

# Útvar hodnoty za peniaze

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

Hodnota za peniaze  
projektu

R2 Šaca – Košické Oľšany

II. etapa (Košice-Juh – Košické Oľšany)



September 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, Juraj Mach, Matúš Lupták, Peter Vanya, Rastislav Farkaš a Jozef Koperdák na základe aktualizácie 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

- Národná diaľničná spoločnosť (NDS) je v procese pred podpisom zmluvy na projekt II. etapy juhovýchodného obchvatu Košíc na ťahu R2 medzi križovatkami Košice-Juh a Košické Oľšany (14,3 km). Projekt je zaradený v indikatívnom harmonograme prípravy a výstavby cestných projektov na rok 2021. Financovanie projektu je zabezpečené prostredníctvom eurofondov z programu OP II. Na tento projekt má nadviazať dobudovanie I. etapy od križovatky Košice, juh po Šacu (tu nehodnotené).
- Cieľom projektu je odkloniť tranzitnú dopravu z vyťaženého mestského obchvatu (32-51 tis. vozidiel denne) a vstupov do mesta, ako aj znížiť negatívne environmentálne dopady dopavy v meste.
- Stavebné náklady projektu predstavujú 132,6 mil. eur (vysúťažená cena), už vynaložené náklady najmä na majetkovo právne vysporiadanie (MPV) predstavujú ďalších 51,2 mil. eur.
- Podľa analýzy nákladov a prínosov (CBA) je projekt spoločensky návratný (BCR = 2,11). Analýza bola vypracovaná len pre variant s II. úsekou obchvatu R2 Košice-Juh – Košické Oľšany.
- Rôzne alternatívy obchvatu hodnotili už dve staršie štúdie uskutočniteľnosti z rokov 2014 a 2015.
- NDS optimalizovala predpokladané náklady stavby oproti projektantskému odhadu o 40 mil. eur použitím vlastných cenových databáz a vynechaním strediska údržby. Náklady stavby boli znížené o ďalších 5,5 mil. eur (4 %) prostredníctvom súťaže vo VO.

## Hodnotenie MF SR

- VO bolo vyhlásené 27.12.2018 bez predloženia na hodnotenie ÚHP, čo bolo v tom čase v rozpore s uznesením vlády č. 453/2018. Od 1.1.2020 sú takéto kroky v rozpore so zákonom 523/2004 Z. z.
- Vysúťažená cena projektu 132,6 mil. eur je o 8,3 mil. vyššia ako je priemer pri obdobných projektoch z predchádzajúcich rokov. Porovnaním jednotkových cien stavebnej časti s obdobnými zazmluvnenými projektmi ÚHP odhaduje náklady projektu 124,3 mil. eur (cenová úroveň 2. kvartál 2021).
- Keďže CBA posúdila len jediný variant, nie je známe, či neexistuje aj efektívnejšie riešenie.
- Projekt odľahčí cesty v Košiciach len minimálne. Podľa sprievodného dopravného modelu sa intenzity na vnútornom obchvate vrátia na pôvodné hodnoty už v roku 2030. Dopravný model predpokladá na obchvate R2 12. tis. vozidiel denne v roku 2050 (15 tis. vozidiel po otvorení I. etapy), na čo by kapacitne postačoval aj v štúdiu neposudzovaný polovičný profil.
- Projekt nepočíta s privádzacom Vyšné Opátske, alebo preložkou cesty I/19, ani s inými návrhmi na odľahčenie dopavy v súlade s už vypracovanými strategickými dokumentami mesta a kraja ako napríklad väčším využívaním MHD a železničnej dopavy.

## Odporúčania

- Pokračovať v realizácii projektu vzhľadom k tomu, že je spoločensky návratný, nachádza sa vo vysokom štádiu prípravy a má zabezpečené zdroje financovania.
- Pri ďalších investíciách do cestnej infraštruktúry v Košiciach ekonomicky posúdiť doplnenie privádzача Vyšné Opátske, alebo preložky cesty I/19 a zohľadniť plánovaný rozvoj MHD a aktívnej dopavy podľa strategických dokumentov mesta a kraja (napr. PUM KSK).
- V budúcnosti vypracovať štúdiu k I. etape R2 Šaca – Haniska s posúdením jej relevantných alternatív, aktualizáciou dopravného modelu a CBA s následným výberom riešenia s najvyššou hodnotou za peniaze.

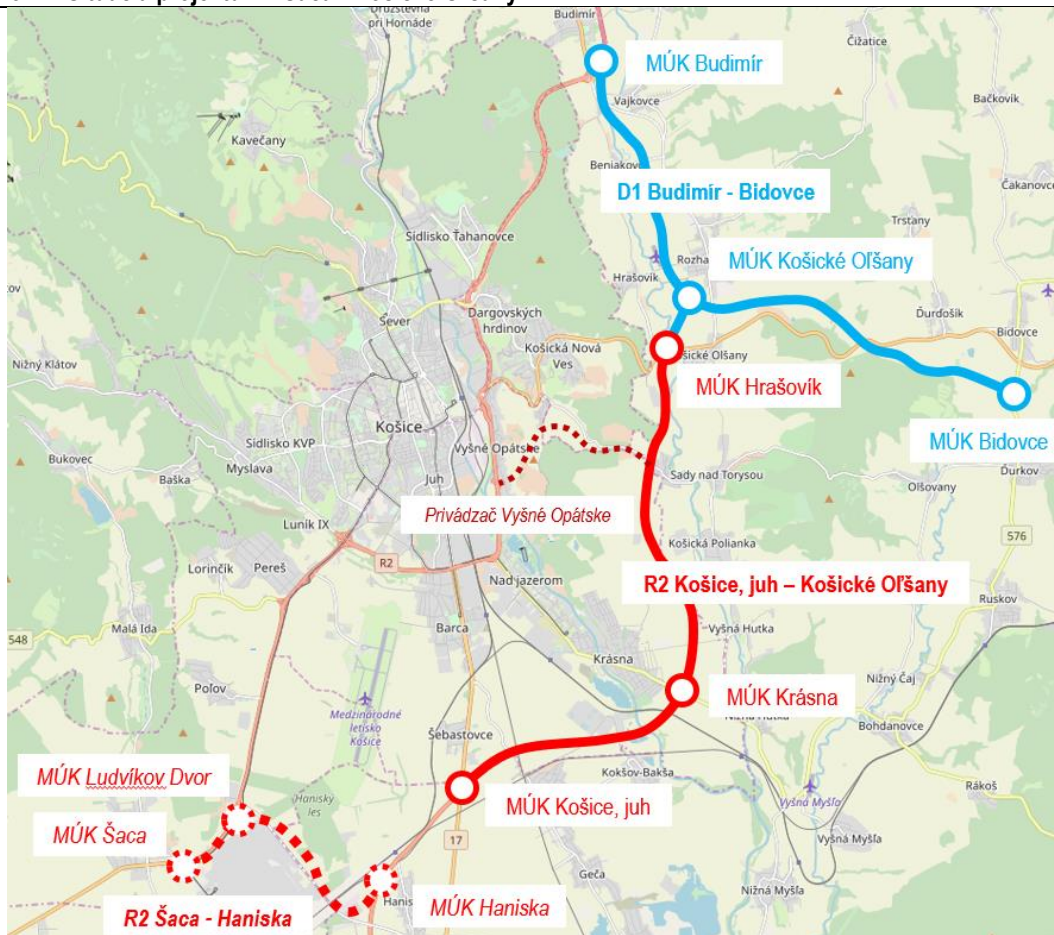
## Popis projektu

Národná diaľničná spoločnosť (NDS) plánuje výstavbu II. etapy juhovýchodného obchvatu Košíc medzi križovatkami Košice, juh a Košické Oľšany (14,3 km) za 132,6 mil. eur. Už vynaložené náklady na majetkovo právne vysporiadanie (MPV) predstavujú ďalších 51,2 mil. eur. Projekt je súčasťou plánovaného obchvatu D1/R2/R4, s technickým riešením navrhnutým v parametroch štvorpruhovej cesty. Verejné obstarávanie prebieha od 27.12.2018<sup>1</sup>, v súčasnosti je projekt pred podpisom zmluvy s víťazným uchádzačom Združenie EUROVIA – R2 Šaca. Financovanie projektu je zabezpečené zmluvou o financovaní z OPII, uzatvorenou 30. 08. 2021.eur.<sup>2</sup>

Diaľničný obchvat Košíc sa skladá zo stavieb R2 Šaca – Haniska (6,8 km), R2/R4 Haniska – Košice Juh (v prevádzke ako súčasť R4 Košice – Milhošť), R2 Košice Juh - Košické Oľšany (14,3 km) a D1 Budimír – Bidovce (15,4 km). Úsek D1 Budimír – Bidovce na severovýchode Košíc je v prevádzke od roku 2019. Posudzovaný projekt sa na tento úsek napojí v križovatke Hrašovík s cestou I/19 z Michaloviec a skoční v križovatke Košice-Juh, kde sa napojí na existujúcu rýchlostnú cestu R4 Košice – Milhošť (smer Miškovec).

Projekt je súčasťou priorit vo výstavbe cestnej infraštruktúry a realizácia projektu je zaradená do indikatívneho harmonogramu prípravy a výstavby cestných projektov od roku 2021.

**Obrázok 1: Situácia projektu R2 Šaca - Košické Oľšany**



Pozn.: úseky, vyznačené prerušovaným, nie sú súčasťou projektu

Zdroj: štúdie uskutočniteľnosti projektov, spracovanie ÚHP

Projekt R2 Šaca – Košické Oľšany bol hodnotený v troch samostatných štúdiách uskutočniteľnosti. Aktuálny návrh predstavuje už štvrtú verziu dopravného modelu a analýzy nákladov a prínosov (CBA). Štúdia R2 Včeláre – Košické Oľšany (2014) hodnotí úsek ako súčasť rýchlostnej cesty R2 v dvoch variantoch trasovania medzi križovatkami Šaca a Košice-Juh. Štúdia D1/R2/R4 Prešov – Košice (2015) posudzuje predložený projekt spolu s úsekom D1 Budimír – Bidovce a obchvatom Prešova (D1 a R4). Obchvat Košíc je tu navrhovaný

<sup>1</sup> <https://www.uvo.gov.sk/vestnik/oznamenie/detail/393947>

<sup>2</sup> <https://www.opii.gov.sk/tlacove-spravy/juhovychodny-obchvat-kosic-ma-podpisanu-zmluvu-o-financovaní-z-opii>

iba v jednom variante s privádzačom Vyšné Opátske. Tretí návrh (2018) vychádza zo štúdie D1/R2/R4, ale vynecháva privádzač Vyšné Opátske, stavbu rozdeľuje na dva úseky a aktualizuje model a CBA. Projekt bol rozdelený kvôli potrebe optimalizácie technického riešenia I. etapy (R2 Šaca – Haniska). Aktuálny návrh (2020/2021) hodnotí iba II. úsek R2/R4 Košice-Juh – Košické Oľšany (14,3 km), bez privádzača Vyšné Opátske. Súčasťou návrhu je aktualizácia dopravného modelu a analýzy CBA. Štúdia porovnáva iba scenár s projektom.

## Ciele projektu

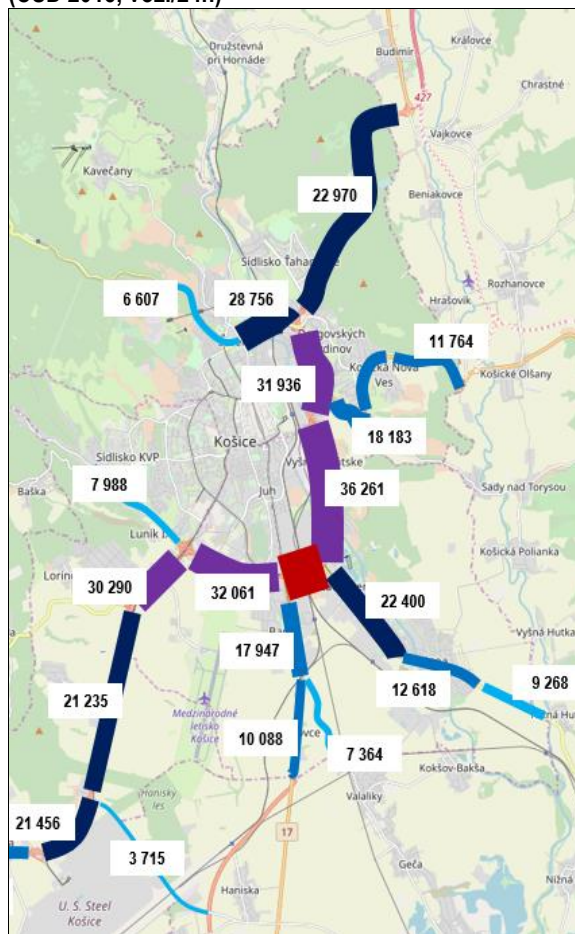
**Cieľom projektu je odkloniť tranzitnú dopravu mimo mesta Košice a zníženie negatívnych environmentálnych dopadov dopravy v meste.** Cez košický mestský obchvat prechádza diaľkový tranzit z Poľska do Maďarska ako aj regionálny tranzit z Košického a Prešovského kraja. Podľa štúdie k D1/R2/R4 z 2015 tvorí tranzit cez Košice 1-7 %.

## Analýza dopytu

### Opis súčasnej situácie

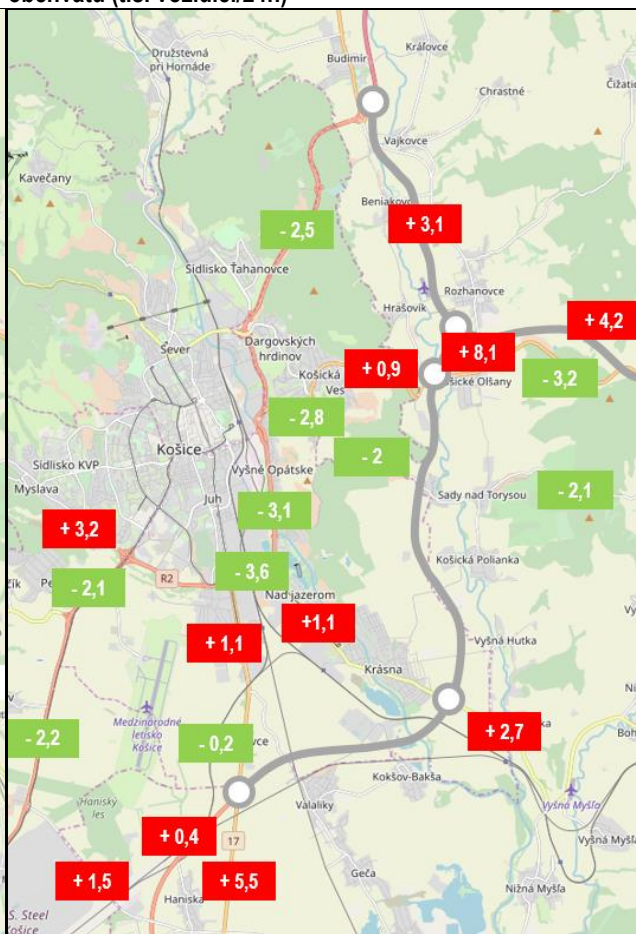
Cez Košice prechádza vnútorný mestský obchvat (cesty I/20 a I/16) s intenzitami 32-51 tis. voz./24h v roku 2015. Kritické sú predovšetkým dva úseky na juhu a severovýchode mesta. Na vstupe do Košíc je situácia kritická na ceste I/19 zo smeru od Michaloviec (12-18 tis. voz./24h) a na ceste II/552 zo smeru Krásna (22 tis. voz./24h). Úsek vnútorného obchvatu medzi križovatkami VSS (s cestou I/17) a Nad Jazerom (s cestou II/552) je s 51 tis. voz./24h na hranici kapacity. Podobným je úsek medzi križovatkou Palackého (s cestou I/19) a Dargovských Hrdinov s cestou II/547 s intenzitou 32 tis. voz./24h. Kapacita na tomto úseku je znížená kvôli prechodom pre chodcov.

**Obrázok 2: Aktuálna dopravná situácia v Košiciach (CSD 2015, voz./24h)**



Zdroj: CSD 2015, spracovanie ÚHP

**Obrázok 3: Zmena dopravy v roku 2025 oproti scenáru bez obchvatu (tis. vozidiel/24h)**



Zdroj: NDS, spracovanie ÚHP

## Prognóza budúcej dopravy

Najnovšia verzia dopravnej prognózy predpokladá využitie obchvatu R2 na úrovni 11-12 tis. vozidiel denne v roku 2050, na čo by postačoval aj polovičný profil, ktorý však nebol hodnotený. Projekt len minimálne odľahčí cesty v meste a vstup do mesta od Michaloviec a Trebišova bude vyťaženejší ako bez projektu, čím sa stráca zmysel obchvatu. Najvyťaženejší úsek obchvatu D1/R2 v 2050 bude privádzač medzi diaľnicou D1 a križovatkou Košické Oľšany (20,2 tis. vozidiel denne) a na úseku R2 medzi Košickými Oľšanmi a Košice Juh, bude jazdiť necelých 12 tis. vozidiel denne.

Tabuľka 1: Dopravná prognóza projektu D1/R2 (tis. voz./24h)

Úsek	2020	2025	2035	2045	2050
R2 Košice, juh - Košické Oľšany	0,0	9,8	11,3	11,3	11,3
R2 Košické Oľšany (privádzač k D1)	15,3	20,2	20,3	20,2	20,2
D1 Budimír - Košické Oľšany	2,7	5,9	6,7	6,8	6,8
D1 Košické Oľšany - Bidovce	17,2	18,4	18,1	18,1	18,1
I/19 Košické Oľšany - Košická Nová Ves	17,4	19,2	20,6	21,3	21,7
I/19 Sečovská cesta	21,2	20,0	21,9	20,4	19,7
R2 Prešovská cesta	35,3	36,1	37,3	35,6	34,8
R2 Nad Jazerom - Opátske	34,7	33,0	34,7	31,8	30,4
R2 VSS - Nad Jazerom	50,3	48,9	51,9	45,4	42,2
R2 Moldavská - VSS	29,5	31,9	35,3	31,7	29,9
R2 Pereš - Moldavská	34,7	35,2	39,2	39,0	38,9
R2 Ludvíkov Dvor - Pereš	25,2	24,5	26,8	27,4	27,6
I/17 Barca (Osloboditeľov)	15,4	15,5	18,1	18,1	18,1
III/3401 Cesta do Hanisky	8,3	9,7	10,7	10,8	10,8

Zdroj: NDS, spracovanie ÚHP

**Doprava bude na dnešných kritických úsekoch rásť pomalšie, ako by rástla bez obchvatu, avšak absolútny pokles dopravného zaťaženia nenastane.** Po spustení (modelový rok 2025) dočasne klesne počet vozidiel na ceste I/17 cez Barcu do mesta (8,8 %), na vnútornom obchvate medzi križovatkami VSS a Nad jazerom (9,5 %) a na východnej časti mestského obchvatu (8,9 %). Dopravné zaťaženie na vstupe do Košíc na ceste I/19 sa dočasne odbremeni (13,5 %), avšak problém s úzkym hrdlom v Košickej Novej Vsi bude pretrvávať (+ 1,5 % nárast) Dostavba obchvatu R/2 zatráktívni najmä privádzač k D1 (Košické Oľšany), kde dopravné intenzity výrazne narastú (+ 26,3 %). Do roku 2030 bude dopravné zaťaženie na väčšine hlavných ťahoch v meste vyššie ako dnes.

**Dopravná prognóza zahŕňa iba automobilovú dopravu. Dopravný model je unimodálny, t. j. neobsahuje verejnú dopravu napriek jej kľúčovému významu pre riešenie dopravných problémov mestách.** Rast dopravy vychádza zo zmeny demografie v záujmovom území a očakávaného nárastu automobilizácie. Nárast tzv. indukovanej dopravy nebol uvažovaný a presun cestujúcich z verejnej dopravy do automobilov nie je možné vyhodnotiť.

## Analýza alternatív

**Predložená CBA hodnotí jedinú alternatívu riešenia dopravnej situácie v Košiciach vo forme diaľničného obchvatu. Nie je tak možné posúdiť, či projekt prináša najvyššiu hodnotu za peniaze. Chýba posúdenie iných technických riešení obchvatu, zhodnotenie opatrení v iných módoch dopravy alebo ich kombinácie.**

## Alternatívy v cestnej doprave

**Projekt nehodnotí alternatívu výstavby privádzača Vyšné Opátske za asi 150 mil. eur, ktorý podľa dopravnej prognózy štúdie uskutočniteľnosti D1/R2/R4 najviac odľahčí úzke hrdlo pri vstupe do Košíc na ceste I/19 z Michaloviec.** Privádzač je v územnom pláne mesta aj samosprávneho kraja a štúdia D1/R2/R4 ho považuje za nutnosť pre odľahčenie ciest v Košiciach. V návrhu projektu vo VO sa s ním však nepočítalo a nemá ani projektovú dokumentáciu. Vplyvom spustenia obchvatu R/2 sa dopravné zaťaženie na ceste I/19 cez Košickú Novú Ves zvýši na úroveň 19,2 tis. voz./24h v roku 2025, oproti dnešným 14-18 tis. voz./24h.

**Ako alternatíva k privádzaču Vyšné Opátske má byť posúdená aj preložka cesty I/19 medzi Košickými Oľšami a mestským obchvatom (cca. 3,5 km novej cesty).** Preložka vedie čiastočne paralelne s privádzačom a navrhuje ju aj nový územný plán mesta. V Košických Oľšanoch by sa napojila na križovatku úseku D1 Budimír-Bidovce a odvieďa by prímestskú a tranzitnú dopravu z Herlianskej ulice v Košickej Novej Vsi. Preložka nie je projektovo pripravená, hrubý odhad nákladov pre dvojpruhovú cestu je 25 mil. eur.

**Pre nízke očakávané dopravné intenzity by zrejme postačoval aj polovičný profil, ktorý však nebol posúdený.** Odhadovaná úspora by bola 65 mil. eur (asi jedna tretina celkových nákladov). Počet vozidiel na obchvate dosiahne podľa posledného dopravného modelu 11,3 tis. /24h v roku 2050. Podľa predošlého modelu by dopravné intenzity na obchvate R2 ani po otvorení I. etapy nepresiahli hranicu 15 tis. voz./24h v roku 2045.

**Využitie obchvatu môže zvýšiť prepojenie s juhozápadným vstupom do mesta prostredníctvom I. úseku R2 Šaca - Haniska. Pri príprave štúdie uskutočniteľnosti k I. úseku, je potrebné zvážiť všetky dostupné alternatívy. Štúdia má z týchto alternatív vybrať ten najefektívnejší variant, nie len spoločensky návratný. Ako možnou alternatívou plánovaného úseku, je prepojenie cesty III/3401 s R/4 prostredníctvom križovatky pred obcou Haniska.** V prípade realizácie alternatívy, je potrebné zvážiť modernizáciu cesty III/3401, ktorá prechádza severne od US Steel a spája cesty I/16 a I/17. Podľa predloženého dopravného modelu bude jej zaťaženie po dostavbe II. úseku R/2 v roku 2025 na úrovni 9 až 10 tis. voz./24h.

## Alternatívy v iných módoch dopravy

**Predložený projekt nezohľadňuje efektívne a ekologické opatrenia, ktoré by mohli znížiť dopravné zaťaženie na cestnej sieti v Košiciach výraznejšie ako diaľničný obchvat. Chýba zahrnutie železničnej dopravy a tiež plánov rozvoja verejnej dopravy, ktoré už boli rozvítené v iných strategických dokumentoch (územný plán mesta Košice a analýza rozvoja verejnej dopravy v Košickom samosprávnom kraji).**

Štúdia uskutočniteľnosti D1/R2/R4 v dopravno-inžinierskej analýze (str. 45) prichádza k záverom, že kvôli vysokému podielu vnútornej dopravy dochádza k nevyhovujúcim zaťaženiám na križovatkách v meste aj po výstavbe obchvatu. Pre zníženie dopravného zaťaženia v meste odporúča znížiť počet automobilov rozvojom MHD a obmedzovaním pohybu áut v meste (červené vlny, užšie jazdné pruhy). Konkrétne opatrenia vychádzajúce z návrhu nového územného plánu sú v boxe 1.

**Realizácia dlhodobu pripravovaného integrovaného dopravného systému (IDS) Košického kraja s posilnením železničnej dopravy na kľúčových tratiach v okolí môže výrazne znížiť počet vozidiel vstupujúcich do Košíc.** Cieľom IDS je popri zjednotení tarify verejnej dopravy v regióne hlavne koordinácia plánovania a dopravnej obsluhy Košíc a okolia odstránením súbehov spojov a zlepšením ich nadväznosti. Tento systém sa plánuje minimálne od roku 2010, avšak doteraz nebol zavedený.

**Zvýšenie frekvencie zrýchlených vlakov z Prešova a Trebišova dokáže zvýšiť atraktivitu prímestskej železničnej dopravy. V súčasnosti prebieha elektrifikácia trate Haniska – Moldava nad Bodvou (20 km) a prebieha projektová príprava elektrifikácie trate Bánovce nad Ondavou – Humenné (33,5 km)<sup>3</sup>. Železničná doprava na spojeniach Prešov – Košice a Michalovce – Trebišov – Košice dnes nie je dostatočne pravidelná**

<sup>3</sup> [https://www.mfsr.sk/files/archiv/68/Hodnotenie\\_ZSR\\_ELBAHU\\_20210311.pdf](https://www.mfsr.sk/files/archiv/68/Hodnotenie_ZSR_ELBAHU_20210311.pdf)

a časovo konkurenčná proti ceste autom. Efektívne investície do opravy a modernizácie tratí môžu priniesť ďalšie časové úspory.

**Tabuľka 2: Hlavné regionálne železničné spojenia do Košíc**

Spojenie	Osobný vlak		Zrýchlený vlak		Osobné auto	
	Interval v špičke	Trvanie (min.)	Interval v špičke	Trvanie (min.)	Vzdialenosť (km)	Trvanie* (min.)
Košice - Prešov	1h	50	1h	29	33,7	24
Košice - Trebišov	-	-	2h	46	47,4	43
Košice - Michalovce	-	-	2h	68	57,3	51
Košice - Moldava	2h	40	1x v špičke	27	28,3	26

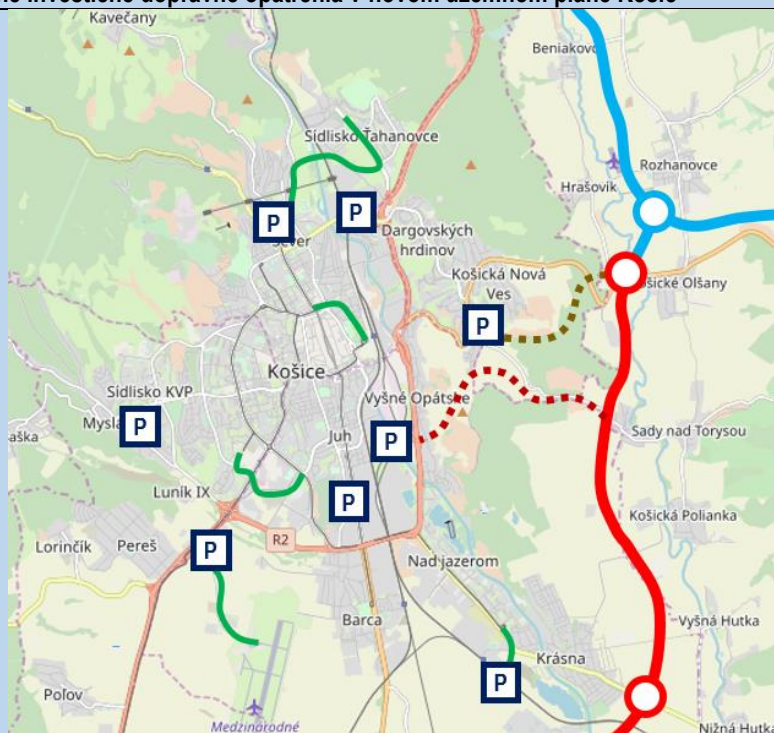
\* bez zdržania

Zdroj: GVD 2020/ 2021, Google Maps

### Box 1: Opatrenia pre verejnú a aktívnu dopravu v Košiciach podľa návrhu nového územného plánu mesta

**Návrh nového územného plánu mesta Košice odporúča súbor opatrení na podporu aktívnej a hromadnej dopravy.** Návrh nového územného plánu je dostupný online<sup>4</sup>, odporúča napr. realizáciu novej električkovej trate do Ťahanoviec, na letisko a k železničnej zastávke Krásna. Počíta s obnovením trolejbusovej dopravy a realizáciou vyhradených pruhov pre autobusy a trolejbusy. Tiež odporúča výstavbu záchytných parkovísk s prestupom na MHD a vytvorenie siete cyklotrás cez celé mesto.

### Obrázok 4: Vybrané investičné dopravné opatrenia v novom územnom pláne Košíc



Legenda:

Zelená = nové električkové trate

Fialová = obnovenie trolejbusovej dopravy

Hnedá = preložka I/19

P = záchytné parkoviská P+R

Zdroj: Návrh nového územného plánu mesta Košice, spracovanie ÚHP

<sup>4</sup> <https://www.kosice.sk/clanok/oznamenie-o-prerokovani-uzemny-plan-mesta-kosice-koncept-riesenia-2>  
<https://www.uzemneplany.sk/upn/kosice>



## Ekonomické hodnotenie

Podľa aktualizovanej CBA je pomer prínosov a nákladov II. úseku R2 Košice-Juh – Košické Oľšany 2,11. V prípade realizácie I. úseku R2 Šaca – Haniska, prípadne privádzacia Vyšné Opátske/ preložky cesty I/19 je potrebné ich zapracovanie do dopravného modelu a samostatné ekonomické posúdenie.

Tabuľka 3: Analýza nákladov a výnosov II. Úseku Košice-Juh - Košické Oľšany

	Súčasná hodnota (mil. eur)	Podiel	Percento nákladov
<b>Náklady spolu</b>	<b>168,14</b>		
Investičné náklady	143,53	85%	
Prevádzkové náklady	24,61	15%	
<b>Prínosy spolu</b>	<b>354,61</b>		
Úspora času	343,23	97%	204%
Spotreba PHM a prevádzka vozidiel	-71,58	-20%	-43%
Emisie a znečistenie ovzdušia	-44,24	-12%	-26%
Zníženie nehodovosti	13,00	4%	8%
Zníženie hluku	30,40	9%	18%
Zostatková hodnota	83,81	24%	50%
<b>Čistá súčasná hodnota</b>	<b>186,47</b>		111%
<b>Pomer prínosov a nákladov</b>	<b>2,11</b>		

Zdroj: CBA projektu

### Prínosy

Prínosy II. úseku R2 Košice-Juh – Košické Oľšany a už dostavaného úseku D1, nie je možné samostatne vyhodnotiť. Z modelovaného obchvatu D1/R2 je však na základe intenzít dopravy pravdepodobne vyšším zdrojom prínosov úsek D1. Najväčšie prínosy projektu R2 tvorí úspora času (204 % nákladov), mierne sa znižuje nehodovosť a hluk spôsobený dopravou (spolu 26 % nákladov). Prevedenie dopravy na diaľničný obchvat zníži negatívne externality hluku a nehodovosti v obývaných oblastiach, cez ktoré predtým doprava prechádzala.

Kvôli nárastu najjazdených kilometrov a vyšším rýchlostiam generuje projekt negatívne externality pre životné prostredie (26 % nákladov) a zvyšuje náklady na prevádzku vozidiel (43 % nákladov). Na súčasnom mestskom obchvate s maximálnou povolenou rýchlosťou 80 km/h má doprava, ktorá sa po výstavbe projektu presunie na D1/R2, v priemere nižšiu spotrebu a následne emisie skleníkových plynov a exhalátov ako pri kilometricky dlhšej jazde rýchlosťou do 130 km/h. S väčším počtom najjazdených kilometrov navyše stúpa opotrebovanie vozidiel.

### Náklady

NDS optimalizovala predpokladané náklady stavby oproti projektantskému odhadu o 40 mil. eur použitím vlastných cenových databáz a vynechaním strediska údržby. Náklady stavby boli ďalej znížené o ďalších 5,5 mil. eur (4 %) prostredníctvom súťaže vo VO. Pôvodný rozpočet obchvatu predpokladal celkové náklady vo výške 243 mil. eur a obsahoval aj stredisko údržby rýchlostných ciest. V aktuálnom návrhu projektu bolo stredisko údržby projektu vynechané, upravené boli aj jednotkové ceny podľa projektu R4 Prešov, severný obchvat, I. etapa.

Tabuľka 4: Vývoj nákladov projektu R2 Košice, juh – Košické Oľšany v mil. eur

	DSP	PHZ (2018)	Cena VO	Benchmark ÚHP*
Stavebná časť	162,4	138	132,6	124,3
Rozdiel		40,7	5,4	8,3
Rozdiel (%)		16%	4%	6%

\*Cenová úroveň 2 kvartál 2021

Zdroj: NDS, ÚHP

Vysúťažená cena projektu je o 8,3 mil. eur vyššia ako je priemer pri obdobných projektoch z predchádzajúcich rokov. Optimalizáciou jednotkových cien na úroveň minulých projektov NDS a SSC bol ÚHP odhad nákladov 124,3 mil. eur. Porovnanie s minulými cenami zohľadňuje zmenu cien stavebných prác prostredníctvom indexu cien stavebných prác a materiálov vrátane zohľadnenia rastu cien niektorých stavebných materiálov v druhom štvrtroku 2021. Detailné porovnanie odhadu ÚHP a vysúťaženého rozpočtu nie je možné, nakoľko rozpočet nie je zverejnený. Pri odhade nákladov zvolilo ÚHP konzervatívny prístup. Položky s navrhovanou jednotkovou cenou nižšou ako doteraz pozorované minimum, boli na minimum navýšené. Položky s nízkym počtom výskytu v predchádzajúcich projektoch neboli porovnávané. Celkovo bolo porovnaných 80 % nákladov projektu.

**Tabuľka 5: Päť položiek s najväčším potenciálom úspor (mil. eur)**

<b>Položka</b>	<b>PHZ*</b>	<b>Benchmark ÚHP*</b>	<b>rozdiel</b>	<b>rozdiel (%)</b>
Povrchové úpravy terénu, sadenie, presádzanie, ošetrovanie, ochrana ošetrovanie drevín	5,2	0,3	-4,9	-94%
Doplňujúce konštrukcie, zvodidlá oceľové	2,8	1,5	-1,3	-41%
Doplňujúce konštrukcie, zvislé dopravné značky, veľkorozmerné	1,3	0,3	-1,1	-78%
Hĺbené vykopávky rýh š nad 600 mm	1,3	0,3	-1,0	-77%
Káble Cu - NN silové	1,7	0,7	-1,0	-55%
<b>Spolu</b>	<b>12,4</b>	<b>3,1</b>	<b>-9,3</b>	<b>-73%</b>

\*Cenová úroveň 2 kvartál 2021

Zdroj: NDS, ÚHP