

# Útvar hodnoty za peniaze

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



## Hodnota za peniaze projektu

*D3 Žilina, Brodno – Čadca, Bukov  
(IV. etapa)*

Október 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 štúdie

### Opis projektu

- **Národná diaľničná spoločnosť** zverejnila štúdiu uskutočniteľnosti pre koridor D3 Žilina, Brodno – Čadca (IV. etapa) v celkovej dĺžke 25,9 km s celkovými investičnými nákladmi 1,27 – 1,33 mld. eur s DPH. Štúdia je sumarizáciou výsledkov predošlých 3 samostatných štúdií pre úseky Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto (KNM) – Oščadnica – Čadca, Bukov. Úsek KNM - Oščadnica bol posudzovaný v 3. alternatívach trasovania diaľnice a ciest, pričom zvyšné dva úseky nemali posudzované alternatívy.
- **Diaľnica D3 patrí medzi najvyššie dopravné priority a je súčasťou Transeurópskej dopravnej siete (TEN – T Core).** Realizácia koridoru je zapracovaná v Harmonograme plánovania a výstavby cestnej infraštruktúry s výstavbou v horizonte rokov 2026 - 2032.
- **Aktuálny objem dopravy prekračuje kapacitu súčasnej cesty I/11.** Dopravné intenzity tu presahujú hodnoty 17,5 – 25 tis. vozidiel denne, s podielom ťažkej nákladnej dopravy 23 – 30 %.
- **V štúdií je preferovaná alternatíva s vybudovaním D3 ako novej cesty, s ponechaním I/11 ako súbežnej cesty v úseku KNM – Oščadnica.** Táto alternatíva je vo vysokom stupni rozpracovanosti projektu. Pre jednotlivé úseky sa aktualizujú podklady pre environmentálne hodnotenie súbežne s dokumentáciou pre stavebné povolenie.

### Hodnotenie MF SR

- **Projekt je potrebný, rieši kapacitné problémy súčasnej cesty I/11 a je súčasťou medzinárodnej cestnej siete.** Realizácia projektu prináša úsporu času cestujúcich, zvýšenie bezpečnosti a zníženie hluku a emisií.
- **Podľa predloženej štúdie prínosy žiadneho z navrhovaných technických riešení D3, nie sú vyššie ako jeho náklady.** Objem prínosov, nepresahuje náklady spojené s investíciou do projektu v pomere 0,59 – 0,63. Na hranici návratnosti je úsek Žilina, Brodno – KNM, ktorý prináša najvyššie benefity.
- **Príčinou sú technické riešenia, ktoré prinášajú dodatočné náklady a zároveň znižujú prínosy projektu.** Súčasťou projektu je budovanie novej súbežnej cesty I. triedy, ktorá prerozdelí dopravu z pôvodných 2 na 6 - 8 pruhov a zníži motiváciu využívať diaľnicu. Zrušenie križovatky s Oščadnicou a spoplatnenie obchvatu Čadce presmeruje časť dopravy z obchvatu naspäť do centra mesta.
- **Podľa harmonograme MD SR sa neočakáva dokončenie siete TEN-T Core do roku 2030.** Jeho aktualizácia z roku 2023 počíta s ukončením výstavby úsekov D3 v rokoch 2031 – 2032. Termíny dokončenia budú musieť byť témou ďalších rokovaní s Európskou komisiou, čo otvára príležitosť na hľadanie riešení, ktoré výrazne neovplyvnia termíny, no pomôžu návratnosti projektov.
- **Možnosti zvýšiť efektivitu projektu existujú aj bez nutnosti zmeniť technické riešenie celého koridoru.** Tými môžu byť vybudovanie súbežných ciest v nižšej triede, riešenie kapacitného problému vybudovaním časti diaľnice v polovičnom profile, prípadne zatraktívnenie diaľnice aj pre lokálnu dopravu.

### Odporúčania MF SR

- **Prioritne pokračovať v príprave I. etapy Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto.**
- **Pre každý z úsekov hľadať spôsoby zníženia nákladov vyvolaných investícií s odhadom možného zdržania prípravy a zvyšovaním prínosov väčším využitím diaľnice.**
- **Do budúcnosti odporúčame dbať na optimalizáciu nákladov už pri prvotných návrhoch projektov, vrátane analýzy primeraných riešení problému súbežných ciest.**

## Popis projektu

Národná diaľničná spoločnosť zverejnila štúdiu uskutočniteľnosti pre koridor D3 Žilina, Brodno – Čadca (IV. etapa) v celkovej dĺžke 25,9 km s celkovými investičnými nákladmi 1,27 – 1,33 mld. eur s DPH. Štúdia je sumariáciou výsledkov predošlých 3 samostatných štúdií pre úseky Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto (KNM) – Oščadnica – Čadca, Bukov (Tabuľka 1).

Tabuľka 1: Charakteristika posudzovaných úsekov (mil. eur s DPH v CÚ 2021)

Názov úseku	Etapa	Dĺžka (km)	Rozsah	Nová súbežná cesta	Hodnotenie ÚHP	Pomer prínosov a nákladov	Náklady (mil. eur s DPH)
Žilina Brodno - KNM	I.	11,1	4 pruhy	áno	03/2023	0,97	597
KNM - Oščadnica*	III.	10,8	4 pruhy	áno*	07/2023	0,32 - 0,38	438 - 498
Oščadnica - Čadca	II.	4,0	+2 pruhy	nie	06/2023	0,25	235
<b>Koridor D3</b>	<b>IV.</b>	<b>25,9</b>	<b>4 pruhy</b>			<b>0,59 – 0,63</b>	<b>1 270 - 1 330</b>

\*V závislosti od alternatívy (V 1, V 2A, V 2B)

Zdroj: ŠU, spracovanie ÚHP

Úseky koridoru D3 patria medzi dopravné priority a sú súčasťou Transeurópskej dopravnej siete (TEN-T). Úseky patria do prvej kategórie priorít výstavby cestnej infraštruktúry – dopravné priority, a to z dôvodu predpokladaného naplnenia optimálne kapacity súčasnej cesty. Zároveň patria aj do základnej tranzitnej siete TEN-T Core so záväzkom dobudovania do roku 2030. Dodržanie záväzku sa však javí ako nereálne, aj vzhľadom k predpokladanému ukončeniu výstavby až po roku 2030 podľa [Harmonogramu prípravy a výstavby cestných projektov](#) (Tabuľka 2). Pravdepodobne bude potrebné rokovať o výnimkách na termíny dokončenia týchto úsekov. Otvára sa tým možnosť získať viac času aj na nájdenie ďalších, efektívnejších alternatív jednotlivých úsekov.

Tabuľka 2: Výstavba úsekov TEN-T Core podľa Harmonogramu MD SR (mil. eur bez DPH)

Diaľnica	Úsek	Dĺžka (km)	Počet pruhov	Náklady výstavby*	Dokončenie úseku
D3	Žilina Brodno - Kysucké Nové Mesto	11,2	4	422	2031
D3	Kysucké Nové Mesto - Oščadnica	10,8	4	398	2031
D3	Oščadnica - Čadca Bukov, 2. profil	4,0	2	195	2032
R6	Mestečko - Púchov	11,2	2	202	po 2033
R6	Štátna hranica SR/ČR - Mestečko	11,3	2	250	po 2033
D1	Turany - Hubová	13,5	4	1 314	2032
D1	Bidovce - Dargov	12,6	4	549	po 2033
D1	Dargov - Pozdišovce	18,2	4	243	po 2033
D1	Pozdišovce - Michalovce	15,8	4	208	po 2033
D1	Michalovce - Sobrance	12,1	4	178	po 2033
D1	Sobrance - Štátna hranica SK/UA	15,5	4	174	po 2033
<b>Spolu</b>		<b>136,2</b>		<b>4 133</b>	

\*náklady výstavby podľa Harmonogramu

Zdroj: aktualizácia Harmonogramu 2023, INEKO, spracovanie ÚHP

## Ciele projektu

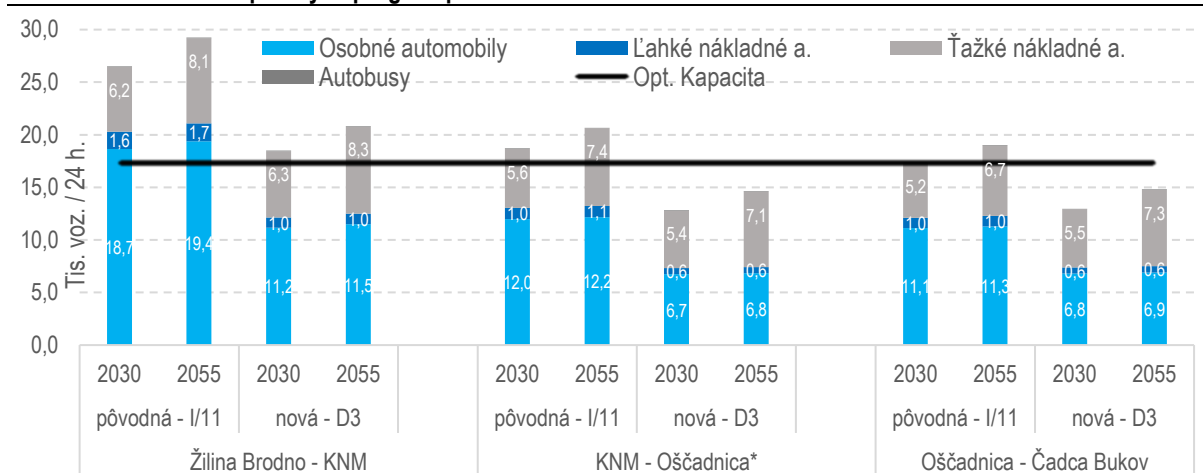
Cieľom štúdie bolo preverenie alternatívnych riešení trasovania a technických parametrov diaľnice D3. Alternatívy boli vyhodnotené z hľadiska ekonomickej návratnosti podľa aktuálne platnej metodiky CBA. Zároveň bola vypracovaná matica rizík, ktorá bude podkladom pre ďalšie rozhodovanie o príprave projektu.

## Súčasná dopravná situácia

Aktuálny stav dopravy na ceste I/11 prekračuje kapacit cesty na všetkých posudzovaných úsekoch. Najvyťaženejší je prvý úsek od Žiliny po Kysucké Nové Mesto, kde intenzity presahujú 25 tis. vozidiel. Ďalej smerom na Čadcu intenzity dopravy postupne klesajú na 17 -18 tis. vozidiel denne. Všetky 3 úseky sa vyznačujú vysokým podielom nákladnej dopravy v rozmedzí 23 – 30 %. Práve z dôvodu vysokých intenzít, boli všetky úseky zaradené medzi najväčšie priority v [zozname priorít výstavby cestnej infraštruktúry](#). Predpokladané intenzity dosiahnu v roku

2055 úroveň približne 19 -29 tis. vozidiel denne (Graf 1), pričom v úseku Žilina – Brodno presahujú 30 tis. vozidiel denne.

**Graf 1: Porovnanie dopravných prognóz predloženého modelu**

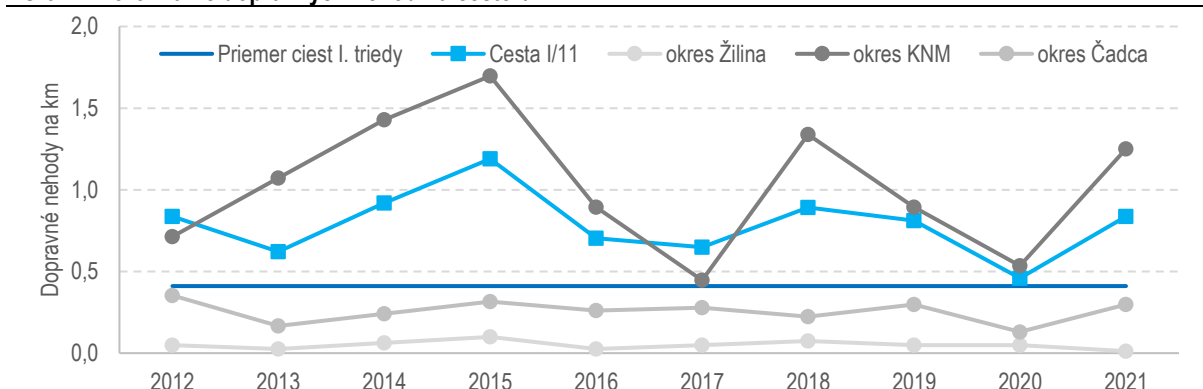


Zdroj: ŠU, spracovanie ÚHP

**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 najmä výstavba novej, bezplatnej cesty I. triedy, ktorá je pre diaľnicu konkurenciou. Zároveň časť dopravy nebude môcť využiť diaľnicu z dôvodu chýbajúcej križovatky, alebo zjazdu v oblasti medzi Ochodnicou a Dunajvom a kvôli zrušeniu križovatky I/11a s Oščadnicou.

**Úsek cesty I/11 medzi Žilinou a Čadcou patrí medzi najnehodovejšie úseky na cestách I. triedy.** Hustota dopravných nehôd so zraneniami na ceste I/11 v okrese Kysucké Nové Mesto je násobne vyššia než 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 od Žiliny po Čadcú o približne polovicu.** Priemerná doba prejazdu 28 km úseku je v súčasnosti 27 minút, v čase ranných a poobedných špičiek je to 40 až 70 minút. Vybudovaním diaľnice D3 je priemerný čas možno znížiť približne o polovicu, na 14 minút. Trasa súběžnej cesty I/11 sa predĺži o 0,8 km najmä z dôvodu prejazdu centrom Čadce, čo bude mať za následok zhoršenie času prejazdu pre lokálnu dopravu v meste.

**Tabuľka 3: Priemerný čas prejazdu Žilina, Brodno – Čadca, Bukov**

Trasa	Vzdialenosť (km)	Čas (min)
Súčasná trasa I/11	28,0	27
Nová trasa I/11	28,8	25
Diaľnica D3	25,9	13
Rozdiel novej a súčasnej trasy I/11	+ 0,8	- 2
Rozdiel diaľnice D3 a súčasnej trasy I/11	- 2,1	- 14

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 súdebných ciest. Porovnávané alternatívy sa navzájom líšia iba v strednom úseku od Kysuckého Nového Mesta po Oščadnicu. Zvyšné úseky boli posudzované bez alternatívnych riešení.

Preferovanou alternatívou je podľa investora pokračovanie prípravy najpripravenejším variantom 1 (Obrázok 1). Výber investor odôvodňuje zachovaním homogenity koridoru a dodržaním medzinárodných záväzkov. Variant 1 je najrozpracovanejšou alternatívou, ktorá vychádza z dokumentácie pre územné rozhodnutie (DÚR). V súčasnosti je pre tento variant, rovnako aj pre invariantné úseky I. a II., rozpracovaná Správa o hodnotení činnosti pre posúdenie environmentálnych vplyvov a zároveň prebieha aktualizácia dokumentácie na stavebné povolenie (DSP). Zvyšné alternatívy 2A – 2B, sú z hľadiska rozpracovanosti dokumentácie na začiatku projektovej prípravy.

**Obrázok 1: Prehľadná situácia preferovanej alternatívy**



Zdroj: ŠU, spracovanie ÚHP, openstreetmap

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

Úsek v dĺžke 11,1 km začína od Brodna, cez Kysucké Nové Mesto po začiatok obce Kysucký Lieskovec. Súčasťou projektu je privádzací Kysucké Nové Mesto, ktorý je aktuálne vo výstavbe, s plánovaným sprevádzkovaním v roku 2024. Plánovaná diaľnica je trasovaná v súbahu s riekou Kysuca a z časti bude vybudovaná v telese súčasnej cesty I/11. Časť zabratej cesty I/11 bude nahradená novou súbežnou cestou, ktorá bude slúžiť ako preložka Brodna.

### Kysucké Nové Mesto – Oščadnica (III. etapa)

Realizovaná má byť jedna z troch posudzovaných alternatív. Alternatívy sa navzájom odlišujú záberom súčasnej cesty I/11 a realizáciou súbežných ciest (Tabuľka 4).

**Tabuľka 4: Popis posudzovaných alternatív úseku KNM - Oščadnica**

	Variant 1	Variant 2A	Variant 2B
Celkové náklady (mil. eur s DPH)	498,7	438,7	485,6
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, hodnotenie ÚHP

### Oščadnica – Čadca, Bukov (II. etapa)

K súčasnej ceste I/11a, ktorá slúži ako obchvat mesta Čadca bude rozšírená na 4 pruhy (plný profil) spolu s výstavbou druhej rúry tunela Horelica. Po realizácii dôjde k preklasifikovaniu súčasnej cesty na spoplatnenú diaľnicu v šírke 24,5 metra. Vplyvom výstavby zanikne súčasná križovatka Oščadnica, čo spôsobí presun lokálnej dopravy na pôvodnú cestu I/11 vedúcu centrom Čadce.

## Ekonomické hodnotenie

**Náklady posudzovaných alternatív sú výrazne vyššie ako ich prínosy. Pomer prínosov a nákladov je v rozmedzí 0,59 - 0,63, čím hranica spoločenskej návratnosti nie je dosiahnutá.** Z hľadiska riešenia dopravného problému je potrebné vybrať nákladovo najefektívnejšiu z posudzovaných alternatív, alebo hľadať inú alternatívu. Analýza bola spracovaná podľa aktuálne platnej metodiky OPIL verzia 3.0.

**Príčinou nízkej efektívnosti projektu sú technické riešenia, ktoré prinášajú dodatočne náklady a zároveň znižujú prínosy projektu.** Budovanie kvalitných súbežných ciest I. triedy predstavuje pre využívanie diaľnice konkurenciu. Súčasťou projektu nie je len nová diaľnica, ale z veľkej časti aj budovanie novej cesty I. triedy. V takomto prípade sa súčasná doprava prerozdelí z dnešných 2 až na 6, miestami 8 pruhov. Veľká časť lokálnej dopravy preto nebude mať motiváciu prejsť z novej bezplatnej cesty na diaľnicu. Zrušenie križovatky s Oščadnicou a spoplatnenie obchvatu Čadce, presmeruje lokálnu dopravu z obchvatu naspäť do centra mesta.

**Možnosti zvýšiť efektívnosť projektu existujú aj bez nutnosti zmeniť technické riešenie celého koridoru (Box 1).** Tými môžu byť vybudovanie súbežných ciest v nižšej triede, riešenie kapacitného problému vybudovaním časti diaľnice v polovičnom profile, prípadne zatraktívnenie diaľnice aj pre lokálnu dopravu.

Tabuľka 5: Ekonomické hodnotenie (mil. eur, CÚ 2021, diskontované)

Peňažné toky	V 1	V 2A	V 2B
<b>Náklady</b>	<b>879,4</b>	<b>832,3</b>	<b>863,5</b>
<i>Investičné náklady</i>	867,9	828,3	859,0
<i>Prevádzkové náklady</i>	11,5	4,0	4,4
<b>Prínosy</b>	<b>540,1</b>	<b>487,0</b>	<b>544,4</b>
<i>Čas cestujúcich</i>	96,7	84,3	94,7
<i>Čas tovaru</i>	0,0	0,0	0,0
<i>Spotreba pohonných látok</i>	6,9	4,9	7,5
<i>Ostatné prevádzkové náklady vozidiel</i>	95,4	88,8	94,7
<i>Bezpečnosť</i>	134,3	121,9	136,0
<i>Znečisťujúce látky</i>	19,7	18,6	20,0
<i>Skleníkové plyny</i>	19,6	14,4	21,0
<i>Hluk</i>	1,9	1,9	1,9
<i>Zostatková hodnota</i>	165,5	152,2	168,5
Ekonomická čistá súčasná hodnota investície (ENPV)	-339,3	-345,3	-319,1
Ekonomická vnútorná miera návratnosti (EIRR)	2,29%	2,08%	2,45%
Pomer prínosov a nákladov	0,61	0,59	0,63

Zdroj: ŠU, spracovanie ÚHP

Súčasťou projektu je aj privádzač Kysucké Nové Mesto, ktorý pre lokálnu dopravu prináša mimoriadnu hodnotu za peniaze s pomerom prínosov a nákladov 2,02. Privádzač výrazne zlepši dopravnú situáciu na vstupe do Kysuckého Nového Mesta najmä odľahčením svetelne riadenej križovatky v Radoli.

### Box 1: Identifikované príležitosti a riziká z predošlých hodnotení

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

**Vyvolanou investíciou projektu je vybudovanie novej, súbežnej cesty prvej triedy v dĺžke 2,7 km.** Podľa Koncepcie 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. **Je potrebné zvážiť primeranosť navrhovaného riešenia novej cesty, ktorá zvyšuje náklady a znižuje prínosy diaľnice D3 a preveriť možnosť zmeny šírky a kategórie navrhutej cesty.**

Kysucké Nové Mesto – Oščadnica (III. etapa)

**Technické riešenia variantov 1 a 2B sú vzhľadom k rozsahu projektu predimenzované.** Kapacita diaľnice D3 v plnom profile by stúpa na 18 – 45 tis. vozidiel, pričom by ju využívalo do 16 tis. vozidiel. Príčinou je prerozdelenie dopravy zo súčasných 2 na 6 - 8 pruhov.

**Variant 2A neprináša významné zníženie nákladov, zároveň znižuje prínosy.** Podľa štúdie by sa náklady bez výstavby novej súbežnej cesty znížili len o približne 14 %. Zároveň by využitie existujúcej cesty III/2017 znížilo prínosy projektu o 20 - 23%, presmerovaním lokálnej dopravy do intravilánu Krásna nad Kysuckou a okolitých obcí. Presun dopravy bližšie k obyvateľom zvyšuje hluk, produkciu emisií a škodlivých látok, zároveň znižuje úsporu času cestujúcich.

**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.** V prípade presunu časti lokálnej dopravy na bezplatné súbežne cesty je z hľadiska kapacity dostatočné dobudovanie 1 až 2 pruhov k súčasnej ceste, prípadne výstavba diaľnice v 2 pruhoch (polovičný profil). 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.

#### Oščadnica – Čadca, Bukov (II. etapa)

**Investícia v predloženej podobe so sebou nesie riziko odklonu dopravy z obchvatu na cestu I/11 prechádzajúcou centrom Čadce.** Rozšírenie obchvatu a zmena kategórie na diaľnicu presmeruje približne 5 tis. vozidiel do centra Čadce, čím sa súčasná doprava na I/11 takmer zdvojnásobí. Dôsledkom bude kapacitne predimenzovaná 4 pruhová diaľnica s dopravou nepresahujúcou 15 tisíc vozidiel denne.

**Zrušenie napojenia Oščadnice na budúcu D3, odkloní na dlhšiu trasu cez mesto približne tisíc vozidiel denne.** Technické riešenie nepočíta s ponechaním úrovňového križovania cesty III/2013 vedúcej z Oščadnice na smer Čadca po budúcej D3. Vozidlá smerujúce do mesta budú nútené napojiť sa na starú cestu I/11 a pokračovať do mesta po Kysuckej ulici.

Zdroj: Hodnotenie ÚHP [ZA – KNM](#), [Oščadnica – Čadca](#), [KNM - Oščadnica](#)

## 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 65,6 – 109,6 mil. eur (12 – 20 %) v prípade, ak by nedochádzalo k presmerovaniu dopravy z diaľnice na súběžné cesty a do centra Čadce. Pomôcť by mohlo sprejazdenie diaľnice ako bezplatnej komunikácie na úsekoch II. a III. etapy, čo by malo pozitívny vplyv na približne 4 – 8 tis. vozidiel v závislosti od úseku.

## Náklady

**Náklady na výstavbu koridoru diaľnice D3 predstavujú približne 36 – 53 mil. eur/ km v závislosti od úseku, čo projekt zaraďuje medzi najdrahšie diaľničné stavby na Slovensku.** Príčinou je najmä výstavba súběžných ciest, ktoré sú situované v náročnom teréne a vyžadujú si značné investície do rekonštrukcie a výstavby.

Tabuľka 6: Porovnanie zmluvných nákladov najdrahších úsekov diaľnic (mil. eur s DPH 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	536,40	11,10	48,32	4
4	D3	KNM – Oščadnica V 1	434,31	10,8	40,21	4
5	D3	KNM – Oščadnica V 2A	383,78	10,8	35,53	4
6	D3	KNM – Oščadnica V 2B	424,95	10,8	39,35	4
7	D3	Oščadnica – Čadca, Bukov*	211,61	4,0	52,90	2
8	D3	Hričovské Podhradie - Žilina	318,67	9,15	34,83	4
9	R2	Kriváň – Mýtina	295,96	9,10	32,52	4

\*Náklady na polovičný profil diaľnice s tunelom

Zdroj: Spracovanie ÚHP, CRZ, UVO, ŠU

**Z celkových 1,27 – 1,33 mld. eur tvoria stavebné náklady približne 816 – 857 mil. eur bez DPH.** Najvýraznejším podielom sú zastúpené náklady na výstavbu diaľnice (35 – 38 %) spolu s opornými a zárubnými múrmi (20 – 21 %). Vysoké náklady sú spojené s technicky náročným terénom a výstavbou v území so zosuvmi.

**Tabuľka 7: Porovnanie stavebných nákladov (mil. eur bez DPH)**

<b>Položky</b>	<b>Variant 1</b>	<b>Variant 2A</b>	<b>Variant 2B</b>
Demolácie a likvidácie	15,8	17,2	18,2
Stavebné dvory	23,7	23,6	23,8
Rekultivácia, vegetačné úpravy, výsadba	46,7	43,1	44,6
Diaľnica (cesta, mosty, technológie, MÚK, oplotenie)	328,6	299,8	301,3
Cesta I. - III. triedy a iné cesty (cesty a mosty)	97,0	99,7	109,9
SSÚR a odpočívadlá	40,3	40,8	40,8
Zárubné a oporné múry	171,9	163,0	176,1
Protihlukové steny	23,4	23,3	23,3
Vodotoky, kanalizácie, čerpace stanice, sedimentačné nádrže	73,2	69,8	73,3
Rozvody el. prúdu a plynu, telekomunikačné rozvody	17,8	16,8	17,0
<b>Stavebné náklady</b>	<b>857,3</b>	<b>816,2</b>	<b>847,4</b>

*Zdroj: ŠU, 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 2Q 2023 by celkové investičné náklady projektu predstavovali 1,64 – 1,72 mld. eur s DPH.