozidiel denne, jeho prínosy neprevyšujú vynaložené náklady.**

**Najprínosnejším faktorom projektu ako aj zvolenej alternatívy sú benefity z úspory času a zníženej nehodovosti.** Na danom úseku cesty dochádzalo k častým dopravným nehodám ako aj kolíziám s lesnou zverou. Projekt má zároveň odstrániť úrovňovú svetelnú križovatku na Šalkovú (I/66 – III/2420) a na mieste križovatky Biotika (I/66 – III/2427) vybudovať mimoúrovňovú križovatku Šalková. Odstránenie úrovňových križovatiek na výrazne zaťažovaných dopravných úsekoch má pozitívne dopady na zníženie nehodovosti.

**Realizácia R1 v trase súčasnej cesty I/66 vplýva negatívne na tvorbu emisií a spotrebu pohonných hmôt.** Dôvodom je zvýšenie prejazdnej rýchlosti (110 – 130 km/ h), bez skrátenia trasy cesty oproti súčasnej ceste I/66.

## Náklady

**Náklady na realizáciu hodnotených alternatív sa pohybujú v hodnote od 66 do 150 mil. eur bez rezervy a vychádzajú z DSP stavebného rozpočtu najkomplexnejšieho variantu I.** Doteraz vynaložené náklady na realizáciu projektu predstavujú 12 mil. eur, z čoho približne 6,3 mil. eur tvorí výkup pozemkov.

**Na základe porovnania priemerných cien zmluvných projektov bol zo strany ÚHP návrh na zníženie odhadu investičných nákladov variantu I. z pôvodných 186,5 mil. eur na 135 mil. eur (zníženie o 28 %).** NDS z veľkej časti akceptovala návrh a odhad investičných nákladov pre tento variant bol znížený na 140,9 mil. eur bez DPH (zníženie o 24 %). Následne sa podľa rozpočtu variantu I. upravili rozpočty aj pre ostatné varianty vrátane nulového variantu.



**Tabuľka 5: Finančné náklady jednotlivých variantov (mil. eur)**

<b>Stavebné náklady spolu</b>	<b>0.</b>	<b>I.</b>	<b>II. A</b>	<b>II. B</b>	<b>III. A</b>	<b>III. B</b>	<b>III. C</b>
Stavebná časť	15,1	110,0	79,9	72,3	48,3	40,8	56,9
Technologická časť (prevádzkové súbory, stroje a zariadenia)	0,0	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4
Zariadenie staveniska	0,7	4,3	3,5	3,2	2,2	1,9	2,4
Prevádzkové vplyvy	0,8	0,5	2,0	2,2	1,6	1,8	1,8
Predpokladané vyvolané investície	5,1	25,5	26,0	25,1	16,6	15,6	15,4
Rozpočtová rezerva	2,0	0,0	6,4	5,9	5,2	4,5	0,7
<b>Stavebné náklady spolu</b>	<b>23,8</b>	<b>140,9</b>	<b>118,4</b>	<b>109,2</b>	<b>74,3</b>	<b>64,9</b>	<b>77,7</b>
Ostatné náklady (ešte potrebné pre realizáciu stavby)	2,4	9,6	11,3	11,3	5,6	5,3	4,6
<b>Celkové náklady stavby bez rezervy</b>	<b>24,1</b>	<b>150,5</b>	<b>123,3</b>	<b>114,7</b>	<b>74,7</b>	<b>65,7</b>	<b>81,6</b>

*Zdroj: ŠU, spracovanie ÚHP*

NDS do svojej kalkulácie nákladov zahrnula aj rozpočtovú rezervu, ktorej výška sa pri jednotlivých alternatívach pohybuje od 0 do 6,4 mil. eur. Zdôvodnenie vytvorenia tejto rezervy ani jej kalkulácia neboli v ŠU vôbec popísané.