

# Štúdia uskutočniteľnosti projektu PPP Mosty



MINISTERSTVO  
DOPRAVY  
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

**WOOD**  
&Company

**SGS**

**HKV** LAW  
FIRM

**SIEBERTALAŠ**

30. september 2025

# Obsah

<b>Zoznam skratiek a pojmov</b>	<b>4</b>
<b>1 Manažérske zhrnutie Štúdie uskutočniteľnosti</b>	<b>10</b>
1.1 Strategický kontext	12
1.2 Analýza variantov a uskutočniteľnosti riešenia	16
1.3 Analýza právnej uskutočniteľnosti	21
1.4 Ekonomické hodnotenie možností riešenia	24
1.5 Test hodnoty za peniaze (VfM)	27
1.6 Výsledky testovania trhu	30
1.7 Ďalšie kroky: postup VO Projektu	30
1.8 Zhrnutie uskutočniteľnosti a odporúčania	33
<b>2 Strategický kontext</b>	<b>34</b>
2.1 Stratégia Zadávateľa	34
2.2 Opis súčasného stavu	39
2.3 Degradácia krivka mostných objektov	55
2.4 Porovnanie jednotlivých variantov a definovanie optimálneho stavu	75
2.5 Analýza dostupnosti	78
2.6 Analýza záujmových skupín	97
2.7 Popis hlavných výstupov Projektu	112
<b>3 Analýza variantov riešenia</b>	<b>114</b>
3.1 Panel expertov	114
3.2 Základné východiská pre stanovenie variantov Projektu	114
3.3 Selektácia mostov pre jednotlivé varianty	115
3.4 Vyhodnotenie multikriteriálnych hodnotení	118
3.5 Návrh a popis variantov dodania služby	120
3.6 Návrh a popis hodnotiacich kritérií	125
3.7 Hodnotenie variantov	130
3.8 Výber preferovaného variantu	132
<b>4 Analýza realizovateľnosti preferovaného variantu</b>	<b>133</b>
4.1 Právna analýza uskutočniteľnosti	133
4.2 Technická analýza realizovateľnosti	179
4.3 Analýza daňových a účtovných aspektov Projektu	255
4.4 Vplyv Projektu na rozpočet a dlh verejnej správy	262
4.5 Testovanie trhu	268
4.6 Identifikácia rizík Projektu a ich ocenenie	279
4.7 Prehľad skúseností zo zahraničných projektov	285
<b>5 Analýza možností realizácie Projektu</b>	<b>289</b>
5.1 Model PPP	289
5.2 Model PSC	290
5.3 Predpoklady finančných modelov	292
5.4 Výstupy finančných modelov	301
5.5 Test hodnoty za peniaze	304
5.6 Záverečné odporúčanie	319
<b>6 Platobný mechanizmus</b>	<b>321</b>
6.1 Výber typu platobného mechanizmu	321
6.2 Platba za dostupnosť	324
<b>7 Príprava VO</b>	<b>334</b>
7.1 Možné spôsoby VO	334
7.2 Stanovenie indikatívneho harmonogramu	340
7.3 Organizačné zabezpečenie Projektu zo strany Zadávateľa	344
<b>Predpoklady a limitácie Štúdie</b>	<b>348</b>
<b>Zoznam tabuliek</b>	<b>349</b>
<b>Zoznam grafov</b>	<b>352</b>

<b>Zoznam obrázkov .....</b>	<b>354</b>
<b>Príloha 1: Dotazník .....</b>	<b>356</b>
<b>Príloha 2: Matica rizík Projektu.....</b>	<b>358</b>
<b>Príloha 3: Zoznam mostov, ktoré boli predmetom právnej analýzy .....</b>	<b>366</b>
<b>Príloha 4: Výkaz ziskov a strát súkromného partnera Modelu PPP .....</b>	<b>367</b>
<b>Príloha 5: Výkaz peňažných tokov súkromného partnera Modelu PPP .....</b>	<b>368</b>
<b>Príloha 6: Výkaz peňažných tokov Zadávateľa Modelu PSC .....</b>	<b>369</b>
<b>Príloha 7: Výkaz peňažných tokov Zadávateľa Modelu PPP .....</b>	<b>370</b>
<b>Príloha 8: Výsledky technického due diligence vybranej vzorky mostov .....</b>	<b>371</b>

## Zoznam skratiek a pojmov

Skratka / Pojem	Definícia
<b>Analýza citlivosti</b>	Metóda vyhodnocovania vplyvu zmien kľúčových vstupov (napr. diskontná sadzba, úroková marža, CAPEX) na hlavné výsledky projektu (NPV, VfM)
<b>AVP</b>	Availability Payment / Platba za dostupnosť
<b>AVP<sub>0</sub> / AVP<sub>n</sub></b>	Základná ročná platba za dostupnosť. AVP <sub>0</sub> je východisková (referenčná) hodnota; AVP <sub>n</sub> je ročná platba po úprave o indexáciu
<b>BOO</b>	Build – Own – Operate; model, kde súkromný partner vybuduje, vlastní a prevádzkuje aktívum bez povinnosti prevodu vlastníctva späť
<b>BOT</b>	Build – Operate – Transfer; model, kde súkromný partner vybuduje, prevádzkuje a po dohodnutej dobe odovzdá aktívum verejnému sektoru
<b>bps</b>	Basis points / bázičné body – 1 bázičný bod = jedna stotina percentuálneho bodu
<b>CAPEX</b>	Capital Expenditure / Kapitálové výdavky
<b>Cash flow</b>	Peňažné, resp. hotovostné toky za konkrétne obdobie
<b>CBA</b>	Cost-Benefit Analysis / Analýza nákladov a prínosov
<b>CBD</b>	Cestná databanka SSC; informačný systém obsahujúci údaje o cestnej sieti a mostoch
<b>CEF</b>	Connecting Europe Facility / Nástroj na prepájanie Európy
<b>Cestný zákon</b>	Zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov
<b>CI</b>	Core Inflation Index / Index jadrovej inflácie; index spotrebiteľských cien bez regulovaných položiek
<b>CMPI</b>	Construction Materials Price Index / Index cien stavebných materiálov
<b>CSD</b>	Celoštátne sčítanie dopravy
<b>Dataroom</b>	Miestnosť na správu a ukladanie dokumentov, ktorá môže mať aj virtuálnu podobu
<b>DBB</b>	Design – Bid – Build; tradičný model, kde verejný sektor zadá projektovanie a zvlášť výstavbu
<b>DBFOM</b>	Design – Build – Finance – Operate – Maintain; integrovaný PPP model zahŕňajúci projektovanie, výstavbu, financovanie, prevádzku a údržbu
<b>Diskontná sadzba</b>	Parameter, ktorý sa používa na prepočet budúcej hodnoty peňažných tokov na hodnotu súčasnú. Diskontná sadzba zohľadňuje faktor času v hodnote peňazí, t. j. že hodnota peňazí dnes je vyššia ako ich hodnota v budúcnosti
<b>DPH</b>	Daň z pridanej hodnoty
<b>DSCR</b>	Debt Service Coverage Ratio – pomer čistého projektového cash flow k splátkam dlhu (istina + úroky) v danom období
<b>DSRA</b>	Debt Service Reserve Account – rezervný účet určený na krytie splátok dlhu
<b>DSVS</b>	Dokumentácia skutočného vyhotovenia stavby
<b>Dual use</b>	Dvojité využitie infraštruktúry – schopnosť slúžiť na civilné aj vojenské účely (napr. mosty a cesty využiteľné pre presuny ozbrojených síl v rámci NATO/EÚ)
<b>Due diligence</b>	Hĺbková analýza všetkých významných aspektov konkrétnej oblasti projektu
<b>EBITDA</b>	Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization / zisk pred úrokmi, zdanením a odpismi
<b>EBRD</b>	Európska banka pre obnovu a rozvoj
<b>ECB</b>	Európska centrálna banka
<b>EIA</b>	Zákon č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov
<b>EIB</b>	Európska investičná banka
<b>EK</b>	Európska komisia



Skratka / Pojem	Definícia
<b>EMV</b>	Expected Monetary Value / Očakávaná hodnota rizika. Štatistický ukazovateľ vyjadrujúci priemerný finančný dopad rizika. Vypočíta sa ako súčin pravdepodobnosti výskytu rizika a jeho finančného dopadu
<b>EPEC</b>	European PPP Expertise Centre; metodická podpora a príručky k PPP
<b>ESA 2010</b>	European System of Accounts; metodika ESA pre účtovanie, deficit/dlh a klasifikáciu PPP (on/off balance)
<b>EÚ</b>	Európska únia
<b>Eurostat</b>	Štatistický úrad EÚ; metodická autorita pre ESA 2010 a MGDD
<b>Ex-ante konzultácia</b>	Predbežná konzultácia metodiky a zmluvných nastavení s Eurostatom / ŠÚ SR pre účely ESA klasifikácie pred uzavretím kontraktu
<b>Financial close</b>	Uzatvorenie financovania PPP (po podpise Koncesnej zmluvy a úverovej dokumentácie); od tohto momentu projekt čerpá financovanie
<b>Finančný model</b>	Základný nástroj finančného modelovania, ktorý sa zaoberá predpovedaním budúceho vývoja projektu
<b>Gearing</b>	Pomerné zastúpenie dlhu voči vlastnému imaniu pri financovaní projektu
<b>GIS</b>	Geoinformačné systémy
<b>Handback</b>	Odvzdanie aktíva verejnému partnerovi na konci koncesie, po splnení požadovaných štandardov
<b>IBM</b>	Index bezpečnosti mosta
<b>IDP</b>	Inštitút dopravnej politiky
<b>IFRIC</b>	Výbor pre interpretácie Medzinárodného finančného výkazníctva
<b>IFRS</b>	Medzinárodné štandardy pre finančné vykazovanie v znení prijatom Európskou úniou
<b>Indexácia</b>	Spôsob zachovania reálnej hodnoty finančných kategórií prostredníctvom ich úpravy o ročnú mieru inflácie / deflácie
<b>Inflácia</b>	Ekonomický jav, ktorý označuje všeobecný a trvalý rast cenovej hladiny a ktorého následkom dochádza k zníženiu kúpnej sily peňazí v čase
<b>IRR</b>	Internal Rate of Return / vnútorná miera výnosnosti. Hodnota diskontnej miery, pri ktorej je súčasná hodnota (NPV) čistých peňažných tokov rovná nule
<b>IS MCS</b>	Informačný systém modelu cestnej siete
<b>ISTS</b>	Index stavebno-technického stavu
<b>IZS</b>	Index zostatkovej životnosti
<b>KČ</b>	Klasifikačné číslo (určenie prioritizácie opráv zo strany SSC)
<b>Koncesionár / Zhotoviteľ</b>	Úspešný uchádzač verejného obstarávania na realizáciu Projektu
<b>Koncesná lehota</b>	Koncesná lehota je lehota určená v Koncesnej zmluve, počas ktorej má Koncesionár povinnosť udržiavať príslušnú časť predmetu Koncesnej zmluvy (daný platobný úsek). Predpokladaná Koncesná lehota Projektu je 30 rokov. Pre každý platobný úsek je začiatok Koncesnej lehoty stanovený osobitne.
<b>Koncesná zmluva</b>	Zmluva, ktorá bude uzatvorená medzi Zadávateľom a Koncesionárom
<b>KPI</b>	Kvantifikovateľné výkonnostné ukazovatele
<b>LCC</b>	Life Cycle Cost / Výdavky životného cyklu – zahŕňajú priame výdavky na udržiavanie a obnovu fyzickej infraštruktúry, taktiež nazývané ako ťažká údržba
<b>Lesy SR</b>	Lesy Slovenskej republiky, štátny podnik
<b>LLCR</b>	Loan Life Coverage Ratio – ukazovateľ schopnosti krytia úveru
<b>Matica rizík</b>	Zoznam všetkých identifikovaných rizík (formou matice), obsahujúci informácie o dopadoch, kategorizáciách, pravdepodobnostiach výskytu, ocenení a alokácii jednotlivých rizík
<b>MD SR</b>	Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky

Skratka / Pojem	Definícia
<b>MF SR</b>	Ministerstvo financií Slovenskej republiky
<b>MGDD</b>	Manual on Government Deficit and Debt; metodická príručka Eurostatu k ESA 2010
<b>MH SR</b>	Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky
<b>MIRRI</b>	Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie Slovenskej republiky
<b>MK SR</b>	Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky
<b>MO SR</b>	Ministerstvo obrany Slovenskej republiky
<b>Model PPP</b>	Finančný model pre realizáciu projektu formou verejno-súkromného partnerstva. Zohľadňuje všetky predpoklady o nákladoch, výnosoch, financovaní a rizikách na strane súkromného partnera; jeho hlavným výstupom je čistá súčasná hodnota (NPV) variantu PPP
<b>Model PSC</b>	Finančný model pre realizáciu projektu tradičným spôsobom. Simuluje priebeh investície, prevádzky a údržby v prípade, že projekt zabezpečuje výlučne verejný sektor; jeho hlavným výstupom je čistá súčasná hodnota (NPV) variantu PSC
<b>Mostný program</b>	Program prípravy a realizácie rekonštrukcie mostných objektov na cestách I. triedy; strategický rámec pre obnovu mostných objektov na cestách I. triedy.
<b>MPV</b>	Majetkovoprávne vysporiadanie
<b>MRA</b>	Maintenance Reserve Account – rezervný účet na cyklické opravy, ktorého tvorba je požadovaná financujúcimi inštitúciami
<b>MV SR</b>	Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky
<b>MŽP SR</b>	Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
<b>Nariadenie 2015/1588</b>	Nariadenie Rady (EÚ) 2015/1588 z 13. júla 2015 o uplatňovaní článkov 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na určité kategórie horizontálnej štátnej pomoci v znení neskorších predpisov
<b>Nariadenie 2015/1589</b>	Nariadenie Rady (EÚ) 2015/1589 z 13. júla 2015 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie
<b>Nariadenie 2022/2560</b>	Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2560 zo 14. decembra 2022 o zahraničných subvenciách narúšajúcich vnútorný trh
<b>Nariadenie 651/2014</b>	Nariadenie Komisie (EÚ) č. 651/2014 zo 17. júna 2014 o vyhlásení určitých kategórií pomoci za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článkov 107 a 108 zmluvy
<b>NBIS</b>	National Bridge Inspection Standards
<b>NDS</b>	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
<b>NKÚ</b>	Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky
<b>NPV</b>	Net present value / čistá súčasná hodnota – vyjadruje sumu všetkých peňažných tokov súvisiacich s investíciou, diskontovaných k súčasnosti hodnotou diskontnej sadzby. Čistá súčasná hodnota zohľadňuje časovú hodnotu peňazí
<b>ObZ</b>	Zákon č. 513/1991 Zb. Obchodný zákonník v znení neskorších predpisov
<b>Odbor EÚ</b>	Odbor financovania z prostriedkov EÚ MD SR
<b>Odbor PPP</b>	Odbor projektov verejno-súkromného partnerstva MD SR
<b>Odbor RF</b>	Odbor rozpočtu a financovania MD SR
<b>Odbor VO</b>	Odbor kontroly verejného obstarávania MD SR
<b>OPEX</b>	Operating Expenditure / prevádzkové výdavky – výdavky spojené s denným zabezpečovaním dostupnosti Projektu
<b>OZ</b>	Zákon č. 40/1964 Zb. Občiansky zákonník v znení neskorších predpisov
<b>Pamiatkový zákon</b>	Zákon č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov
<b>PMÚ</b>	Protimonopolný úrad Slovenskej republiky

Skratka / Pojem	Definícia
<b>Poradcovia</b>	WOOD & Company, a.s., SGS Czech Republic, s.r.o., HKV Law Firm s.r.o., SIEBERT + TALAŠ, spol. s r.o.
<b>PPP</b>	Public Private Partnerships, verejno-súkromné partnerstvá
<b>Projekt</b>	PPP projekt opráv, rekonštrukcií, výstavby (nahradenie pôvodných) a prevádzky vybraných mostov na cestách I. triedy
<b>PSC</b>	Public Sector Comparator / Komparátor verejného sektora / „Konvenčný spôsob“ – spôsob realizácie Projektu formou bežne používanej praxe v Slovenskej republike a v EÚ, v ktorom verejný sektor zadáva požiadavky a koordinuje celý proces od prípravy, dizajnu, výstavby až po údržbu
<b>PZ SR</b>	Policajný zbor Slovenskej republiky
<b>Rada ÚVO</b>	Rada Úradu pre verejné obstarávanie
<b>Reverse-charge</b>	Mechanizmus prenesenia daňovej povinnosti, pri ktorom povinnosť odviest' DPH prechádza z dodávateľa na odberateľa služby alebo tovaru
<b>RPDI</b>	Ročná priemerná denná intenzita
<b>RRZ</b>	Rada pre rozpočtovú zodpovednosť
<b>SD EÚ</b>	Súdny dvor Európskej únie
<b>SIH</b>	Slovak Investment Holding, a. s.
<b>SK8</b>	Záujmové združenie samosprávnych krajov Slovenskej republiky
<b>Smernica 2014/23/EÚ</b>	Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/23/EÚ z 26. februára 2014 o udeľovaní koncesií
<b>Smernica 2014/24/EÚ</b>	Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ z 26. februára 2014 o verejnom obstarávaní a o zrušení smernice 2004/18/ES
<b>Smernica 2014/25/EÚ</b>	Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ z 26. februára 2014 o obstarávaní vykonávanom subjektmi pôsobiacimi v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb a o zrušení smernice 2004/17/ES
<b>Správny poriadok</b>	Zákon č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov
<b>SPV</b>	Special Purpose Vehicle / účelová spoločnosť založená koncesionárom pre projekt
<b>SR</b>	Slovenská republika
<b>SSC</b>	Slovenská správa ciest
<b>Stavebný zákon</b>	Zákon č. 25/2025 Z. z. Stavebný zákon a o zmene a doplnení niektorých zákonov (Stavebný zákon) v znení neskorších predpisov
<b>STN</b>	Slovenské technické normy
<b>STS</b>	Stavebno-technický stav
<b>Substance over form</b>	Účtovný a ekonomický princíp, podľa ktorého sa transakcie a vzťahy posudzujú podľa svojej skutočnej hospodárskej podstaty a rozdelenia rizík, nie podľa ich právnej alebo formálnej podoby
<b>SVP</b>	Slovenský vodohospodársky podnik, štátny podnik
<b>ŠC</b>	Špecifický cieľ
<b>Štúdia</b>	Štúdia uskutočniteľnosti
<b>ŠÚ SR</b>	Štatistický úrad Slovenskej republiky
<b>Telekomunikačný zákon</b>	Zákon č. 452/2021 Z. z. o elektronických komunikáciách v znení neskorších predpisov
<b>TEN-T</b>	Transeurópske dopravné siete
<b>TP</b>	Technický predpis
<b>TP 003</b>	Prognózovanie vplyvu porúch na zaťažiteľnosť mostov a stanovenie zostatkovej životnosti mostov
<b>TP 059</b>	Zadávanie a výkon diagnostiky mostov a lávok
<b>TP 060</b>	Prehliadky, údržba a opravy cestných komunikácií. Mosty

Skratka / Pojem	Definícia
TP 070	Prognózovanie výhľadových intenzít na cestnej sieti do roku 2040
TP 077	Systém hospodárenia s mostami
UAC	Určené automobilové cesty
ÚC	Územný celok
ÚHP	Útvar hodnoty za peniaze MF SR
ÚJD	Úrad jadrového dozoru
Ústava SR	Ústavný zákon č. 460/1992 Zb. Ústava Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov
ÚVO	Úrad pre verejné obstarávanie
verejný partner / verejný sektor / verejný obstarávateľ / štát / zadávateľ	Verejný subjekt vstupujúci do PPP projektu so súkromným partnerom, pričom podľa kontextu môže ísť o štát, príslušný orgán verejnej správy alebo subjekt, ktorý spĺňa definíciu verejného obstarávateľa podľa ZVO
VfM	Value for Money / Hodnota za peniaze
VCHÚ	Veľkoplošné chránené územia
Vláda SR	Vláda Slovenskej republiky
VO	Verejné obstarávanie
Vodný zákon	Zákon č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) v znení neskorších predpisov
Vojenské lesy	Vojenské lesy a majetky SR, štátny podnik
VÚC	Vyšší územný celok
Vyhláška MŽP SR	Vyhláška Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 170/2021 Z. z. ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov
Vyhláška o objektoch obrannej infraštruktúry	Vyhláška Ministerstva obrany Slovenskej republiky č. 353/2004 Z. z. ktorou sa ustanovujú kritériá na zaradenie objektov obrannej infraštruktúry do kategórie objektov osobitnej dôležitosti a do kategórie ďalších dôležitých objektov
Vyhláška o stanovení všeobecnej hodnoty majetku	Vyhláška Ministerstva spravodlivosti Slovenskej republiky č. 492/2004 Z. z. o stanovení všeobecnej hodnoty majetku
WACC	Weighted average cost of capital / vážený priemer nákladov na kapitál
WI	Wage Index / Index miezd; odrážajúci vývoj nákladov práce
ZAD	Zväz autobusovej dopravy
Zadávateľ	Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky
Zákon o cestnej premávke	Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov
Zákon o energetike	Zákon č. 251/2012 Z. z. o energetike a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov
Zákon o obrane	Zákon č. 319/2002 Z. z. o obrane Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov
Zákon o ochrane PF	Zákon č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona č. 245/2003 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov
Zákon o ochrane prírody a krajiny	Zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov
Zákon o poskytovaní dotácií	Zákon č. 277/2023 Z. z. o poskytovaní dotácií v pôsobnosti Ministerstva pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov
Zákon o regionálnej investičnej pomoci	Zákon č. 57/2018 Z. z. o regionálnej investičnej pomoci a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

Skratka / Pojem	Definícia
<b>Zákon o rozpočtových pravidlách</b>	Zákon č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov
<b>Zákon o správe majetku štátu</b>	Zákon č. 278/1993 Z. z. o správe majetku štátu v znení neskorších predpisov
<b>Zákon o strategických investíciách</b>	Zákon č. 142/2024 Z. z. o mimoriadnych opatreniach pre strategické investície a pre výstavbu transeurópskej dopravnej siete a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov
<b>Zákon o štátnej pomoci</b>	Zákon č. 358/2015 Z. z. o úprave niektorých vzťahov v oblasti štátnej pomoci a minimálnej pomoci a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov
<b>Zákon o štátnej záruke</b>	Zákon č. 386/2002 Z. z. o štátnom dlhu a štátnych zárukách a ktorým sa dopĺňa zákon č. 291/2002 Z. z. o Štátnej pokladnici a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov
<b>Zákon o tepelnej energetike</b>	Zákon č. 657/2004 Z. z. o tepelnej energetike v znení neskorších predpisov
<b>Zákon o verejných vodovodoch</b>	Zákon č. 442/2002 Z. z. o verejných vodovodoch a verejných kanalizáciách a o zmene a doplnení zákona č. 276/2001 Z. z. o regulácii v sieťových odvetviach v znení neskorších predpisov
<b>Zákon o vyvlastňovaní</b>	Zákon č. 282/2015 Z. z. o vyvlastňovaní pozemkov a stavieb a o nútenom obmedzení vlastníckeho práva k nim a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov
<b>Zákon o účtovníctve</b>	Zákon č. 431/2002 Z. z. o účtovníctve v znení neskorších predpisov
<b>Zero availability = zero payment</b>	Zásada „nulová dostupnosť – nulová platba“, že pri nulovej dostupnosti aktíva nevzniká nárok na platbu (kľúčové pre prenesenie rizika dostupnosti)
<b>ZFEÚ</b>	Zmluva o fungovaní Európskej únie
<b>ZI</b>	Základné imanie
<b>ZSSK</b>	Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.
<b>ZVO</b>	Zákon č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov
<b>Životný cyklus mosta</b>	Obdobie od výstavby mosta cez prevádzku a údržbu až po rekonštrukciu / vyradenie
<b>ŽSR</b>	Železnice Slovenskej republiky

# 1 Manažérske zhrnutie Štúdie uskutočniteľnosti

Mosty na cestách I. triedy sú nevyhnutnou súčasťou dopravnej infraštruktúry Slovenska. Dlhodobé podfinancovanie a oneskorená obnova však viedli k narastajúcemu investičnému dlhu a k zhoršovaniu technického stavu, čo dnes predstavuje vážny problém pre bezpečnosť, hospodárstvo aj regionálnu dostupnosť. MD SR preto iniciovalo vypracovanie Štúdie s cieľom preveriť, či zapojenie súkromného sektora formou PPP môže byť vhodným nástrojom na urýchlenie obnovy mostnej siete.

**Tabuľka 1: Zhrnutie záverov Štúdie uskutočniteľnosti projektu PPP Mosty**

<b>Názov Projektu</b>	PPP Mosty – komplexná obnova a rekonštrukcia mostov na cestách I. triedy v správe SSC
<b>Zadávatel'</b>	Slovenská republika – MD SR
<b>Zadanie</b>	Vypracovanie Štúdie uskutočniteľnosti pre PPP projekt opráv, rekonštrukcií, výstavby (náhrady pôvodných) a prevádzky vybraných mostov I. triedy v správe SSC. Štúdia bola spracovaná podľa metodiky MF SR a zahŕňala právnu, technickú a ekonomicko-finančnú analýzu, vrátane modelov PSC a PPP. Cieľom bolo nielen porovnať alternatívy, ale identifikovať taký model a parametre PPP, ktoré sú uskutočniteľné v podmienkach SR a zároveň maximalizujú hodnotu za peniaze pre verejný sektor a spoločnosť.
<b>Rozsah Štúdie</b>	Predmetom analýzy Štúdie boli mostné objekty na cestách I. triedy v správe SSC v STS stupňoch IV – VII, teda 1 270 mostov v uspokojivom, zlom, veľmi zlom a havarijnom stave. Štúdia hodnotí technické, právne a ekonomické predpoklady a skúma, či PPP môže byť vhodným mechanizmom na urýchlenie a udržateľnú obnovu kritickej časti mostného fondu.
<b>Hlavné ciele Projektu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Spomaliť technickú degradáciu mostov a zlepšiť ich STS,</li> <li>▲ Zachovať bezpečnosť, funkčnosť a spoľahlivosť ciest I. triedy,</li> <li>▲ Urýchliť obnovu mostov systematickým prístupom,</li> <li>▲ Zaviesť výkonnostné riadenie a stabilitu financovania.</li> </ul>
<b>Odporúčaná forma realizácie</b>	<b>Na základe komplexných technických, právnych a ekonomických analýz je realizácia formou PPP najvhodnejším riešením.</b> Model DBFOM s platbami za dostupnosť umožní urýchlenie obnovy mostov, prenos kľúčových rizík na súkromný sektor a garanciu udržiavania kvality siete počas celej doby koncesie.
<b>Rozsah Projektu</b>	Do Projektu <b>bolo vybratých 575 mostov multikriteriálnou selekciou</b> – prioritne tie najkritickejšie s ohľadom na technický stav, význam pre bezpečnosť, dopravné prepojenia a dostupnosť. Súčasťou projektu je: <ul style="list-style-type: none"> <li>▲ vypracovanie projektovej dokumentácie,</li> <li>▲ samotná výstavba (predpokladá sa kompletná výmena nosnej konštrukcie všetkých mostov),</li> <li>▲ financovanie zo strany Koncesionára, a</li> <li>▲ následná prevádzka a údržba počas 30 rokov.</li> </ul>
<b>Projektové náklady</b>	672,9 mil. EUR (vrátane stavebných prác a dokumentácie, bez financovania)
<b>Ostatné náklady</b>	Prevádzkové náklady (OPEX): 241,4 mil. EUR Náklady životného cyklu (LCC): 179,8 mil. EUR
<b>Odhadovaná AVP</b>	86,3 mil. EUR
<b>Financovanie</b>	<b>Model DBFOM</b> – Koncesionár financuje výstavbu a nesie riziká výstavby a dostupnosti, štát platí za dostupnosť počas 30 rokov.
<b>Predpokladaná doba trvania Projektu</b>	<b>Výstavba:</b> 5 stavebných sezón (2028 – 2032), s postupným odovzdávaním platobných úsekov do predčasného užívania. <b>Prevádzka a údržba:</b> 30 rokov od dokončenia výstavby každého platobného úseku.
<b>Hodnota za peniaze (VfM)</b>	Kvantitatívne porovnanie PPP modelu s tradičným rozpočtovým modelom (PSC) ukazuje, že PPP je výhodnejšie v základnom ako aj vo väčšine testovaných scenárov. Výsledky VfM sú veľmi citlivé na časové predpoklady realizácie Projektu. V čistých súčasných hodnotách PPP model prináša úsporu cca 892 mil. EUR, čo predstavuje takmer 79 % oproti tradičnému PSC. Ide o výrazný rozdiel podporený viacerými synergickými mechanizmami: <ul style="list-style-type: none"> <li>▲ <b>úspor z rozsahu a trhového efektu:</b> balíkovanie 575 mostov umožňuje centralizované obstarávanie, štandardizáciu riešení a prilákanie silných zahraničných hráčov, čo znižuje jednotkové náklady a eliminuje riziko rastu cien,</li> <li>▲ <b>efektívnej alokácie rizík:</b> riziká výstavby, oneskorení a prekročení nákladov nesie Koncesionár, čo zvyšuje rozpočtovú predvídateľnosť,</li> <li>▲ <b>nižších socioekonomických dopadov:</b> rýchlejšia obnova mostov znižuje negatívne dopady havarijných stavov, obmedzení premávky a s tým spojených nákladov pre hospodárstvo a obyvateľov.</li> </ul> Tieto faktory spoločne prinášajú stabilnejší a predvídateľnejší výdavkový profil pre verejný sektor a dlhodobú hodnotu za peniaze.
<b>Kvalitatívne prínosy PPP oproti PSC</b>	Kvalitatívna analýza potvrdzuje, že PPP model má jasnú výhodu z hľadiska dlhodobej udržateľnosti, kvality a organizačnej robustnosti: <ul style="list-style-type: none"> <li>▲ <b>Rýchlejšia obnova s menším dopadom na dopravu:</b> PPP umožňuje paralelnú realizáciu desiatok mostov, čo prináša skoršie výsledky a menej výluk. PSC by znamenal pomalé tempo a časté uzávery.</li> <li>▲ <b>Silnejšie riadenie a zodpovednosť:</b> PPP spája celý projekt do jednej zmluvy s jedným partnerom, ktorý nesie riziká a je motivovaný dodať načas a v kvalite. PSC je rozdrobený a limitovaný kapacitami SSC.</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ <b>Garancia dlhodobej kvality:</b> Koncesionár je zmluvne viazaný udržiavať mosty v dobrom stave 30 rokov a odovzdať ich vo vysokej kvalite. V PSC po 5-ročnej záruke všetky riziká padajú späť na štát.</li> <li>▲ <b>Silnejšia konkurencia a inovácie:</b> veľký PPP balík láka renomovaných európskych hráčov s kapacitami, technológiami a know-how, ktoré lokálny trh nedokáže zabezpečiť pri PSC.</li> <li>▲ <b>Stabilné a predvídateľné financovanie:</b> PPP prináša pevne stanovený výdavkový profil s platbami až po sprístupnení mostov a možnosťou mimobilančnej klasifikácie, kým PSC zvyšuje tlak na rozpočet a nesie so sebou neistotu ohľadom stability financovania.</li> </ul>
<b>Spôsob realizácie</b>	<p>Projekt sa rozdelí na:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▲ <b>Stavebné úseky:</b> slúžia na efektívnu organizáciu prác podľa obchádzkových trás, čo umožní minimalizáciu dopravných obmedzení.</li> <li>▲ <b>Platobné úseky:</b> určujú výšku platieb; ak čo i len jeden most nespĺňa štandard, platba za celý úsek sa zníži.</li> </ul>
<b>Platobný mechanizmus</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Platby od štátu sú viazané výlučne na dostupnosť mostov,</li> <li>▲ Štát platí až po uvedení mostov do prevádzky a len za plne dostupné platobné úseky spĺňajúce kvalitatívne štandardy,</li> <li>▲ Platba sa skladá zo základnej hodnoty (s indexáciou) a koeficientu výkonu,</li> <li>▲ Výhody: systém motivuje Koncesionára k plnej dostupnosti, prináša predvídateľné výdavky a je bankovateľný.</li> </ul>
<b>Legislatívna pripravenosť</b>	<p>Projekt je právne realizovateľný v existujúcom rámci (Cestný zákon, ZVO). Odporúča sa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▲ zmena Zákona o strategických investíciách, aby bolo možné zaradiť Projekt medzi strategické investície (zrýchlenie vyvlastňovanie pozemkov, povoľovacie konania),</li> <li>▲ metodické usmernenie k EIA, aby sa zvýšila predvídateľnosť aplikácie práva a právna istota,</li> <li>▲ úprava kompetencií SSC pre PPP projekty.</li> </ul>
<b>Technická a procesná pripravenosť</b>	<p>Projekt je technicky realizovateľný, ale úspešná a včasná realizácia Projektu si vyžaduje:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▲ <b>Majetkovoprávne vypořádanie (MPV):</b> patrí medzi najvýznamnejšie riziká. MPV zabezpečuje štát prostredníctvom SSC. Nezabezpečenie práv k pozemkom včas môže mať priamy negatívny dopad na začiatok realizácie Projektu. Odporúča sa včas identifikovať dotknuté nehnuteľnosti, posilniť technické a personálne kapacity orgánu zodpovedného za MPV, prípadne zapojiť externých dodávateľov.</li> <li>▲ <b>Technické štúdie a prieskumy:</b> geologické a diagnostické podklady sú odporúčané pre spoľahlivé a optimálne nacenenie a pre minimalizáciu rizika dodatočných nákladov.</li> <li>▲ <b>Proces vyvlastňovania:</b> v súčasnom stave nesie stredné riziko. Nedostatky v postupe môžu viesť k súdnym sporom a zdržaniam, preto sa odporúča zväziť úpravu legislatívy (najmä zákona o strategických investíciách) na zjednodušenie a urýchlenie konaní.</li> <li>▲ <b>Inštitucionálne kapacity:</b> odporúča sa posilniť odborný aparát SSC aj MD SR pre riadenie, povoľovanie a monitoring PPP projektu, inak hrozí, že štát nebude schopný efektívne kontrolovať výkonnostné štandardy.</li> </ul>
<b>Skúsenosti a precedensy</b>	<p>Projekt vychádza z najlepšej praxe v oblasti cestných PPP projektov (v EÚ a Spojených štátoch) a zároveň nadväzuje na skúsenosti Slovenska s projektmi R1 a D4/R7. Tieto projekty potvrdili schopnosť slovenského trhu prilákať renomovaných koncesionárov a financujúcich partnerov.</p>
<b>Výber koncesionára (VO)</b>	<p>Navrhne sa použitie súťažného dialógu podľa zákona o verejnom obstarávaní. Tento postup umožňuje kombinovať hospodársku súťaž s optimalizáciou technických a finančných parametrov v dialógu s uchádzačmi. Predpokladaná dĺžka procesu je 21 mesiacov (2026 – 2027):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Príprava a vyhlásenie VO: začiatok 2026, predkladanie žiadostí (2 mesiace).</li> <li>▲ Vyhodnotenie účastníkov: 3 mesiace, pozvánky do dialógu.</li> <li>▲ Súťažný dialóg: 2 kolá, 6 mesiacov.</li> <li>▲ Finálne ponuky a vyhodnotenie: 2 mesiace.</li> <li>▲ Výber a uzavretie zmluvy: schválenie EK a Vládou SR, podpis a finančné uzavretie do konca 2027.</li> </ul>
<b>Predpokladaný harmonogram Projektu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Schválenie Projektu: 2025.</li> <li>▲ Vyhlásenie tendra: 2026.</li> <li>▲ Výber a finančné uzatvorenie: 2027.</li> <li>▲ Výstavba: 2028 – 2032 (s postupným odovzdávaním stavebných úsekov do užívania).</li> <li>▲ Prevádzka: 2028 – 2062 (individuálne pre platobné úseky, v dĺžke Koncesnej lehoty).</li> </ul> <p>Predpokladané míľniky sú založené na optimálnom scenári bez významných legislatívnych alebo povoľovacích zdržaní.</p>
<b>Záujem trhu</b>	<p>Testovanie trhu potvrdilo záujem významných domácich aj zahraničných stavebných spoločností, ako aj finančných inštitúcií vrátane multilaterálnych bánk (napr. EIB). Veľkosť Projektu umožňuje úspory z rozsahu, priláka silných zahraničných hráčov a zabezpečí vysokú konkurenciu. Trh jednoznačne preferuje model platieb za dostupnosť, ktorý poskytuje stabilný a predvídateľný cash-flow. Banky a investori potvrdili pripravenosť projekt financovať za podmienky jasnej alokácie rizík, transparentného monitoringu a profesionálneho riadenia zo strany štátu. Pri dodržaní týchto podmienok možno očakávať silnú konkurenciu v tendri a priaznivé financovanie, čo je kľúčové pre hodnotu za peniaze.</p>
<b>Hlavné riziká a ich alokácia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ <b>Procesné, projektové a stavebné riziká:</b> nesie Koncesionár (povolania, projektovanie, realizácia, kvalita, subdodávateľia).</li> <li>▲ <b>Prevádzka a údržba:</b> plne na Koncesionárovi; platby sú viazané na dostupnosť a kvalitu.</li> <li>▲ <b>Lokalita:</b> zdieľané – Koncesionár rieši kolízie a koordináciu so správcami sietí, štát zabezpečuje stav pozemkov a výnimky a povoľovania v chránených oblastiach.</li> <li>▲ <b>Finančné a ekonomické riziká:</b> zdieľané – úrokové, menové a likviditné riziká nesie Koncesionár; riziko inflácie počas výstavby nesie Koncesionár, počas prevádzky sa delí cez indexáciu platieb.</li> <li>▲ <b>Legislatívne a politické riziká:</b> ostávajú na štáte.</li> </ul>

## 1.1 Strategický kontext

### 1.1.1 Význam mostov pre dopravnú infraštruktúru

Mosty na cestách I. triedy tvoria integrálnu súčasť dopravnej infraštruktúry SR. Ich funkčnosť zabezpečuje základné prepojenie medzi regiónmi, nadväznosť na diaľničnú sieť a sieť rýchlostných ciest a spoľahlivú mobilitu obyvateľov aj tovarov. Sú preto nielen technickými stavbami, ale aj strategickým prvkom hospodárskeho a spoločenského rozvoja krajiny. Akékoľvek zlyhanie mostného objektu má okamžitý a plošný dosah na mobilitu, hospodársku aktivitu i bezpečnosť dopravy.

Tento strategický význam je reflektovaný aj v relevantných strategických dokumentoch štátu, najmä v Strategickom pláne rozvoja dopravy do roku 2030, v prioritizačných materiáloch MD SR, či v Mostnom programe 2023. Tieto dokumenty opakovane upozorňujú na rastúci technický dlh mostov a riziká spojené so zhoršovaním ich STS.

Realita posledných rokov však ukazuje, že hoci mosty boli na úrovni stratégií opakovane deklarované ako priorita, v praktickej rovine sa ich obnova systematicky neriešila. Rozpočtové zdroje boli dlhodobo poddimenzované, obnova sa realizovala prevažne reaktívne a bez dlhodobej koncepcie. V dôsledku toho sa investičný dlh kumuloval a postupne sa vyvinul na jednu z najväčších výziev slovenskej dopravnej politiky.

### 1.1.2 Súčasný technický stav mostov

Na cestách I. triedy sa v správe SSC nachádza 1 762 mostov, ktoré tvoria základ cestnej infraštruktúry. Ich stav sa dlhodobo sleduje prostredníctvom Indexu STS, ktorý hodnotí mosty na sedemstupňovej škále od I (bezchybný stav) po VII (havarijný stav). Hodnotenie vychádza z pravidelných hlavných prehliadok a zohľadňuje rozsah porúch, funkčnosť jednotlivých konštrukčných prvkov a schopnosť mosta bezpečne plniť svoju funkciu.

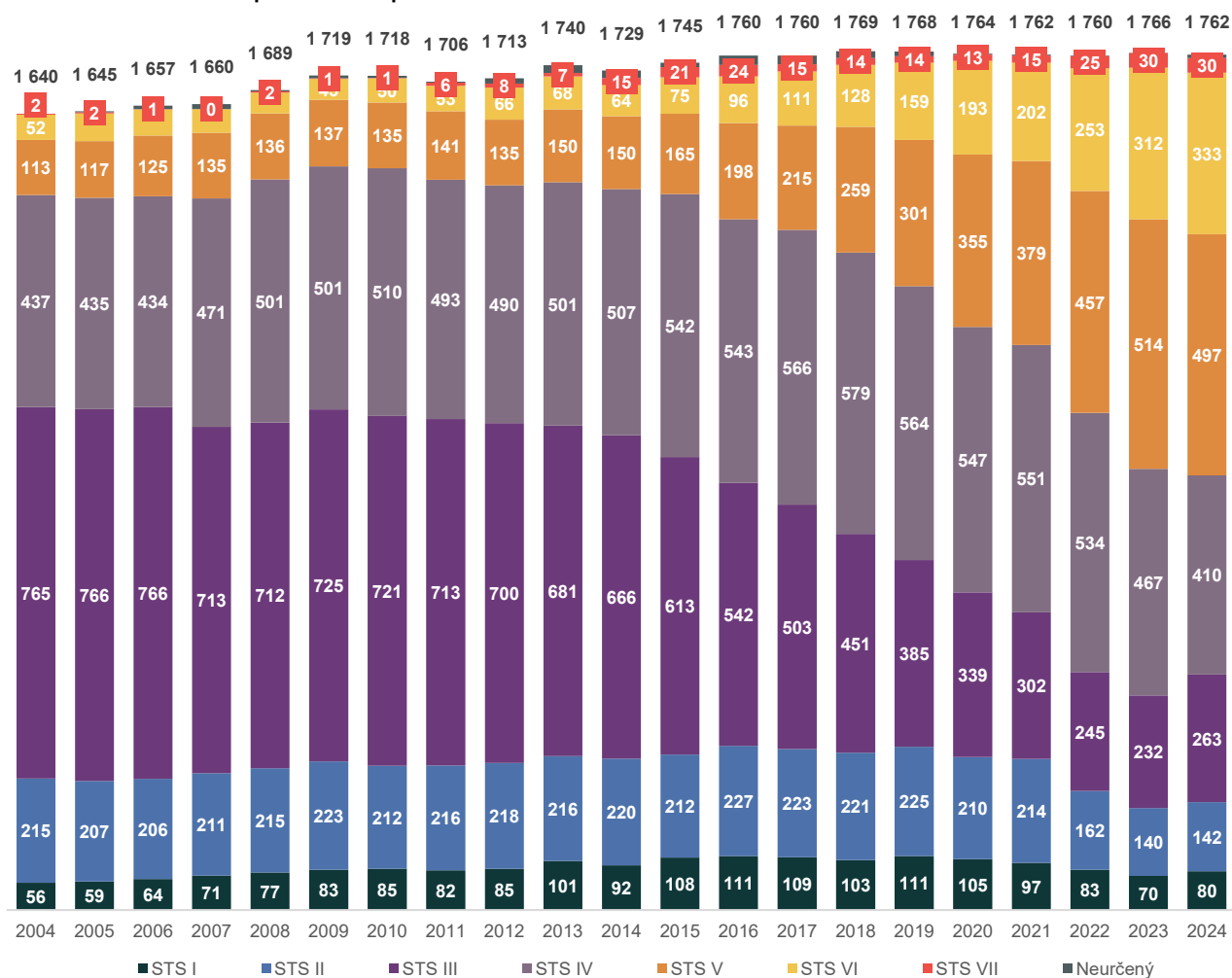
Tabuľka 2: Klasifikácia STS mostov

Stupeň STS	Názov stavu	Charakteristika
I	Bezchybný	Výborný technický stav, bez akýchkoľvek skrytých alebo zjavných porúch
II	Veľmi dobrý	Výskyt drobných, len vzhľadových porúch bez vplyvu na bezpečnosť či zaťažiteľnosť mosta
III	Dobrý	Výskyt väčších porúch, bez vplyvu na bezpečnosť či zaťažiteľnosť mosta
IV	Uspokojivý	Výskyt porúch, ktoré nemajú okamžitý vplyv na zaťažiteľnosť mosta, avšak ktoré ju môžu bez zásahu v budúcnosti ovplyvniť
V	Zlý	Výskyt porúch, ktoré majú nepriaznivý vplyv na zaťažiteľnosť mosta, ale sú odstrániteľné ešte bez výmeny poruchových súčastí
VI	Veľmi zlý	Výskyt porúch, ktoré ovplyvňujú zaťažiteľnosť mosta a nedajú sa odstrániť bez výmeny poruchových alebo doplnenia chýbajúcich súčastí
VII	Havarijný	Výskyt porúch, ktoré ovplyvňujú zaťažiteľnosť mosta do takej miery, že vyžadujú okamžitú nápravu k odvráteniu hroziacej katastrofy

Zdroj: Dodatok č. 1 k TP 060, SSC. Dostupné online: [https://www.ssc.sk/files/documents/technicke-predpisy/tp/dodatok\\_1\\_tp%20060\\_2024.pdf](https://www.ssc.sk/files/documents/technicke-predpisy/tp/dodatok_1_tp%20060_2024.pdf)



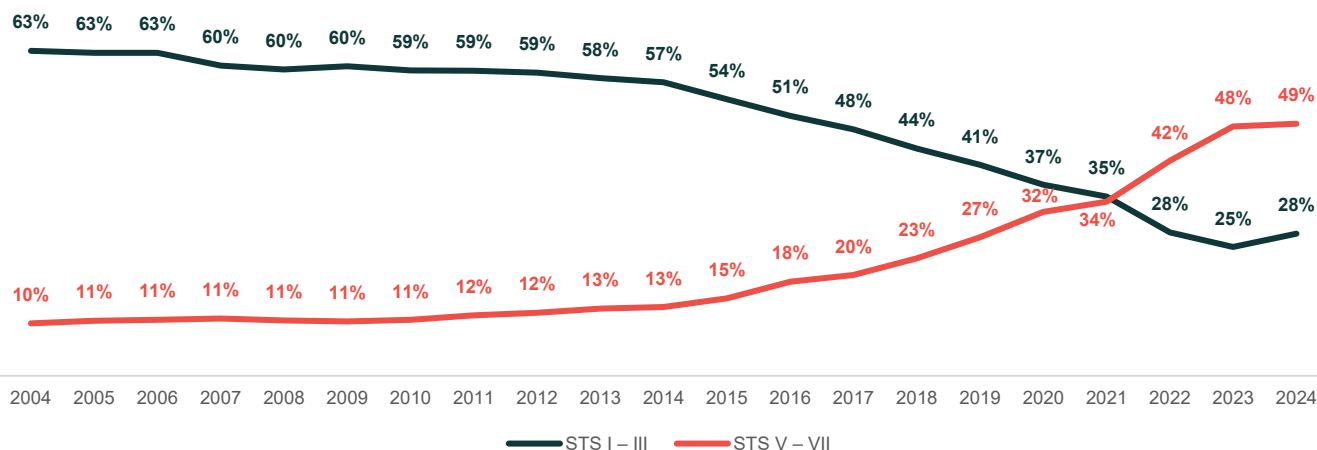
Graf 1: Štruktúra mostného portfólia SSC podľa STS v rokoch 2004 – 2024



Zdroj: Databáza mostných objektov SSC k 01.01.2025

Pre zachovanie udržateľnosti cestnej siete je dôležité mať čo najvyšší pomer mostov v kategóriách STS I – III v porovnaní s mostami v kategóriách STS V – VII. Tento pomer zabezpečí stabilitu cestnej siete a možnosť sa sústrediť na individuálne prípady opráv mostov v horších kategóriách, čo výrazne zjednodušuje dlhodobé a systematické plánovanie opráv a eliminuje pravdepodobnosť nutnosti riešenia náhleho kolapsu jednotlivých mostov.

Graf 2: Vývoj podielu mostov v stave STS I – III a STS V – VII na cestách I. triedy (2004 – 2024)



Zdroj: Databáza mostných objektov SSC k 01.01.2025

**Vývoj STS mostov na cestách I. triedy za posledných 20 rokov však jasne dokumentuje alarmujúci trend degradácie.** Kým v roku 2004 sa v dobrých kategóriách STS I – III nachádzalo ešte približne 63 % mostov, tento podiel sa do roku 2024 znížil na 28 %. **Naopak, podiel mostov v najhorších kategóriách STS V – VII sa za to isté obdobie zvýšil takmer päťnásobne z 10 % v roku 2004 na 49 % v roku 2024.**

**Dnes je teda takmer každý druhý most na cestách I. triedy v zlom, veľmi zlom alebo havarijnom stave.** Trend sa pritom zrýchľuje – kým do roku 2015 bol rast podielu mostov v kritických kategóriách relatívne mierny, od roku 2016 nastal prudký nárast, ktorý pokračoval aj v posledných piatich rokoch.

### 1.1.3 Rozpočtová kapacita a investičný dlh

Vývoj STS mostov ukazuje, že ich zhoršovanie nie je náhodný jav, ale priamy dôsledok **nedostatočného tempa obnovy a dlhodobého poddimenzovania investícií**. Dlhodobé dáta STS od SSC spolu s analýzou jej výdavkov (kap. 2.2.4) potvrdzujú, že úroveň financovania na údržbu a rekonštrukcie mostov dlhodobo nestačí ani na udržanie existujúcej kvality siete, nieto na jej zlepšenie. Ide o dlhodobý a systémový problém, ktorý presahuje bežné cykly opotrebenia infraštruktúry a kumuluje sa už celé desaťročia.

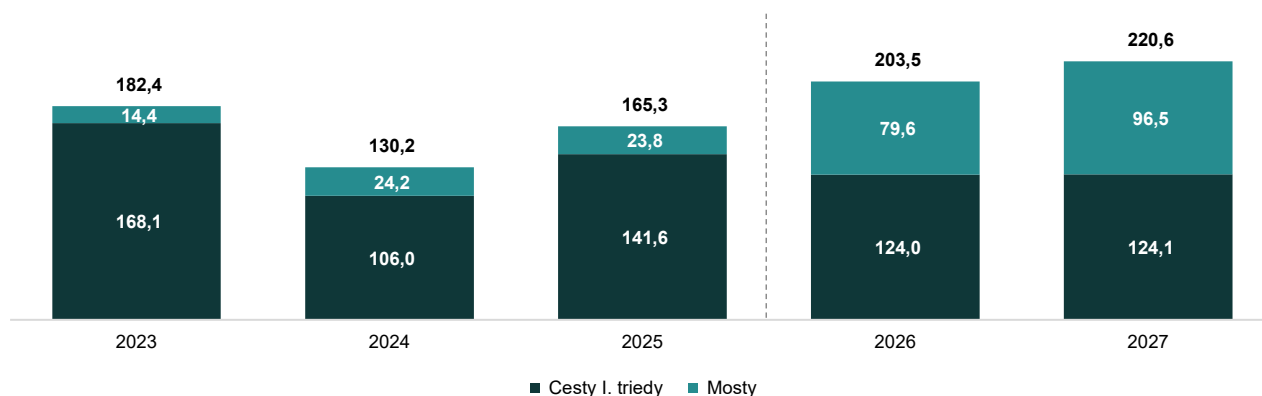
Priemerné tempo obnovy v poslednom päťročnom období s približne 13 väčšími rekonštrukciami ročne je hlboko pod hranicou objektívnej potreby. Odborné odhady ukazujú, že už len na udržanie súčasného, dnes už kritického stavu siete by bolo potrebné realizovať 17 – 20 rozsiahlych rekonštrukcií ročne. Na stabilizáciu siete je potrebné minimálne dvojnásobné tempo (40 – 50 rekonštrukcií ročne) a na jej reálne zlepšenie dokonca viac než 100 rekonštrukcií mostov ročne. Tento rozdiel medzi skutočným a potrebným tempom rekonštrukcií spôsobuje kumuláciu investičného dlhu. Každý odklad znamená, že most sa posúva do horšej kategórie STS, jeho obnova je drahšia a celkový objem potrebných zdrojov rastie. Namiesto plánovanej preventívnej obnovy je štát čoraz častejšie nútený financovať nákladné havarijné zásahy.

Základným obmedzením sú rozpočtové možnosti verejnej správy. Aktuálny štátny rozpočet na roky 2025 – 2027 bol schválený v prostredí konsolidácie a podlieha striktným výdavkovým limitom. Tie definujú horný strop výdavkov pre celé obdobie, pričom už rozpočet na rok 2025 prekračuje limit o približne 6 mld. EUR. To znamená, že každý nový výdavok musí byť vykompenzovaný škrtmi v inej oblasti. V takomto prostredí nie je možné očakávať, že sa plošná obnova mostov v hodnote stoviek miliónov EUR ročne dokáže financovať tradične zo štátneho rozpočtu bez vážneho ohrozenia fiškálnej stability a bez dopadov na celkovú cenu financovania štátu.

Kapitola MD SR patrí síce medzi najväčšie v rámci rozpočtu štátu, avšak väčšina týchto zdrojov je viazaná na eurofondové projekty a iné priority (železnice, diaľnice, ekologické projekty). Na cestnú dopravu bolo v roku 2025 alokovaných iba 312 mil. EUR (12 % z celkového rozpočtu a zároveň najnižšia úroveň od roku 2016), z toho na samotný Mostný program je záväzne vyčlenených iba 23,8 mil. EUR. To je rádovo menej než je potrebné podľa odborných odhadov na udržanie súčasného stavu, nieto na jeho zlepšenie.

Rozpočtový rámec SSC navyše funguje na princípe jednoročného záväzku. V praxi to znamená, že SSC má garanciu len na bežný rozpočtový rok, pričom ďalšie roky sú iba indikáciou a môžu byť kedykoľvek znížené. Tento mechanizmus znemožňuje prípravu a kontrahovanie väčších investičných balíkov, ktoré by umožnili optimalizovať technické riešenia, efektívne plánovať výluky v doprave a dosahovať úspory z rozsahu. Výsledkom je fragmentovaná a reaktívna obnova, často v havarijnom režime, ktorá je nákladnejšia a menej efektívna. Pre dosiahnutie nákladovo efektívneho hospodárenia s infraštruktúrou je nevyhnutná možnosť dlhodobého plánovania s jasnou alokáciou zdrojov na obnovu, ale aj proaktívnu údržbu.

**Graf 3: Historické a plánované výdavky na Mostný program a cestnú infraštruktúru podľa Harmonogramu prípravy a výstavby (2023 – 2027, v mil. EUR)**



Zdroj: Harmonogram MD SR pre plánovanie a výstavbu cestnej infraštruktúry SSC, 2025. Dostupné online: [https://www.mindop.sk/fileadmin/dokumenty/institut\\_dopravnej\\_politiky/Harmonogram/Aktualiz%C3%A1cia\\_2025\\_-\\_SSC.xlsx](https://www.mindop.sk/fileadmin/dokumenty/institut_dopravnej_politiky/Harmonogram/Aktualiz%C3%A1cia_2025_-_SSC.xlsx)

Podľa údajov SSC boli v posledných rokoch alokácie na mosty len 14,4 mil. EUR (2023), 24,2 mil. EUR (2024) a 23,8 mil. EUR (2025). Indikatívne nárasty rozpočtov v rokoch 2026 a 2027 sú len plánované hodnoty, ktoré nemajú záväzné krytie a v období konsolidácie je ich naplnenie vysoko neisté. Podľa odborných odhadov SSC by pritom už len na udržanie súčasného stavu bolo potrebných 40 – 50 mil. EUR ročne, na reálne zlepšenie technického stavu siete minimálne 100 mil. EUR ročne.

Hoci SSC každoročne pripravuje poradeníky naliehavosti rekonštrukcií a opakovane upozorňuje na potrebu zvýšiť financovanie, tieto požiadavky sa len zriedka premietajú do schváleného rozpočtu v rozsahu, ktorý by umožnil systematickú obnovu. Avšak ani prípadné jednorazové navýšenia rozpočtu, ak sú vôbec politicky a fiškálne realizovateľné, problém neriešia. Bez viacročnej predvídateľnosti financovania nie je možné pripravovať a kontrahovať väčšie balíky projektov, definovať dlhodobé harmonogramy s míľnikmi, ani mobilizovať kapacity trhu. Práve táto absencia dlhodobého záväzku je jednou z hlavných prekážok, ktoré SSC bráni v systematickom prístupe.

Následkom vyššie spomenutých okolností je kumulovanie investičného dlhu, ktorý podľa všetkých dostupných odborných analýz dosahuje kritickú úroveň a bez zásadnej zmeny financovania a investičného modelu bude v nasledujúcich rokoch ďalej narastať. **Na stabilizáciu stavu mostnej infraštruktúry je preto nutné zvýšiť a dlhodobo garantovať výrazne vyššie tempo obnovy, pričom osobitná pozornosť musí byť venovaná systematickému odstraňovaniu mostov z kategórií STS V – VII, a preventívnemu riešeniu mostov v kategórii IV.**

#### 1.1.4 Súčasná kapacita štátu

Problém obnovy mostov však nemožno redukovať iba na nedostatok finančných zdrojov. Rovnako podstatné sú limity ľudských a organizačných kapacít na strane Zadáвателя. Ako ukazuje analýza v kap. 2.5.1, SSC dlhodobo realizuje rekonštrukcie prevažne formou samostatných a izolovaných zákaziek, ktoré reagujú na akútne potreby alebo havarijný stav jednotlivých objektov, bez programového rámca, pričom priority sa často menia podľa ročných rozpočtových možností.

Tento model, kombinovaný s neistou alokáciou zdrojov, znemožňuje plánovať kapacity projektantov a zhotoviteľov, využívať efekty z rozsahu, optimalizovať životný cyklus alebo uzatvárať dlhodobé záväzky na údržbu na definovaných štandardoch.

Nepredvídateľnosť priorít a rozpočtov sa negatívne odráža aj na trhu – dodávatelia nemajú istotu, aký objem prác bude možné kontrahovať, a preto neinvestujú do rozšírenia kapacít. Výsledkom je, že aj v prípadoch, keď sa financie dočasne navýšia, nedostatok pripravených projektov a realizačných kapacít nedovoľuje rýchle čerpanie. Namiesto programovej obnovy sa realizujú len ad hoc zásahy, ktoré riešia akútny problém, ale neprispievajú k dlhodobému zlepšeniu stavu siete.

Bez zásadnej zmeny prístupu, ktorý by v sebe kombinoval minimálne **projektovanie, výstavbu a dlhodobú údržbu v integrovanom rámci**, zostane súčasný model verejného sektora nepostačujúci. Problém preto nespočíva len v objeme peňazí, ale aj v samotnej **schopnosti verejných inštitúcií takýto program zrealizovať**.

#### 1.1.5 Socioekonomické dopady

Zhoršovanie STS mostov má nielen technické a finančné, ale aj významné **socioekonomické dôsledky**. Mosty v kategórii STS VI už vykazujú vážne poruchy konštrukcie. Ich únosnosť je obmedzená a často si vyžadujú zavedenie váhových či rýchlostných limitov. Mosty v kategórii STS VII sú v kritickom stave a spravidla si vyžadujú okamžité opravy alebo ich úplné uzavretie pre dopravu.

Na cestách I. triedy, ktoré nesú vysoké dopravné zaťaženie, znamená obmedzenie alebo výpadok takéhoto mosta priame ohrozenie regionálnej dostupnosti. Nejde pritom len o náklady na samotnú opravu alebo výmenu objektu. Vznikajú aj sekundárne straty, ako dlhšie obchádzkové trasy, vyššia spotreba paliva, predĺžené cestovné časy, znížená plynulosť dopravy či oslabenie lokálnej ekonomiky.

Podľa výpočtov Poradcov bol socioekonomický dopad uzavretia jedného priemerného mosta na ceste I. triedy kvantifikovaný na približne 50 mil. EUR ročne. Tieto dôsledky sú najcitlivejšie tam, kde mosty na cestách I. triedy predstavujú jedinú kapacitnú spojnicu medzi obcami alebo regiónmi. Uzavretie alebo obmedzenie takýchto objektov znamená nielen dopravné komplikácie, ale aj zásadný sociálny a ekonomický problém – sťažený prístup k zamestnaniu, školám a zdravotnej starostlivosti a zníženú atraktivitu územia pre podnikanie a investície.

#### 1.1.6 Očakávané ciele a prínosy Projektu

**Z uvedeného vyplýva, že súčasný prístup k obnove mostov nie je udržateľný.** Technický stav siete sa zhoršuje, investičný dlh sa kumuluje a dôsledky sa čoraz citelnejšie premietajú do každodenného života

obyvateľov a do ekonomiky krajiny. **Strategické dokumenty síce opakovane uvádzajú mosty ako prioritu, no ich obnova v praxi nezodpovedala deklarovaným cieľom. Preto je potrebné uvažovať o novom prístupe, ktorý umožní systematickú a zrýchlenú obnovu v rozsahu, aký si skutočný stav siete vyžaduje.**

Pripravovaný Projekt plošnej obnovy mostov na cestách I. triedy má tieto ambície naplniť. Jeho cieľom nie je iba odstrániť najakútnejšie problémy, ale nastaviť nový rámec, ktorý umožní systematicky znižovať podiel mostov v zlom a havarijnom stave, stabilizovať technickú úroveň siete a posilniť jej spoľahlivosť pre obyvateľstvo, hospodárstvo aj obranu štátu.

**Tabuľka 3: Očakávané ciele a prínosy Projektu**

Strategický cieľ Zadávateľa	Vplyv realizácie Projektu	Relevantný strategický dokument
Znížiť podiel mostov v zlom alebo havarijnom technickom stave	Projekt sa prioritne zameriava na objekty v stupňoch STS IV až VI, ktorých stav ohrozuje bezpečnosť, znižuje priepustnosť siete a vedie k častým obmedzeniam dopravy. Komplexnou obnovou sa zvráti nepriaznivý trend technickej degradácie a dosiahne stabilizácia kvality cestnej siete.	Mostný program (2023)
Zvýšiť bezpečnosť a spoľahlivosť prevádzky ciest I. triedy	Obnovené mosty odstránia prevádzkové riziká a neplánované uzávery, ktoré majú výrazné dopady na mobilitu a ekonomiku. Projekt zabezpečí plynulosť cestnej premávky na kritických úsekoch siete, ktoré sú často jediným spojením medzi regiónmi.	Strategický plán rozvoja dopravy do roku 2030
Podporiť dopravnú obslužnosť a regionálnu prepojenosť	Obnova mostov na cestách I. triedy posilní základnú infraštruktúru v územiach mimo siete diaľnic a rýchlostných ciest. Zlepší sa prístup k verejným službám, pracovným príležitostiam a obchodu, čo priamo naplňa cieľ znižovať regionálne disparity.	Priority výstavby cestnej infraštruktúry (2020)
Zvýšiť pripravenosť infraštruktúry na krízové a obranné situácie	Projekt obnovuje aj objekty na trasách určených ako UAC, ktoré sú súčasťou obranného systému štátu. Posilňuje sa tým kapacitná pripravenosť SR v oblasti vojenskej a civilnej mobility.	Program 06E – Podpora obrany štátu, Obranná stratégia SR

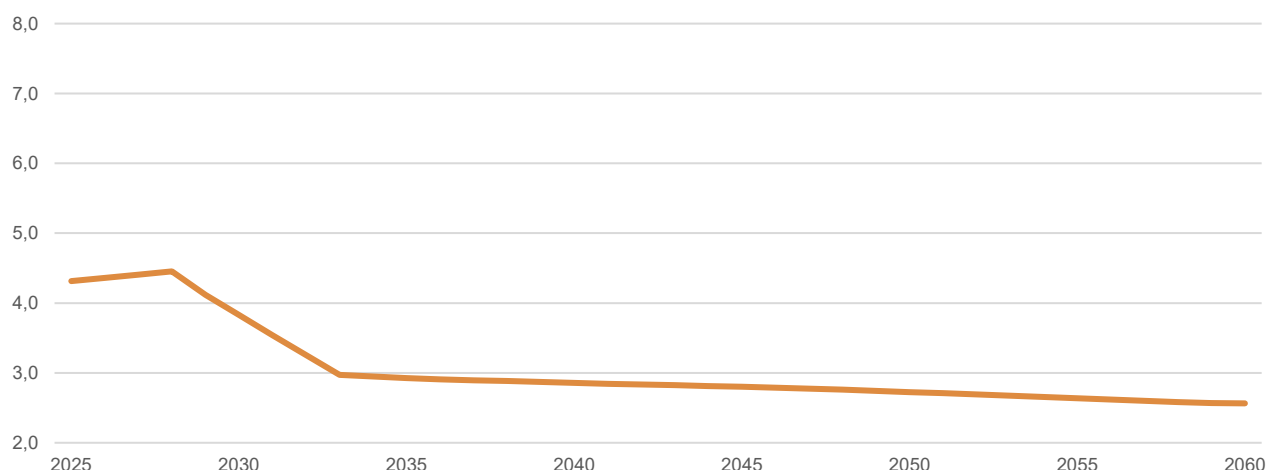
Zdroj: Analýza Poradcov

## 1.2 Analýza variantov a uskutočniteľnosti riešenia

### 1.2.1 Ideálny rozsah obnovy podľa degradačnej krivky

Technická analýza v Štúdii ukazuje, že súčasné tempo obnovy mostov je dlhodobo nepostačujúce a vedie k akcelerovanej degradácii mostného fondu. Tento jav je možné zachytiť pomocou tzv. **degradačnej krivky**, ktorá opisuje prirodzený prechod mostov medzi jednotlivými stupňami STS v čase. Na základe modelovania degradačných kriviek boli posúdené rôzne scenáre tempa obnovy. Z výsledkov vyplýva, že ak má dôjsť k reálnemu zlepšeniu stavu siete, nestačí len mierne zvýšiť počet rekonštrukcií, ale je potrebné **skokovo navýšiť tempo obnovy v krátkom časovom horizonte**. Za ideálny scenár sa preto považuje rekonštrukcia niekoľkých stovák mostov (pre účely tejto Štúdie ich bolo na základe zvolenej metodológie vybraných 575) formou rapidnej obnovy v rokoch 2028 – 2032. Tento rozsah predstavuje kritickú masu zásahov, ktorá dokáže zmierniť negatívny trend a posunúť významný počet mostov z kategórií STS IV – VII na dôležitých úsekoch ciest I. triedy do stavu zodpovedajúceho dlhodobej udržateľnosti. Paralelne s tým bude SSC pokračovať v rekonštrukciách vlastnými kapacitami a po skončení programu prejde na stabilizované tempo 41 opráv ročne, pričom prioritizované budú mosty v najhoršom technickom stave. Mosty zrealizované v rámci Projektu budú po dobu trvania Koncesnej lehoty udržiavané minimálne na úrovni STS III, čo je požadovaný stav pri spätnom odovzdaní verejnemu sektoru.

**Graf 4: Pribeh degradačnej krivky (priemerné STS) v rokoch 2025 – 2060 pri ideálnom rozsahu rekonštrukcie + rapídnej obnove mostov**



V takomto scenárii nastáva po skokovej zmene v rokoch 2028 – 2032 plynulé zlepšovanie priemerného STS mostov.<sup>1</sup> Takýto vývoj zabezpečí, že na konci sledovaného obdobia (rok 2060) budú mosty na cestách I. triedy v dobrom technickom stave.

## 1.2.2 Variantné riešenia a ich hodnotenie

V rámci Štúdie boli posúdené rôzne prístupy k riešeniu obnovy mostov na cestách I. triedy. Navrhnuté varianty reflektujú mieru zapojenia PPP riešenia, rozsah investičných potrieb a rozdelenie zodpovednosti medzi verejný a súkromný sektor. **Všetky varianty boli hodnotené z hľadiska:**

- ▲ ich súladu so stratégiou Zadávatel'a;
- ▲ investičných a prevádzkových nákladov;
- ▲ časového harmonogramu realizácie;
- ▲ rizík, ktoré so sebou nesú; a
- ▲ predpokladanej atraktivity pre súkromných investorov.

Boli posudzované nasledovné varianty:

- ▲ Nulový variant (NULA): pokračovanie v súčasnom prístupe, v ktorom SSC realizuje rekonštrukcie vlastnými kapacitami v doterajšom tempe. Tento scenár vyústí v pokračujúci rast investičného dlhu.
- ▲ Stredný variant (MIDI): realizácia rapídnej obnovy 575 mostov formou PPP v rokoch 2028 – 2032, pričom SSC by paralelne pokračovala vo vlastných rekonštrukciách, a
- ▲ Celkový variant (MAXI): komplexná obnova 1 142 mostov formou PPP.

Jednotlivé varianty boli hodnotené na báze multikriteriálnej analýzy a bodovania na škále od 0 (nevyhovujúce) po 10 (plne vyhovujúce), pričom výsledné skóre zohľadňuje aj váhové zastúpenie jednotlivých parametrov.

**Tabuľka 4: Vyhodnotenie variantov**

Č.	Kritérium	Váha (%)	NULA	MIDI	MAXI
1.	Naplnenie cieľov a výstupov Projektu	20	2	7	9
2.	Súlad so stratégiou Zadávatel'a	15	0	8	10
3.	Akceptácia zo strany zainteresovaných strán	6	4	8	6
4.	Technická uskutočniteľnosť a environmentálna udržateľnosť	12	7	8	6
5.	Socioekonomické dopady	5	2	6	8
6.	Dopad na životné prostredie	5	9	7	6
7.	Dopad na cash-flow Zadávatel'a (NPV)	15	10	6	4

<sup>1</sup> Hodnota je informatívna, keďže sa neberú do úvahy prípadné skokové zmeny stavu mostov. Mosty realizované pomocou Projektu sú udržiavané minimálne v stupni STS III.

Č.	Kritérium	Váha (%)	NULA	MIDI	MAXI
8.	Finančná dostupnosť	12	10	7	4
9.	Časová dostupnosť	10	2	8	5
Celkové skóre		100	4,93	7,23	6,66

Výsledky váženého hodnotenia ukazujú, že variant MIDI dosiahol najvyššie celkové skóre 7,23 bodov, čím sa javí ako najvhodnejšie riešenie z hľadiska rovnováhy medzi strategickým prínosom, technickou uskutočniteľnosťou, časovou dostupnosťou a prijateľným dopadom na verejné financie.

**Na základe vykonaného hodnotenia je preto ako preferovaný variant odporúčaný variant MIDI.**

### 1.2.3 Základné parametre Preferovaného variantu – Projektu

Preferovaný variant MIDI predpokladá rapídnu rekonštrukciu 575 mostov a následnú správu zabezpečenú formou verejno-súkromného partnerstva typu DBFOM (Design – Build – Finance – Operate – Maintain), pričom celý životný cyklus služby bude garantovaný jedným Koncesionárom počas obdobia 30 rokov. Odmena Koncesionára sa naviaže na platobný mechanizmus založený výlučne na reálnej dostupnosti mostov, kvalite poskytovanej služby a plnení technicko-prevádzkových ukazovateľov.

- ▲ Počas obdobia rokov 2028 – 2032 bude prebiehať intenzívna fáza obnovy, zameraná na objekty v kategóriách STS IV – VI.<sup>2</sup>
- ▲ **Obnova bude realizovaná formou úplnej výmeny mosta alebo komplexnej rekonštrukcie nosných častí pri zachovaní požadovaných technických parametrov.**
- ▲ Obnova bude ukončená uvedením každého objektu minimálne do stavu STS II (veľmi dobrý technický stav) podľa TP 060, ktorý umožní ich plnú prevádzku bez obmedzení, teda bez zníženej nosnosti, bez dočasných zúžení a bez rýchlostných obmedzení vyplývajúcich z technického stavu.
- ▲ Všetky objekty budú počas trvania Koncesnej lehoty udržiavané v požadovanom stave, a to prostredníctvom pravidelného monitoringu, plánovanej údržby a včasných opráv, ktoré bude vykonávať Koncesionár.
- ▲ Zavedenie platobného mechanizmu viazaného na výkonnostné ukazovatele zabezpečí previazanosť platieb na dosiahnutý stav infraštruktúry a služby.

Koncesionár by mal mosty odstrániť a nahradiť novostavbami alebo komplexne zrekonštruovať, pretože iba tak vie prevziať plnú a zmluvne vymáhateľnú zodpovednosť za 30-ročnú dostupnosť a kvalitu s povinnosťou udržiavať objekty minimálne na úrovni STS III. Základným problémom pri rekonštrukčnom prístupe je, že k väčšine posudzovaných objektov chýba plnohodnotná projektová dokumentácia a aktuálne geologické prieskumy. Správcovské prehliadky poskytujú len prevádzkový obraz, nie podklady postačujúce na návrh zásahu, čo znamená, že zhotoviteľ by vstupoval do realizácie s neakceptovateľne vysokou mierou neznámych, s rizikom dodatočných nálezov, prestojov a navýšení nákladov, ktoré by v režime platby za dostupnosť priamo ohrozovali jeho schopnosť plniť štandardy. Pri časti starších konštrukcií (najmä pri typoch s predpätými lanami v konštrukcii, ako sú mosty typu „Vloššák“) nie je možné spoľahlivo overiť stav nosných prvkov, keďže predopnutie je skryté a nedostupné. Tieto mosty tak môžu prejsť do havarijného stavu bez varovných signálov, čo je z pohľadu dlhodobej záruky a bankovateľnosti neudržateľné.

Súčasná technická podmienka a metodika hospodárenia s mostami výslovne rátajú s kategóriou objektov (Skupina G), ktoré „nie je rentabilné opravovať“ a pre ktoré sa má plánovať výstavba nového objektu – práve sem spadajú mnohé havarijné a hraničné prípady v portfóliu. Doterajšia prax postupných opráv v prostredí reaktívneho manažmentu a nepredvídateľného financovania vedie k opakovaným obmedzeniam a uzáverám s významnými socioekonomickými nákladmi pre užívateľov. Replikovať tento cyklus v prípade Projektu by len prenášalo neúmerné neznáme a sankčné riziká na Koncesionára bez adekvátnej možnosti ich riadiť. Z týchto dôvodov je technicky, ekonomicky aj zmluvne konzistentné zadanie založené na demolácii a novostavbe. Takéto riešenie umožní Koncesionárovi navrhnuť a zhotoviť konštrukciu s plnou znalosťou parametrov podlažia, materiálov a detailov, nastaviť prevádzkové štandardy a monitorovanie tak, aby bol schopný dlhodobo garantovať dostupnosť, kvalitu a bezpečnosť v zmysle Koncesnej zmluvy.

<sup>2</sup> Referuje na aktuálnu STS klasifikáciu mostov vybraných pre účely Štúdie. Nie je preto vylúčené, že do momentu spustenia realizácie sa mosty budú nachádzať aj v kategórii STS VII.



## Členenie na úseky

Pre efektívne riadenie a motiváciu Koncesionára bude Projekt rozdelený na **platobné úseky** a **stavebné úseky**.

- ▲ **Platobné úseky** predstavujú základnú logiku mechanizmu odmeňovania. Koncesionár bude dostávať platbu za dostupnosť len vtedy, ak budú všetky mosty v rámci daného platobného úseku spĺňať požadované štandardy. Ak dôjde k výpadku čo i len jedného mosta, platba za celý úsek sa primerane zníži. Tento systém zabezpečuje, že sa Koncesionár nebude sústreďovať len na časť portfólia, ale bude motivovaný udržiavať vysokú kvalitu na všetkých objektoch. Jeden platobný úsek pozostáva z jedného alebo viacerých stavebných úsekov.
- ▲ **Stavebné úseky** budú definované na účely samotnej realizácie. Ich hranice sa určia podľa logických a kapacitne zvládnuteľných obchádzkových trás, aby sa počas rekonštrukcie minimalizovali dopravné komplikácie. Vďaka tomuto prístupu bude možné organizovať práce postupne a súčasne zachovať dopravnú obslužnosť územia. Takto navrhnutá segmentácia umožní rovnomerné rozloženie stavebných kapacít, lepšiu koordináciu so sieťou a nižšie negatívne dopady na cestnú premávku.

## Platobný mechanizmus

Platobný mechanizmus je navrhnutý na princípe platby za dostupnosť. Zadávateľ uhrádza Koncesionárovi pravidelnú ročnú platbu, ktorej výška je podmienená reálnou dostupnosťou mostov a kvalitou ich prevádzky. To znamená, že verejný sektor platí až po dodaní služby, nie počas výstavby. Platba za dostupnosť je kalkulovaná individuálne pre jednotlivé platobné úseky. V prípade, že čo i len jeden most na platobnom úseku nebude dostupný, dôjde k zníženiu platby za celý platobný úsek prostredníctvom príslušného koeficientu úrovne dostupnosti. Tento princíp motivuje Koncesionára k rovnomernej starostlivosti o celé portfólio.

Platba za dostupnosť pozostáva zo základnej zmluvnej hodnoty, ktorej časť sa pravidelne indexuje podľa vopred dohodnutého vzorca. K tejto sume sa aplikuje koeficient výkonu, odvodený od meraných parametrov dostupnosti a kvality. Ak sa požadované štandardy nedodržia, výsledná platba sa automaticky zníži.

Navrhovaný mechanizmus prináša viacero zásadných výhod:

- ▲ Motivácia k výkonnosti: Koncesionár je priamo finančne zainteresovaný na tom, aby mosty zostali v plnej prevádzke a v požadovanom technickom stave;
- ▲ Predvídateľnosť výdavkov: verejný sektor získava stabilný a viacročný rámec výdavkov, ktorý je transparentný a viazaný na konkrétny výkon;
- ▲ Bankovateľnosť: stabilný model platieb zvyšuje dôveru investorov a financujúcich inštitúcií, čo je predpokladom na získanie výhodných podmienok financovania.

## 1.2.4 Riziká Projektu

Ako podrobne uvádza Štúdia v kap. 4.6, Projekt plošnej obnovy mostov je spojený s množstvom rizík, ktoré sa musia identifikovať, oceniť a správne alokovať medzi Zadávateľa a Koncesionára. Správna alokácia rizík je rozhodujúca nielen pre realizovateľnosť Projektu, ale aj pre jeho bankovateľnosť a hodnotu za peniaze

Tabuľka 5: Súhrnný rámcový prehľad hlavných kategórií rizík

Kategória rizika	Alokácia rizika		Stručný dôvod alokácie
	Verejný sektor	Súkromný sektor	
Procesné riziká	✓ (majetkovoprávne vysporiadanie)	✓ (stavebné povolenia, kolaudácie)	Väčšina procesných rizík je na Koncesionárovi, ktorý zabezpečuje všetky potrebné povolenia a nesie riziko sklzov a dodatočných nákladov. Štát poskytuje podporu s prístupom k pozemkom (trvalé a dočasné zábery) a súčinnosť pri plnení Koncesnej zmluvy.
Projektovanie a technické riešenia		✓	Koncesionár nesie zodpovednosť za projektovú dokumentáciu, technické riešenie a optimalizáciu nákladov aj harmonogramu. Zahŕňa vyvolané investície aj pasportizáciu obchádzkových trás.
Lokalita	✓ (stav lokality, zásahy v chránených územiach)	✓ (geologické prieskumy, inžinierske siete)	Riziko je prevažne na Koncesionárovi, ktorý rieši geológiu podložia a koordináciu so správcami pri prekládkach inžinierskych sietí. Zadávateľ zabezpečuje stav lokality (kontaminácia pôdy, atď.) a zákonné výnimky (napr. zásahy v chránených územiach) vo svojej kompetencii.
Výstavba		✓	Stavebné riziko (realizácia, kvalita, subdodávateľa) sú plne na strane Koncesionára. Zadávateľ nepreberá riziko meškania ani prekročenia rozpočtu.

Kategória rizika	Alokácia rizika		Stručný dôvod alokácie
	Verejný sektor	Súkromný sektor	
Prevádzkové náklady		✓	Koncesionár nesie náklady na prevádzku, údržbu a spoľahlivosť objektov. Platby za dostupnosť vytvárajú priamu motiváciu udržiavať sieť v požadovanom štandarde.
Legislatíva a právne riziká	✓		Riziká vyplývajúce zo zmien právneho rámca, regulácie alebo hospodárskej súťaže sú mimo kontroly Koncesionára a ostávajú na Zadávatelovi.
Finančné a ekonomické riziká		✓	Úrokové, menové, likviditné, poistné a dostupnosť financovania nesie Koncesionár. Riziko inflácie počas výstavby je na súkromnom sektore, počas prevádzky je štandardne zdieľané prostredníctvom indexácie platieb.
Vonkajšie riziká (vyššia moc, štrajky, politické)	✓	✓	Riziká vyššej moci alebo politických rozhodnutí sú mimo kontroly strán a rozdeľujú sa podľa povahy udalosti (napr. prírodné katastrofy znáša verejný sektor, bežné štrajky dodávateľov Koncesionár).
Ostatné	✓	✓	Pracovno-právne spory, personálne zlyhania či riadenie subdodávateľov nesie Koncesionár. Riziká hospodárskej súťaže, štátnej pomoci a regulácie ostávajú na verejnom sektore.

Princíp rozdelenia rizík vychádza z pravidla: riziko má niesť tá strana, ktorá ho dokáže najlepšie ovplyvniť a oceniť. Tento prístup vedie k zníženiu nákladov Projektu pre verejný sektor a zvyšuje jeho bankovateľnosť. Zároveň zabezpečuje, že Koncesionár bude motivovaný k dodržaniu kvality a termínov dodania Projektu.

### Vplyv Projektu na deficit a dlh verejnej správy

Posúdenie fiškálneho dopadu PPP projektu sa riadi metodikou ESA 2010 príručkou a výkladom Eurostatu k Manuálu o deficite a dlhu verejných financií pre implementáciu ESA 2010 (EPEC). Rozhodujúce je, či sú hlavné riziká prenesené na Koncesionára a či si Zadávatel ponecháva len obmedzené záväzky. Podľa ESA 2010 môže byť PPP klasifikované mimo súvahy verejnej správy („off-balance sheet“), ak Koncesionár nesie riziko výstavby a zároveň aspoň jedno z prevádzkových rizík – riziko dostupnosti alebo dopytu. Eurostat pritom uplatňuje princíp substance over form, teda posudzuje reálnu ekonomickú podstatu rozdelenia rizík, nie iba formálne znenie zmluvy.

V prípade Projektu je zámer nastavený tak, aby:

- ▲ Koncesionár niesol plnú zodpovednosť za projektovanie, výstavbu, financovanie a technickú údržbu;
- ▲ platby boli striktné viazané na dostupnosť mostov podľa štandardov „nulová dostupnosť = nulová platba“;
- ▲ riziko dopytu ostalo na verejnom sektore, keďže ide o verejnú infraštruktúru;
- ▲ kompenzácie pri predčasnom ukončení neprekročili objektívnu trhovú hodnotu aktíva;
- ▲ verejný sektor neposkytol garancie, spolufinancovanie ani iné mechanizmy eliminujúce prenesené riziká.

Za týchto podmienok má Projekt reálny predpoklad byť klasifikovaný ako off-balance sheet aktívum, teda bez priameho okamžitého vplyvu na deficit a dlh verejnej správy. Fiškálne dopady sa budú prejavovať len postupne vo forme platieb za dostupnosť počas prevádzkovej fázy. Konečné rozhodnutie bude prijaté na základe finálneho znenia Koncesnej zmluvy pri finančnom uzavretí. Odporúčané je preto už v prípravnej fáze viesť ex-ante konzultácie so ŠÚ SR a Eurostatom.

### 1.2.5 Kľúčové technické úlohy a odporúčania

Na základe vykonanej technickej analýzy boli identifikované kľúčové technické úlohy, ktoré budú mať zásadný vplyv na úspešnú realizáciu Projektu. Tieto úlohy si vyžadujú prioritné riešenie, dôslednú koordináciu a v niektorých prípadoch aj prijatie špecifických organizačných a technických opatrení:

- ▲ Zabezpečenie MPV pre všetky úseky na strane Zadávatela;
- ▲ Koordinácia procesu EIA v súlade s legislatívnymi požiadavkami, vrátane osobitných podmienok pre mosty v NATURA 2000 a jednotného environmentálneho stanoviska pre mosty VCHÚ;
- ▲ Geologické a geotechnické prieskumy – realizácia komplexnej rešerše existujúcich dát a vykonanie doplňujúcich prieskumov:
  - ▲ Geofyzikálne merania na všetkých 575 mostoch ako rýchla a neinvazívna metóda pre získanie kontinuálnych informácií o podloží;
  - ▲ Vŕtané prieskumy na vybraných lokalitách s identifikovaným rizikom alebo nedostatkom údajov z geofyziky;



- ▲ Vyhodnotenie únosnosti základovej pôdy, stability svahov a potenciálu zosuvov, najmä v oblastiach so zložitou geológiou.

Implementácia uvedených odporúčaní je kľúčová pre minimalizáciu technických rizík a zaručenie, že Projekt bude realizovaný v požadovanej kvalite, v stanovenom rozpočte a časovom rámci.

## 1.3 Analýza právnej uskutočniteľnosti

Právna analýza sa sústreďuje na analýzu právnej uskutočniteľnosti Projektu a identifikáciu právnych rizík súvisiacich s Projektom všeobecne a osobitne vo vzťahu k realizácii metódou PPP. Vzhľadom na stav rozpracovanosti Projektu pristupuje právna analýza k problematike všeobecne, so zameraním na oblasti, ktoré predstavujú súbor potenciálnych rizík, s možným vplyvom na riadnu, včasnú a hospodárnu realizáciu Projektu.

### 1.3.1 Všeobecne k PPP projektom

Pri posudzovaní PPP projektov je dôležité zohľadniť ich základné modely a typy, pričom osobitne je nutné venovať pozornosť rizikám a benefítom, ktoré sú súčasťou každého PPP projektu.

Medzi 5 najzakladanejších modelov PPP projektov patrí:

- ▲ DBB (Design – Bid – Build),
- ▲ OM (Operation and Maintenance),
- ▲ BOT (Build – Operate – Transfer),
- ▲ DBFOM (Design – Build – Finance – Operate – Maintain),
- ▲ BOO (Build – Own – Operate).

Okrem týchto modelov existuje aj množstvo ďalších, menej používaných modelov, ktoré sa však líšia rozsahom zapojenia partnerov a rozdelením zodpovednosti.

#### Typy PPP projektov:

- ▲ zmluvné PPP – spolupráca len na základe zmluvy;
- ▲ inštitucionálne PPP – spoločný podnik partnerov (napr. vytvorenie spoločnosti, kde majetkové podiely vlastní obaja partneri).

#### Podľa prenosu rizík možno typy PPP projektov deliť aj na:

- ▲ projekty na báze dopytu, kde sú platby viazané na počet zákazníkov / užívateľov využívajúcich danú infraštruktúru;
- ▲ projekty na báze dostupnosti, kde sú platby viazané na dostupnosť infraštruktúry bez ohľadu na počet zákazníkov / užívateľov.

#### Benefity využitia PPP pre realizáciu projektu:

- ▲ vyššia efektívnosť ako pri klasickom verejnom obstarávaní;
- ▲ financovanie zo súkromných zdrojov;
- ▲ rýchlejšie uvedenie infraštruktúry do prevádzky;
- ▲ menšie riziko prekročenia rozpočtu;
- ▲ optimálne rozloženie rizík medzi partnerov;
- ▲ pevná cena a transparentný platobný mechanizmus;
- ▲ platby viazané na kvalitu a dostupnosť služby.

#### Riziká využitia PPP pre realizáciu projektu:

- ▲ zložitá riadenie dlhodobých projektov;
- ▲ zadávateľ stráca priamu manažérsku kontrolu;
- ▲ finančne a časovo náročná prípravná fáza;
- ▲ potenciálny skrytý dlh;
- ▲ vyššie náklady na financovanie;
- ▲ riziko nesprávne nastaveného platobného mechanizmu;
- ▲ potenciálne spory v prípade porušenia povinností voči koncesionárovi.

### 1.3.2 Analýza európskej a medzinárodnej úpravy PPP projektov

Právna regulácia PPP projektov existuje na medzinárodnej a európskej úrovni, pričom slovenský právny priadok neobsahuje osobitnú právnu úpravu pre PPP projekty.

**Na medzinárodnej úrovni sú významné najmä tieto právne dokumenty:**

- ▲ **GPA** (Dohoda o vládnom obstarávaní) – je súčasťou Európskej legislatívy, ktorá bola implementovaná do slovenského právneho poriadku.
- ▲ Dokumenty **UNCITRAL** (Komisia OSN pre medzinárodné obchodné právo) upravujúce PPP.

**V rámci európskej úrovne sú pre oblasť PPP projektov kľúčové najmä tieto dokumenty a právne akty:**

- ▲ Zelená kniha o PPP;
- ▲ Biela kniha: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru;
- ▲ Právne normy EÚ – medzi tie patria základné zásady práva EÚ, smernice (bez priameho účinku) ktoré SR transponovala alebo mala transponovať do svojho právneho poriadku a nariadenia (priamy účinok).

V súvislosti s PPP projektmi je nevyhnutné okrem vyššie uvedených právnych noriem a dokumentov dodržiavať pravidlá a postupy upravujúce štátnu pomoc podľa vnútroštátneho práva a práva EÚ. Pri každom plnení zo strany zadávateľa je potrebné posúdiť, či takéto plnenie naplňa znaky štátnej pomoci a ak áno, tak či je taká štátna pomoc v danej situácii prípustná.

**Medzi základné formy štátnej pomoci sa považuje:**

- ▲ priamy finančný príspevok alebo dotácia;
- ▲ poskytovanie záruk a prevzatie záväzkov;
- ▲ poskytovanie daňových úľav alebo odpustenie sankcií;
- ▲ prevod majetku za cenu nižšiu než trhovú;
- ▲ poskytovanie služieb za bezodplatnú alebo podhodnotenú odplatu.

**Poskytnutie štátnej pomoci je viazané viacerými pravidlami, ako napríklad:**

- ▲ štátna pomoc musí byť pred svojou realizáciou oznámená EK (s výnimkou pomoci spadajúcej pod blokové výnimky);
- ▲ o prípustnosti poskytnutej štátnej pomoci rozhoduje výlučne EK;
- ▲ neoprávnene poskytnutá štátna pomoc sa musí vrátiť (vrátane úrokov),
- ▲ EK môže nariadiť členskému štátu zrušenie alebo úpravu už existujúcich schém štátnej pomoci.

**Dodržiavanie pravidiel poskytovania štátnej pomoci má tieto benefity:**

- ▲ právna istota pri realizácii PPP projektov;
- ▲ zamedzenie riziku vrátenia neoprávnene poskytnutých prostriedkov;
- ▲ zabezpečenie férovej hospodárskej súťaže;
- ▲ možnosť využiť dostupné výnimky a finančné nástroje EÚ;
- ▲ transparentnosť pri výbere a financovaní koncesionára.

**V prípade nesprávneho nastavenia štátnej pomoci, resp. v rozpore s pravidlami poskytovania štátnej pomoci existuje viacero rizík, ako napríklad:**

- ▲ povinnosť vrátiť neoprávnene poskytnuté prostriedky;
- ▲ predĺženie harmonogramu PPP projektu z dôvodu notifikačného konania;
- ▲ možné súdne spory s príjemcami štátnej pomoci;
- ▲ negatívny dopad na rozpočet verejného sektora;
- ▲ poškodenie reputácie verejného aj súkromného partnera.

Z hľadiska implementácie PPP projektov je preto nevyhnutné priebežne hodnotiť všetky formy verejných plnení (ktoré by mohli byť posúdené ako štátna pomoc), nastaviť transparentný výber koncesionára a v prípade potreby viesť notifikačné konanie pred EK.

### 1.3.3 Analýza slovenskej právnej úpravy relevantnej pre Projekt

Realizácia Projektu je podmienená splnením požiadaviek vyplývajúcich zo slovenskej legislatívy. Z hľadiska realizovateľnosti medzi kľúčové oblasti patrí najmä MPV pozemkov dotknutých rekonštrukciou mostov, povoľovacie konania, environmentálne aspekty a problematika inžinierskych sietí. Vybrané procesy je možné zjednodušiť zaradením Projektu medzi strategické investície, o čom rozhoduje Vláda SR.

### 1.3.3.1 Majetkovoprávne aspekty

Z historických dôvodov mosty na cestách I. triedy (vlastnené štátom) často ležia na pozemkoch vo vlastníctve tretích osôb. **Zabezpečenie vlastníckych alebo užívacích práv k pozemkom relevantným pre Projekt je nevyhnutným predpokladom realizácie stavebných prác.** Preferovaným riešením je dohoda (kúpna zmluva, nájom, vecné bremeno) a pri jej nemožnosti vyvlastnenie. Pri realizácii stavieb sa rozlišuje trvalý záber (pozemky pod mostom) a dočasný záber (staveniská a prístupové komunikácie). V prípade nemožnosti dohody je vysporiadanie možné dosiahnuť vyvlastnením, ktoré je možné len v prípade existencie verejného záujmu, za náhradu (vyplývajúcu zo znaleckého posudku), v nevyhnutnom rozsahu a ak cieľ vyvlastnenia nie je možné dosiahnuť inak. Procesne môže byť vyvlastnenie časovo náročné a môže byť spojené s rizikom súdnych sporov. Za vysporiadanie relevantných pozemkov je v PPP projektoch štandardne zodpovedný zadávateľ. Konzervatívny prístup teda predpokladá, že Závádzateľ zabezpečí prístup k pozemkom včas tak, aby Koncesionár mohol začať stavebné práce v zmysle dohodnutého harmonogramu.

Ako hlavné riziko sa javí nezabezpečenie práv k nehnuteľnostiam v dostatočnom čase a rozsahu. Na jeho zmiernenie pripadá do úvahy posilnenie kapacít orgánov zodpovedných za MPV a zabezpečenie procesu prostredníctvom externého dodávateľa.

### 1.3.3.2 Stavebno-právne aspekty

Obnova mostov si vyžaduje **rozhodnutie o stavebnom zámere** a overovaciu doložku, ktoré sú podmienené splnením zákonných podmienok a vysporiadaním sa so stanoviskami a vyjadreniami úradov, dotknutých právnických osôb a iných účastníkov konania. Požiadavky dotknutých orgánov a právnických osôb (napr. správcovia sietí) môžu mať dopad na časovú a ekonomickú stránku realizácie Projektu.

Hlavnými rizikami sú absencia povoľovacieho rozhodnutia, prieťahy v konaní alebo dodatočné podmienky požadované napríklad dotknutými právnickými osobami. Riziká je možné zmierniť atrahovaním právomoci stavebného úradu na vybraný orgán, včasnou komunikáciou s úradmi, dotknutými orgánmi a právnickými osobami a zaradením Projektu medzi strategické investície.

### 1.3.3.3 Inžinierske siete

Na mostných konštrukciách sa často nachádzajú aj inžinierske siete (elektrina, voda, plyn, optické alebo telekomunikačné siete), ktorých existencia nemusí byť vždy presne známa. Dôvodom sú historické okolnosti, napríklad realizácia v období, keď súhlas správcu cesty nebol zákonnou podmienkou, prípadne zriadenie bez vedomia alebo súhlasu správcu, alebo strata dokumentácie. Rekonštrukcia mosta predstavuje zásah do týchto sietí a nutnosť ich preložiek, za podmienok, ktoré určia ich správcovia, pričom náklady za tieto preložky znáša stavebník. Výskyt inžinierskych sietí preto predstavuje riziko hospodárnej a včasnej realizácie Projektu (náklady na preložky) a je ho možné zmierniť najmä včasnou identifikáciou sietí a rokovaniami s prevádzkovateľmi sietí.

### 1.3.3.4 Environmentálne aspekty

V závislosti od rozsahu konkrétnej rekonštrukcie mosta a súvisiacich okolností, môžu jednotlivé časti Projektu podliehať **posudzovaniu vplyvov na životné prostredie** (posudzovacie konanie) v zmysle Zákona o EIA. Zákon o EIA rozlišuje posudzovanie vplyvov na životné prostredie a administratívne a časovo menej náročné **zisťovacie konanie** (tzv. malá EIA).

Jednotlivé mosty rekonštruované v rámci Projektu by nemali posudzovaniu podliehať, ak nespĺnia prahové hodnoty vyplývajúce zo Zákona o EIA (najmä dĺžka rekonštruovaného úseku do 7,5 km). Pri rekonštrukcii mostov, ktorá zachová ich kapacitu a rozmery, by sa tak nemalo vyžadovať ani posudzovacie konanie ani zisťovacie konanie. Existuje však aj extenzívny výklad Zákona o EIA, podľa ktorého je pre posúdenie splnenia parametrov na zisťovacie konanie relevantná celá dĺžka cesty, nie len rekonštruovaný úsek. V takom prípade by bolo zisťovacie konanie nevyhnutné pri každom rekonštruovanom moste.

Posúdenie vplyvov na životné prostredie je však nevyhnuté v prípade zásahu do európskej sústavy chránených území NATURA 2000. Pri realizácii stavieb v oblastiach so zvýšeným stupňom ochrany (napr. ochranné pásma národných parkov) môže byť nevyhnutné získať povolenia alebo výnimky podľa Zákona o ochrane prírody.

### 1.3.3.5 Strategická investícia

V roku 2024 bol prijatý Zákon o strategických investíciách, ktorý priniesol výhodnejší legislatívny rámec pre projekty určené za strategickú investíciu. Významným prínosom je zrýchlenie povoľovacích procesov a MPV, ako aj režim predbežnej držby, ktorý umožňuje vykonávať vybrané práce aj na ešte nevysporiadaných pozemkoch. Určenie Projektu za strategickú investíciu (úpravou existujúcej legislatívy) môže výrazne pomôcť riadnej a včasnej realizácii Projektu.

### 1.3.3.6 Zhrnutie a odporúčanie k lokálnej právnej úprave

Z právneho hľadiska je Projekt realizovateľný. Nevyhnutným predpokladom úspešnej realizácie Projektu je dôsledné dodržanie zákonných požiadaviek, a to najmä vo vzťahu k včasnému zabezpečeniu MPV, posudzovaniu vplyvov na životné prostredie (v prípadoch, kde je to nevyhnutné) a povoľovacím konaniam. V záujme včasnej realizácie Projektu sa odporúča postupovať v prípravných krokoch paralelne: pripravovať VO (súťažné podklady, zmluvnú dokumentáciu) a súbežne rozbehnúť procesy posudzovania vplyvov na životné prostredie (v prípadoch, kde je to nevyhnutné), výkupov pozemkov a konzultácií s dotknutými orgánmi a právnickými osobami. Manažérsky prístup k právnym aspektom a aktívne riadenie rizík (legislatívnych, zmluvných a povoľovacích) zvýši pravdepodobnosť, že Zadávatel' dosiahne strategický cieľ, a to uzavrieť s vybraným Koncesionárom Koncesnú zmluvu, ktorá umožní realizovať Projekt v plánovanom rozsahu, kvalite a čase.

## 1.4 Ekonomické hodnotenie možností riešenia

Na účely ekonomického hodnotenia boli spracované dva základné varianty realizácie Projektu: tradičný model PSC (Public Sector Comparator) a model PPP. Oba vychádzajú z rovnakého technického rozsahu (počet a výber mostov na základe ich STS, ako aj štandard služby definovaný v kap. 4.2), odlišujú sa však **spôsobom financovania, riadenia, a tempom realizácie**. Predpoklady oboch modelov boli nastavené v súlade s metodickými dokumentmi MF SR pre PPP projekty, európskou praxou a skúsenosťami z domácich PPP projektov. Zároveň reflektujú poznanie súčasného fungovania SSC a analýzu jej rozpočtových, technických a personálnych kapacít.

### PSC

V modeli PSC zostáva celý proces v rukách verejného sektora, predovšetkým SSC. Realizácia prebieha prostredníctvom viacerých samostatných zákaziek na jednotlivé mosty alebo menšie skupiny objektov. Tento prístup znamená:

- ▲ **dlhší harmonogram**, keďže práce sú rozložené do viacerých etáp v závislosti od rozpočtových možností;
- ▲ **vyššiu administratívnu náročnosť**, keďže každá samostatná zákazka si vyžaduje prípravu dokumentácie, VO a kontrolu;
- ▲ **rozdrobené riadenie**, pretože SSC musí súbežne koordinovať veľké množstvo menších kontraktov.

Aj keby SSC navýšila personálne a finančné kapacity, jej organizačná štruktúra, procesy, ale najmä spôsob prioritizácie opráv (častokrát ovplyvnený reakciami na náhle zmeny v STS či iné nepredvídateľné faktory) sú nastavené na priebežné VO menších zákaziek, nie na plošnú obnovu stoviek mostov v rámci jedného integrovaného balíka. SSC zároveň nesie zodpovednosť za celú cestnú sieť, a v prípade mostov aj za tie, ktoré boli z balíka pre model PPP vylúčené (napr. mosty križujúce železničné trate). Aj bez ohľadu na rozpočtové obmedzenia teda SSC nemá v bežných podmienkach možnosť vybrať si väčší balík mostov na rýchlu rekonštrukciu počas niekoľkých rokov a ostatné počas tohto obdobia cielene nechať bez zásahu.

Pre účely PSC modelu však bolo aj napriek tomu zvažované veľmi zásadné navýšenie počtu kompletne rekonštruovaných mostov zo strany SSC. Toto navýšenie je modelované s postupným nábehom (zohľadňujúcim rozširovanie interných kapacít) až na úroveň 60 mostov ročne, ktorá predstavuje niekoľkonásobok doterajšieho tempa rekonštrukcií. Týmto tempom by posudzovaný balík 575 mostov dokázala SSC zrekonštruovať do roku 2038. Okrem toho sa predpokladá, že paralelne s týmto balíkom by SSC naďalej realizovala 13 kompletných rekonštrukcií zvyšných mostov ročne.

V modeli PSC taktiež uvažujeme s kompletnou náhradou mostov novostavbami. Dôvodom je metodická porovnateľnosť s PPP a požiadavka porovnávať rovnaký rozsah plnenia a identický štandard služby počas celého životného cyklu. Ak by PSC vychádzal len z čiastkových rekonštrukcií, porovnávali by sa odlišné výstupy a výsledok testu hodnoty za peniaze by bol skreslený. Zároveň ide o vecné zohľadnenie prevádzkovej reality. Postupné opravy a lokálne sanácie privádzajú mosty v zlom stave k opakovaniu porúch v horizonte piatich až desiatich rokov a vyvolávajú opakované obmedzenia premávky. Pri objektoch s hraničným STS a pri starších konštrukčných systémoch s neoveriteľnými vnútornými prvkami nie je rekonštrukcia ekonomicky odôvodnená.

Verejný sektor v PSC modeli nesie všetky riziká – oneskorenie, prekročenie rozpočtu, aj dodatočné náklady na údržbu po uplynutí záručnej doby. Tieto aspekty sú pri individuálnych zákazkách SSC často prítomné.

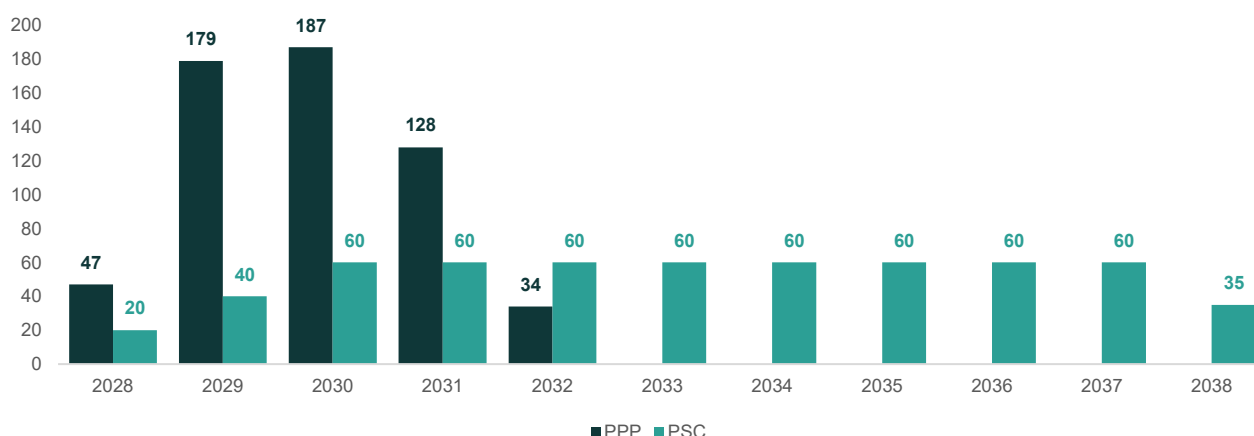
### PPP

PPP model predstavuje prístup typu DBFOM, kde Koncesionár zabezpečí projektovanie, financovanie, výstavbu, údržbu a prevádzku mostov v rámci jednej Koncesnej zmluvy. Integrované riadenie umožňuje:

- ▲ **zrýchlenie realizácie** vďaka integrovaným procesom (od získania povolení a projektovania, cez financovanie a zabezpečenie výstavby) a súbežnej obnove väčšieho počtu mostov;
- ▲ **ekonomiku z rozsahu**, keďže Koncesná zmluva pokrýva celý balík mostov a umožňuje centralizovaný nákup materiálov, koordináciu projektovej dokumentácie a štandardizáciu procesov;
- ▲ **predvídateľnosť nákladov**, keďže platby za dostupnosť sú pevne naviazané na plnenie štandardov služby;
- ▲ **zvýšenie konkurencie**, pretože veľký integrovaný projekt je atraktívnejší aj pre väčších zahraničných zhotoviteľov.

Mechanizmus platieb za dostupnosť vytvára priamu väzbu medzi kvalitou služby a výškou odmeny. Riziká spojené s dodržaním času, nákladov a kvality sú prenesené na Koncesionára, zatiaľ čo verejný sektor platí len za reálne poskytnutú a dostupnú službu.

**Graf 5: Rozloženie počtu mostov rekonštruovaných v jednotlivých modeloch (alokácia podľa roku začiatku výstavby)**



Zdroj: Finančný model Poradcov

Tabuľka nižšie sumarizuje hlavné predpoklady oboch modelov, ktoré tvorili základ pre ďalšie hodnotenie.

**Tabuľka 6: Základné predpoklady Modelu PSC a Modelu PPP**

	Model PPP	Model PSC
<b>Typ modelu</b>	DBFOM. Koncesionár zabezpečuje návrh, financovanie, realizáciu, prevádzku a údržbu.	Tradičný model VO a financovania. SSC zabezpečuje prípravu, VO, kontrolu nad realizáciou a údržbu.
<b>Rozsah Projektu</b>	575 mostov vo zvolenom MIDI variante.	575 mostov
<b>Rozsah a kvalita služby</b>	Plnenie štandardu služby definovaného v kap. 4.2 počas celej koncesie: odovzdanie v požadovanom technickom stave, povinná údržba, dostupnosť, reakčné časy a riadenie výluk. Finančný model odráža náklady na tento štandard.	Rovnaký rozsah a štandard služby ako v PPP. Predpoklad je metodicky nutný, aby bolo porovnanie objektívne. Pribežné náklady na plnenie štandardov sú znášané priamo SSC, nie dodávateľom rekonštrukcie.
<b>Záruky a kvalita</b>	Zmluvná povinnosť Koncesionára udržiavať mosty v požadovanom stave počas celej koncesie. Platby väzbané na dodržanie štandardov, handback v definovanom stave.	Zhotoviteľ poskytuje záruku obvykle na 5 rokov. Po jej uplynutí všetky riziká kvality a dodatočných opráv nesie SSC.
<b>Spôsob realizácie</b>	Realizácia po stavebných úsekoch – ucelené geografické celky. Integrovaný prístup Koncesionára, systematické riadenie a koordinácia.	Realizácia individuálne po mostoch alebo menších zákazkách. SSC nemá kapacity ani predchádzajúce skúsenosti s výstavbou mostov vo veľkých ucelených celkoch.
<b>Integračná kapacita</b>	Koncesionár má organizačnú, finančnú a technickú kapacitu integrovať jednotlivé prípravné a realizačné aktivity ako aj celý Projekt do väčších celkov a riadiť rozsiahle kontrakty.	SSC zabezpečuje prípravu a riadenie individuálnych zákaziek; organizačné a personálne limity neumožňujú integráciu projektu. Mnohé činnosti sú obstarávané externe a individuálne, čo predlžuje proces.
<b>Ekonomika z rozsahu</b>	Predpokladaná: úspory pri mobilizácii zdrojov, centrálom nákupe, projektovej príprave a údržbe počas životného cyklu.	Nepredpokladaná: každá zákazka riešená samostatne, bez možnosti využiť materiálne synergie z rozsahu.
<b>Rozpočtové predpoklady</b>	Verejný sektor platí vopred definované platby za dostupnosť po odovzdaní mostov. Platby pokrývajú investície, financovanie a údržbu.	Štát vyčleňuje stabilný ročný rámec zo svojho rozpočtu. Financuje výstavbu priamo v čase realizácie a každoročnú údržbu.

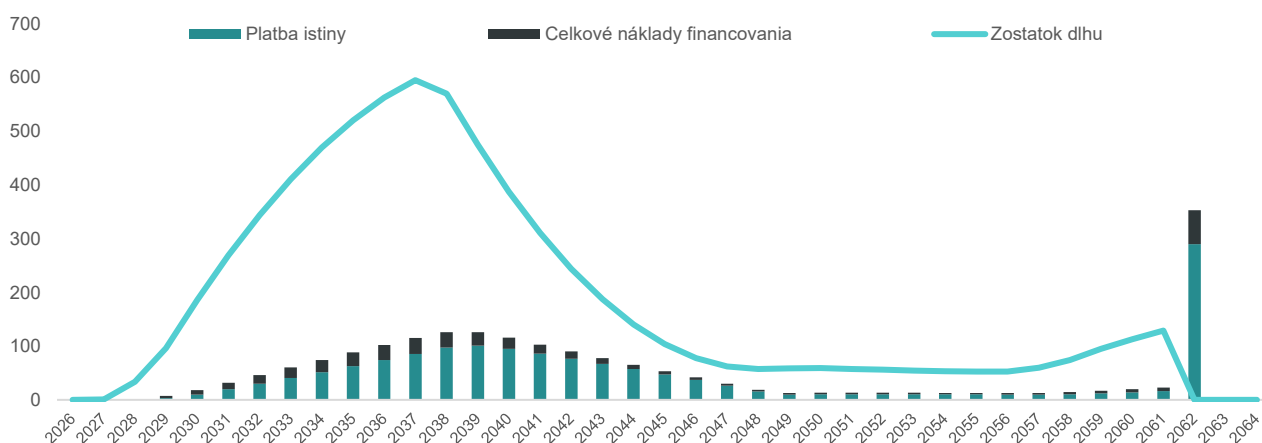
	Model PPP	Model PSC
<b>Financovanie a účtovanie</b>	Investície financuje Koncesionár (vlastný kapitál + bankový úver). Účtovný dopad podľa ESA 2010 závisí od alokácie rizík (predpoklad mimobilančnej klasifikácie).	Investičné výdavky hrazené zo štátneho rozpočtu. Okamžitý vplyv na deficit a dlh podľa ESA 2010.
<b>Projektové náklady bez financovania</b>	672,9 mil. EUR	1 015,2 mil. EUR
<b>Prevádzkové náklady (OPEX)</b>	241,4 mil. EUR	275,3 mil. EUR
<b>Náklady životného cyklu (LCC)</b>	179,8 mil. EUR	238,3 mil. EUR
<b>Odhadovaná ročná AVP</b>	86,3 mil. EUR	N / A

Zdroj: Finančná analýza Poradcov

PPP vykazuje nižšie náklady než PSC, pretože spája návrh, výstavbu a dlhodobú údržbu do jedného kontraktu s jednoduchou zodpovednosťou a pevnými výkonnostnými štandardmi. Koncesionár optimalizuje náklady životného cyklu, eliminuje rozhrania medzi projektovaním a realizáciou a nakupuje centrálné v portfóliovom objeme, čo prináša úspory z rozsahu a štandardizáciu detailov. Rozpočtová disciplína je vynucovaná mechanizmom pevnej platby za dostupnosť a zrážok, pričom oneskorenie priamo odkladá začiatok príjmov a znižuje ich reálnu hodnotu, takže motivácia dodať v termíne a bez prekročenia rozpočtu je výrazne silnejšia než v PSC. Kontrola je viacúrovňová a kontinuálna: interný projektový manažment Koncesionára, nezávislý inžinier, technický dozor Zadávateľa, a najmä veritelia so svojím technickým poradcom, testami DSCR, rezervami a požiadavkou na záväzné rozpočty. **Tieto prvky redukovú riziko dodatkov, nárokov a prestojov, ktoré v PSC vznikajú častejšie pre fragmentáciu zákaziek, slabšiu koordináciu a prenos rizík späť na štát.**

**Rýchlejšia a paralelná realizácia v PPP zároveň znižuje vystavenie stavebnej fázy inflácii, keďže Koncesionár dokáže fixovať ceny s dodávateľmi a nesie nižšie inflačné riziko počas výstavby, kým v PSC sa dlhšie harmonogramy prenášajú do vyššieho nominálneho CAPEX. Výsledkom je nižší profil CAPEX aj OPEX, lepšia predvídateľnosť platieb a nižšie náklady životného cyklu pri zachovaní požadovaného štandardu služby.**

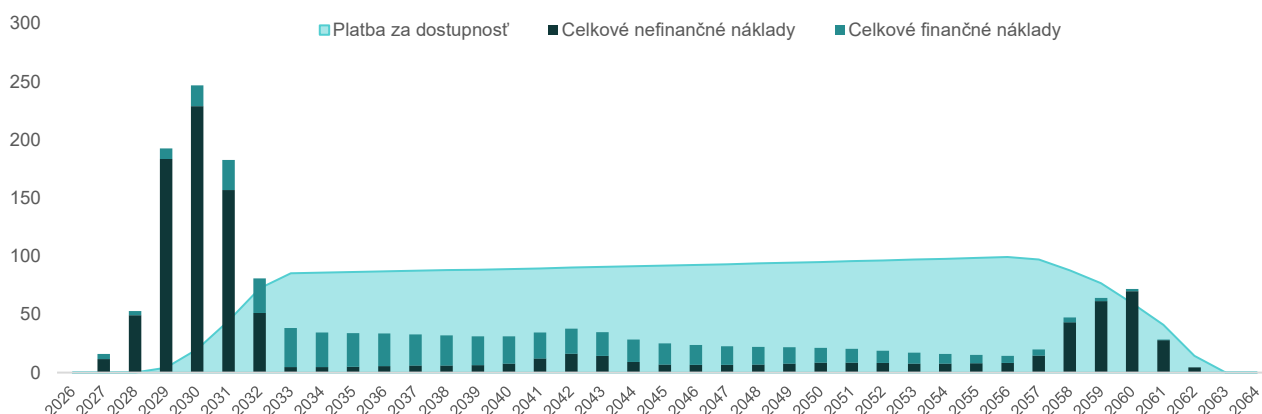
Graf 6: Financovanie Modelu PSC v nominálnom vyjadrení (v mil. EUR)



Zdroj: Finančný model Poradcov



Graf 7: Peňažné toky Modelu PPP v nominálnom vyjadrení (v mil. EUR)



Zdroj: Finančný model Poradcov

## 1.5 Test hodnoty za peniaze (VfM)

Test hodnoty za peniaze (VfM) je základným nástrojom na porovnanie tradičného modelu VO (PSC) a modelu PPP. Cieľom je overiť, či PPP dokáže pri rovnakom technickom štandarde priniesť verejnému sektoru väčšiu hodnotu, buď v podobe nižších nákladov v čistej súčasnej hodnote, alebo vyššej kvality a spoľahlivosti služby. Hodnotenie sa vykonáva dvojúrovňovo: kvantitatívne porovnanie vychádza z NPV peňažných tokov modelov PSC a PPP, zatiaľ čo kvalitatívna analýza posudzuje faktory, ktoré nemožno plne vyjadriť finančne, napríklad schopnosť dodržať harmonogram, motiváciu Koncesionára na plnenie štandardov, či flexibilitu kontraktu.

Výsledkom VfM testu je preto nielen číselné potvrdenie alebo vyvrátenie ekonomickej výhodnosti PPP, ale aj zdôvodnenie jeho prínosov pre dlhodobú udržateľnosť infraštruktúry a maximalizáciu spoločenských prínosov.

### 1.5.1 Kvantitatívne hodnotenie

Kvantitatívna časť testu VfM hodnotí, aké ekonomické dôsledky má voľba PSC vs. PPP počas celého životného cyklu projektu. Základom je výpočet NPV peňažných tokov verejného sektora pri oboch variantoch, pričom sa neporovnávajú len „hrubé“ investičné a prevádzkové výdavky, ale aj premietnuté riziká, kvantifikované socioekonomické dopady a daňové efekty. Započítanie týchto faktorov umožňuje vytvoriť celkový obraz o tom, ako jednotlivé modely alokujú zdroje, riadia riziká a aký majú dopad na verejné financie a hospodárstvo. **Cieľom kvantitatívnej analýzy nie je nájsť „lacnejší rozpočet“ na výstavbu, ale vyčíslit, ako sa organizácia, časovanie a prenos rizík pretavia do čistej súčasnej hodnoty, resp. celkovej ekonomickej efektívnosti verejného sektora po zahrnutí všetkých kvantifikovateľných vplyvov.**

Tabuľka 7: Výsledok kvantitatívneho porovnania hodnoty za peniaze v modeli PSC a PPP (NPV, v tis. EUR)

	Model PSC	Model PPP
NPV hrubého PSC a PPP	1 021,7	1 332,7
NPV zadržaných rizík	25,4	26,6
NPV prenesených rizík	85,2	–
Daň platená Koncesionárom	–	-185,7
Rozdiel v NPV kvantifikovateľných socioekonomických dopadov	–	-932,9
NPV celkom	1 132,3	240,7
<b>NPV VfM</b>		<b>891,6</b>
<b>NPV VfM %</b>		<b>78,8%</b>

Zdroj: Finančný model Poradcov

**Výsledky kvantitatívnej analýzy jednoznačne potvrdzujú výhodnosť PPP modelu.** Po započítaní všetkých vyššie uvedených faktorov dosahuje PPP významne nižšiu čistú súčasnú hodnotu než PSC, čo znamená, že pri rovnakom rozsahu a štandarde služby je ekonomicky efektívnejšie. Rozdiel v prospech PPP je výsledkom

kombinácie viacerých mechanizmov, ktoré pôsobia synergicky a spolu znižujú ekonomickú záťaž verejného sektora:

- ▲ **Efektívnejšia alokácia rizík:** V PSC ostávajú všetky hlavné riziká na strane verejného sektora. Každé oneskorenie, prekročenie nákladov alebo predčasná potreba opráv predstavuje priamu záťaž štátneho rozpočtu. V PPP sú tieto riziká prenesené na koncesionára a ich riadenie je podporené zmluvnými stimulmi, najmä mechanizmom platieb za dostupnosť. Tým sa znižuje volatilita nákladov a zvyšuje rozpočtová predvídateľnosť.
- ▲ **Nížšie socioekonomické dopady:** PPP vďaka súbežnej realizácii väčšieho počtu mostov dokáže výrazne skrátiť dobu, počas ktorej sú mosty úplne uzavreté kvôli rekonštrukcii, ale najmä výrazne rýchlejšie eliminuje negatívne socioekonomické dopady zhoršovania STS krivky, ktoré by mohli vyústiť v obmedzovanie premávky na mostoch v kritickom stave. V PSC, kde sa rekonštrukcie uskutočňujú postupne a individuálne, sa negatívne dopady rekonštrukcií na jednotlivých úsekoch vyskytujú častejšie, a zároveň sa kvôli pomalšiemu tempu rekonštrukcií do horších kategórií STS postupne dostáva väčší počet mostov, kvôli čomu sú celkové spoločenské straty vyššie.
- ▲ **Pozitívne daňové efekty:** PPP prináša do verejných financií dodatočné príjmy prostredníctvom daní a odvodov, ktoré platí Koncesionár a jeho dodávateľ. Tieto efekty priamo znižujú čistú záťaž Projektu pre štát.
- ▲ **Úspory z rozsahu a trhový efekt:** PPP spája stovky mostov do jedného balíka, čo umožňuje efektívnejšiu mobilizáciu zdrojov, centralizované nákupy a štandardizované riadenie. Výsledkom sú nižšie náklady počas celého životného cyklu, kým v PSC sa pri individuálnych zákazkách opakujú mobilizačné a transakčné výdavky. Veľký balík PPP zároveň priťahuje zahraničných hráčov schopných mobilizovať kapacity z celej Európy (ako ukázala skúsenosť pri projekte D4R7), čím sa znižuje riziko rastu cien spôsobeného nárazovým dopytom po stavebných službách. Riziko zdražovania je naopak vyššie pri PSC, ktoré by sa spoliehalo len na lokálny trh s limitovanou kapacitou.
- ▲ **Synergický efekt na rozpočtovú stabilitu:** Kombinácia prenesených rizík, nižších socioekonomických nákladov a daňových príjmov znamená, že PPP nielenže vychádza efektívnejšie z pohľadu NPV, ale zároveň vytvára stabilnejší a predvídateľnejší výdavkový profil verejného sektora. To je obzvlášť dôležité pri projektoch celoštátneho významu, kde rozpočtové výkyvy môžu ohroziť nielen harmonogram, ale aj samotnú funkčnosť kľúčovej infraštruktúry.

Výsledok kvantitatívneho porovnania preto jednoznačne poukazuje na výhodnosť PPP. Rozdiel nie je dôsledkom jedného faktora, ale kombinácie viacerých efektov, ktoré spoločne znižujú dlhodobú ekonomickú záťaž verejného sektora ako aj negatívne dopady na spoločnosť. Výsledok kvantitatívnej analýzy finančných tokov projektov, pri dlhodobých projektoch obzvlášť, je vždy veľmi citlivý na zvolené predpoklady, a preto Poradcovia spravili celý rad scenárov, kde testovali výsledky porovnania PPP a PSC modelu.

### 1.5.1.1 Analýza senzitivity

Analýza senzitivity preverila odolnosť výsledkov testu hodnoty za peniaze voči zmenám kľúčových parametrov, ktoré môžu počas prípravy a realizácie Projektu kolísať vplyvom vývoja finančných trhov či stavebného sektora. Cieľom nebolo predpovedať konkrétny vývoj, ale otestovať, ako by sa zmenili výsledky, ak by nastali odchýlky oproti základnému scenáru.

Analýza ukázala, že PPP si zachováva pozitívne VfM aj pri konzervatívnych scenároch nárastu nákladov alebo zhoršenia finančných podmienok. Výsledky sú však obzvlášť citlivé na časový faktor: oneskorenia PSC o jeden či dva roky dramaticky prehlbujú výhodu PPP (rozdiel v NPV sa zvyšuje až o 2,9 mld. EUR), zatiaľ čo hypotetický skorší štart rekonštrukcie zo strany SSC (realizácia PSC o 1 rok skôr) by bol z pohľadu VfM výhodnejší ako PPP. V prípade, že by bolo možné, aby štát prijal dlhodobý (a stabilný) záväzok na zásadné zvýšenie rozpočtu SSC, ktorá by následne vedela v extrémne zrýchlenom režime vytvoriť a obstaráť projekt rapidnej rekonštrukcie v popísanom rozsahu, by PPP nemuselo byť výhodnejšou voľbou z pohľadu čistej súčasnej hodnoty modelovaných peňažných tokov. V kontexte prebiehajúcej konsolidácie verejných financií ako aj vzhľadom na kapacitné, skúsenostné a procesné limity SSC a časový harmonogram úkonov potrebných pre prípravu projektu tohto rozsahu však tento scenár Poradcovia nepovažujú za realistický. **PPP teda predstavuje nielen efektívnejší model v základnom nastavení, ale aj odolnejšiu a predvídateľnejšiu voľbu v prípade, že sa externé podmienky zmenia.** Rozhodujúcim faktorom ostáva schopnosť PPP doručiť Projekt rýchlejšie a tým skôr priniesť užívateľské a spoločenské prínosy.

Tabuľka 8: Analýza citlivosti výsledkov testu hodnoty za peniaze formou PPP a PSC

Parameter	Variant	VfM (%)	Δ vs. Base case (%)	NPV VfM (mil. EUR)	Δ vs. Base case (mil. EUR)
Base case	–	78,8%	–%	891,6	–



Parameter	Variant	VfM (%)	Δ vs. Base case (%)	NPV VfM (mil. EUR)	Δ vs. Base case (mil. EUR)
Diskontná sadzba	-100 bps (3%)	92,7%	14,0%	1 221,5	329,9
	+100 bps (5%)	63,9%	-14,8%	627,9	-263,8
CAPEX	-10%	86,4%	7,7%	961,2	69,5
	+10%	71,2%	-7,6%	819,9	-71,7
Úroková marža	+50 bps	74,6%	-4,1%	845,0	-46,6
	-50 bps	82,7%	4,0%	936,2	44,6
	+75 bps	72,6%	-6,2%	822,4	-69,3
	-75 bps	84,7%	5,9%	957,9	66,3
Časový efekt realizácie	PSC o 1 rok skôr	-49,1%	-127,8%	-560,9	-1 452,5
	PSC o 1 rok neskôr	197,8%	119,1%	2 202,8	1 311,1
	PSC o 2 roky neskôr	343,5%	264,7%	3 758,5	2 866,9

Zdroj: Finančný model Poradcov

Robustná kvantitatívna analýza však nie je jediným faktorom v hodnotení výhodnosti jednotlivého modelu realizácie Projektu. Predstavuje dobrý základ a matematické vyjadrenie finančných aspektov, na ktoré nadväzuje kvalitatívne hodnotenie.

### 1.5.1.2 Kvalitatívne hodnotenie

Kvantitatívne výsledky samy osebe nevystihujú všetky aspekty hodnoty za peniaze. Pri projektoch tohto rozsahu zohráva zásadnú úlohu aj kvalita riadenia, motivácie účastníkov a dlhodobá udržateľnosť služby. Z tohto dôvodu bola doplnená kvalitatívna analýza, ktorá posudzuje faktory nevyjadriteľné priamo v peňažných jednotkách, no s rozhodujúcim vplyvom na úspech Projektu.

- ▲ **Riadenie a organizačná kapacita:** PPP model sústreďuje zodpovednosť do jednej Koncesnej zmluvy, čo umožňuje centralizované riadenie a jasnú zodpovednosť. Koncesionár disponuje špecializovaným projektovým manažmentom a vie koordinovať dodávateľov vo veľkých balíkoch. Naopak, PSC predpokladá rozdrobené VO SSC, ktoré sú limitované procesnými a personálnymi kapacitami. Aj pri navýšení zdrojov SSC nie je realistické dosiahnuť úroveň integrácie a efektivity typickú pre PPP.
- ▲ **Harmonogram a dopad na užívateľov:** PSC je naviazaný na postupné VO a každoročné rozpočty, čo sťažuje dlhodobé plánovanie a zvyšuje náchylnosť na časové sklzy. PPP model naopak predstavuje vopred jasne definovaný dlhodobý záväzok bez rizika zásadnej zmeny rozsahu, v rámci ktorého je Koncesionár jednoznačne motivovaný realizovať rekonštrukcie načas a čo najefektívnejšie. Realizácia väčšieho počtu mostov po stavebných úsekoch so súbežným postupom zároveň vedie k skoršiemu nábehu prínosov a lepšej koordinácii výluk.
- ▲ **Orientácia na dlhodobú kvalitu:** V PPP je kvalita udržiavaná počas celej koncesie prostredníctvom platieb za dostupnosť a povinnosti odovzdať mosty späť v definovanom dobrom technickom stave. V PSC poskytujú dodávateľia štandardnú päťročnú záruku, po ktorej všetky riziká kvality prechádzajú späť na štát. PPP tak zaručuje vyššiu predvídateľnosť a kontinuitu kvality služieb.
- ▲ **Trhový efekt:** Veľký integrovaný balík PPP je atraktívny pre medzinárodných hráčov, ktorí dokážu priniesť dodatočné kapacity a know-how z iných krajín. To zvyšuje konkurenciu, podporuje využitie moderných technológií a zmierňuje riziko nasýtenia lokálneho trhu. Skúsenosti z projektu D4R7 ukázali, že zahraniční partneri dokázali priniesť pracovnú silu a zdroje naprieč Európou, čím sa dosiahli konkurencieschopné ceny. PSC by naopak zostal odkázaný na menšie zákazky s menej skúsenými dodávateľmi, ktorí neprinesú technické a technologické know-how a môžu naraziť na kapacitné limity. Pri absencii medzinárodných hráčov a napätých lokálnych kapacitách možno očakávať nižšiu konkurenciu a vyššie ceny.
- ▲ **Technický prístup:** Koncesionár je motivovaný riešiť rekonštrukcie komplexne a definitívne – vrátane demolácií a novej výstavby tam, kde je to ekonomicky a technicky najvhodnejšie. V PSC má štát tendenciu voliť čiastkové opravy a provizórne riešenia, ktoré problém iba odkladajú a zvyšujú budúce náklady.
- ▲ **Flexibilita a fiškálne dôsledky:** PSC síce ponúka väčšiu flexibilitu v úprave rozsahu počas realizácie, no cenou za to je nižšia predvídateľnosť nákladov a vyššia expozícia voči rozpočtovým obmedzeniam. PPP

naopak prináša stabilitu platieb, začínajúcich až po sprístupnení mostov, a pri správnom nastavení delenia rizík je možné jeho účtovanie mimo verejného dlhu.

Kvalitatívna analýza potvrdzuje, že PPP model má jasnú prevahu v oblasti dlhodobej udržateľnosti, kvality a organizačnej robustnosti. Dobre nastavené PPP je v súlade s aktuálnymi globálnymi trendmi vo výstavbe a hlavne v systematickej údržbe infraštruktúry, ktorá vedie k celkovo nižším nákladom na infraštruktúru. PSC môže poskytovať väčšiu krátkodobú flexibilitu, no vyžaduje silné interné kapacity verejného sektora, ktoré v súčasnosti neexistujú. Navyiac dlhodobá historická skúsenosť s fungovaním PSC modelu je v priamom rozpore s trendom systematickej údržby. Celkovo je preto PPP preferovaný nielen z ekonomického, ale aj zo strategického a organizačného hľadiska.

## 1.6 Výsledky testovania trhu

Predbežné konzultácie so zástupcami stavebných spoločností, koncesionárov a finančných inštitúcií potvrdili, že trh vníma pripravovaný Projekt ako potenciálne atraktívny, pokiaľ budú jeho parametre nastavené v súlade s osvedčenou medzinárodnou praxou. Kľúčové závery sú nasledovné:

- ▲ **Apetít investorov a zhotoviteľov:** Záujem trhu je sústredený najmä na portfóliový kontrakt, ktorý má dostatočný rozsah na to, aby umožnil diverzifikáciu technických rizík a dosiahnutie úspor z rozsahu. Väčší balík mostov prináša príležitosť na efektívne využitie projektových a realizačných kapacít, na lepšie plánovanie dodávateľského reťazca a na mobilizáciu zahraničných hráčov so skúsenosťami z iných PPP projektov. Menší rozsah by bol pre väčšie konzorciá menej atraktívny a mohol by viesť k obmedzenej konkurencii.
- ▲ **Preferovaná forma platby:** Trh jednoznačne uprednostňuje model platby za dostupnosť (availability payment). Tento mechanizmus poskytuje stabilný a predvídateľný cash-flow, čo je základný predpoklad pre zabezpečenie dlhodobého financovania zo strany bánk a inštitucionálnych investorov.
- ▲ **Bankovateľnosť projektu:** Financujúce inštitúcie považujú Projekt za realizovateľný za predpokladu, že zmluvné dokumenty budú reflektovať štandardy bežne uplatňované v európskych PPP projektoch. Za kľúčové požiadavky považujú:
  - ▲ jasnú a vyváženú alokáciu rizík medzi Zadávateľom a Koncesionárom,
  - ▲ transparentný a auditovateľný systém monitoringu výkonu,
  - ▲ zahrnutie štandardných mechanizmov indexácie platieb,
  - ▲ zmysluplne nastavený režim zrážok za nedostupnosť.
- ▲ **Riadenie Projektu a príprava:** trh zdôraznil potrebu stabilného riadenia a konzistentného rozhodovania počas prípravy a VO, aby sa predišlo oneskoreniam, ktoré by mohli negatívne ovplyvniť cenotvorbu a dostupnosť financovania.

**Výsledky testovania trhu potvrdzujú, že Projekt má potenciál byť pre investorov a financujúce inštitúcie atraktívny, ak Zadávateľ zabezpečí štandardizované podmienky, kvalitnú prípravu, profesionálne riadenie procesu VO a stabilné legislatívno-ekonomické prostredie s jednoznačným súladom s legislatívou a princípmi fungovania jednotného trhu EÚ. Pri splnení týchto predpokladov možno očakávať dostatočnú konkurenciu vo VO a priaznivé podmienky financovania, ktoré sú kľúčové pre celkovú hodnotu za peniaze.**

## 1.7 Ďalšie kroky: postup VO Projektu

Zadávateľ je verejným obstarávateľom podľa § 7 ods. 1 písm. a) ZVO, z čoho vyplýva povinnosť Zadávateľa postupovať pri zadávaní verejných zákaziek jedným z postupov podľa druhej hlavy druhej časti ZVO. Po posúdení výhod a nevýhod zadávania Projektu jednotlivými postupmi, sa ako najvýhodnejší javí byť postup súťažného dialógu. Možnosť viesť dialóg o všetkých aspektoch VO, vrátane kritérií na vyhodnotenie ponúk, možnosť požadovať vysvetlenie, spresnenie alebo optimalizáciu predložených konečných ponúk a možnosť vyzvať úspešného uchádzača na rokovanie s cieľom potvrdenia finančných záväzkov alebo iných podmienok uvedených v ponuke finalizovaním podmienok Koncesnej zmluvy ponúka Zadávateľovi maximálnu možnosť optimalizácie technického riešenia, spôsobu financovania, zdieľania rizík, možnosť zavedenia inovácií a zlepšení s využitím skúseností a know-how potenciálnych koncesionárov. Možnosť rokovaní medzi Zadávateľom a záujemcami zároveň zvyšuje atraktivitu Projektu u zahraničných záujemcov, keďže rokovania vytvárajú predpoklad pre prekonanie rozdielov a pre prispôsobenie sa špecifickým potrebám Zadávateľa.

Jedinou zásadnejšou nevýhodou zadávania Projektu postupom súťažného dialógu je časová a finančná náročnosť procesu. Celkové trvanie zadávania Projektu, od odoslania oznámenia o vyhlásení VO Úradu pre úradné publikácie EÚ po finančné uzavretie, sa predpokladá v trvaní **21 mesiacov**. Túto nevýhodu je možné čiastočne eliminovať obmedzením počtu záujemcov, ktorí budú vyzvaní na účasť na dialógu.

Začatie zadávania Projektu sa predpokladá bezodkladne po získaní potrebných schválení. Priebeh zadávania Projektu je možné rozdeliť do štyroch fáz.

- Prvá fáza zadávania Projektu**, ktorá začína odoslaním oznámenia o vyhlásení VO Úradu pre úradné publikácie EÚ a spočíva v predkladaní žiadostí o účasť, ich vyhodnotení a vo výbere štyroch záujemcov, ktorí budú na základe objektívnych a nediskriminačných pravidiel vyzvaní na účasť na dialógu sa predpokladá v trvaní päť mesiacov.
- Druhá fáza zadávania Projektu**, ktorá spočíva v predkladaní návrhov riešení a v aktívnej komunikácii medzi Zadávateľom a vybranými záujemcami, ktorej cieľom je identifikovať a definovať riešenia potrieb Zadávateľa získaním know-how súkromného sektora a poznaním možností, ktoré dokáže trh vygenerovať sa predpokladá v trvaní šesť mesiacov. Predpokladajú sa dve kolá dialógu s predkladaním návrhov riešení. Zadávateľ bude pokračovať v dialógu dovtedy, kým nenájde jedno spoločné hybridné riešenie, ktoré inkorporuje to najlepšie a najvhodnejšie z návrhov vybraných záujemcov s cieľom uspokojenia jeho potrieb a dosiahnutia najlepšej hodnoty za peniaze.
- Tretia fáza zadávania Projektu**, ktorá spočíva v predkladaní konečných ponúk a ich vyhodnotení sa predpokladá v trvaní štyri až sedem mesiacov. Do tretej fázy zadávania Projektu významne vstupuje rozhodovanie EK podľa Nariadenia 2022 / 2560, ktoré môže kumulatívne trvať až do 110 pracovných dní.
- Štvrtá fáza zadávania Projektu** spočíva vo výbere úspešného uchádzača a vo finalizácii Koncesnej zmluvy s úspešným uchádzačom. Napriek skutočnosti, že Projekt nespadá pod definíciu koncesie a teda v súčasnosti nie je legislatívne upravená povinnosť schvaľovať uzavretie Koncesnej zmluvy, metodika MF SR, ktorá je pre Zadávateľa záväzná pri príprave Projektu odporúča, aby sa pri PPP projektoch, ktorých štúdia uskutočniteľnosti bola podľa uznesenia Vlády SR č. 786 / 2007 schválená Vládou SR, bola predložená Vláde SR na schválenie i zmluva so Koncesionárom a postupovalo sa teda rovnako ako v prípade koncesie. Uzavretie Koncesnej zmluvy teda podlieha v zmysle tejto metodiky MF SR súhlasu Vlády SR. Štvrtá fáza zadávania Projektu končí uzavretím Koncesnej zmluvy s úspešným uchádzačom / Koncesionárom, čím dôjde ku komerčnému uzavretiu, splnením všetkých podmienok a uzavretím zmlúv o financovaní - finančným uzavretím a predpokladá sa v trvaní troch mesiacov.

Na celkové trvanie zadávania Projektu môže vplývať viacero faktorov, predovšetkým počet a kvalita predložených žiadostí o účasť, počet a kvalita konečných ponúk či prípadné konania v rámci dohľadu nad verejným obstarávaním podľa štvrtej hlavy šiestej časti ZVO. Rovnako dĺžka rozhodovania EK podľa Nariadenia 2022 / 2560 môže proces buď skrátiť (pri rýchlom rozhodnutí), alebo naopak predĺžiť (pri plnom využití lehoty). Po podpise Koncesnej zmluvy a finančnom uzavretí dôjde k realizácii Projektu.

**Tabuľka 9: Indikatívny harmonogram zadávania Projektu**

P. č.	Úkon	Trvanie jednotlivého úkonu / časti	Celkové trvanie (v mesiacoch)
1.	Príprava zadávacej dokumentácie	priebežne	
2.	Schválenie zadávacej dokumentácie a vyhlásenia VO Projektu Riadiacim výborom		T
3.	Odoslanie oznámenia o vyhlásení VO Úradu pre úradné publikácie EÚ	následne	následne
4.	Predkladanie žiadostí o účasť	2 mesiace	T+2
5.	Predloženie oznámení a vyhlásení v zmysle Nariadenia 2022 / 2560 EK	následne	následne
6.	Vyhodnotenie žiadostí o účasť	3 mesiace	T+5
7.	Odoslanie výzvy na účasť na dialógu záujemcom, ktorí splnili podmienky účasti a kritériá na určenie obmedzeného počtu záujemcov	následne	následne
8.	Dialóg s predkladaním návrhov riešení – 2 kolá dialógu	6 mesiacov	T+11
9.	Oznámenie ukončenia dialógu s výzvou na predkladanie konečných ponúk, predkladanie konečných ponúk	2 mesiace	T+13
10.	Predloženie aktualizovaných oznámení a vyhlásení v zmysle Nariadenia 2022 / 2560 EK	následne	následne
11.	Vyhodnotenie konečných ponúk, vysvetľovanie, spresňovanie a optimalizovanie konečných ponúk v súbehu s rozhodovaním EK podľa Nariadenia 2022 / 2560	2 mesiace, resp. 5 mesiacov	T+18
11.1	z toho: vyhodnotenie konečných ponúk, vysvetľovanie, spresňovanie a optimalizovanie konečných ponúk	2 mesiace	
11.2	z toho: rozhodnutie EK podľa Článku 10 ods. 4 Nariadenia 2022 / 2560 alebo podľa Článku 11 Nariadenia 2022 / 2560	1 mesiac, resp. 5 mesiacov	

P. č.	Úkon	Trvanie jednotlivého úkonu / časti	Celkové trvanie (v mesiacoch)
12.	Výber úspešného uchádzača a finalizácia Koncesnej zmluvy s úspešným uchádzačom	následne	následne
13.	Schválenie uzavretia Koncesnej zmluvy Vládou SR v zmysle Zákona o rozpočtových pravidlách verejnej správy	1 mesiac	T+19
14.	Uzavretie Koncesnej zmluvy – komerčné uzavretie	následne	následne
15.	Splnenie všetkých podmienok a podpísanie zmlúv o financovaní – finančné uzavretie	2 mesiace	T+21

Zdroj: Analýza Poradcov

## 1.8 Zhrnutie uskutočniteľnosti a odporúčania

Slovensko čelí akútnemu a rozsiahlemu problému: podľa údajov SSC je takmer 50 % mostov na cestách I. triedy v zlom až havarijnom stave a ich degradácia postupuje rýchlejšie, než ich štát dokáže obnovovať. Ide nielen o otázku bezpečnosti, ale aj o zásadné riziko pre hospodárstvo, regionálnu dostupnosť a dôveru investorov v štát. Takéto riziko už nemožno riešiť bežným prístupom reaktívnych opráv. Vyžaduje si systémové riešenie, ktoré dokáže v krátkom čase mobilizovať kapitál, technológiu a ľudské zdroje vo veľkom rozsahu.

### Prečo PPP

**Analýza uskutočniteľnosti ukázala, že najrealistickejším a najefektívnejším spôsobom, ako zmierniť tempo degradácie mostov, je zapojiť súkromný sektor formou PPP. Kvantitatívne aj kvalitatívne hodnotenie preukázalo, že PPP prináša vyššiu hodnotu za peniaze, ako tradičný PSC model,** pri rovnakom rozsahu a technickom štandarde služby. Dôvodom je kombinácia viacerých faktorov: efektívnejšia alokácia rizík, rýchlejšia realizácia a tým nižšie socioekonomické dopady, úspory z rozsahu a stabilnejšie rozpočtové plánovanie.

### Možnosti realizácie zo strany štátu bez PPP

Prirodzene sa vynára otázka, či by štát mohol túto úlohu zvládnuť sám. Analýza citlivosti ukázala, že ak by SSC dokázala zorganizovať plošnú obnovu v zrýchlenom tempe a v rozsahu porovnateľnom s PPP skôr ako je to výhľadovo možné formou PPP, výsledok by bol z pohľadu hodnoty za peniaze pri realizácii štátom priaznivý. Skúsenosti z iných projektov však naznačujú, že v praxi je takýto scenár veľmi nepravdepodobný:

- ▲ **Organizačné a personálne kapacity SSC sú obmedzené.** Inštitúcia je nastavená na priebežné VO menších zákaziek a ad hoc riešenie akútnych problémov. Chýbajú jej procesy, ľudské zdroje aj know-how na riadenie stoviek rekonštrukcií v krátkom čase a v ucelených balíkoch. Aj keby sa financie našli, spôsob práce SSC neumožňuje dosiahnuť rýchlosť a integráciu, ktoré sú základom ekonomickej výhodnosti PPP.
- ▲ **Fiškálne limity sú zásadné.** Z pohľadu verejných financií možno konštatovať, že súčasné nastavenie rozpočtového rámca, na úrovni kapitoly MD SR, neposkytuje dostatočný priestor na systematickú a plošnú obnovu mostov na cestách I. triedy v rozsahu, ktorý by zodpovedal reálnym potrebám a technickému stavu infraštruktúry bez úplného prehodenia strategických priorít rezortu. Navyše, tradičné financovanie by sa okamžite premietlo do dlhu a deficitu, čo by v čase konsolidácie mohlo mať negatívny vplyv na dôveru investorov a zvýšiť rizikovú prírážku financovania celej verejnej správy.
- ▲ **Čas je rozhodujúci.** Každý rok odkladu znamená, že sa ďalšie mosty dostávajú do kategórií STS VI a VII, kde hrozí uzavretie pre nákladnú dopravu alebo úplná výluka. To sa premietá do kumulatívnych strát pre užívateľov a ekonomiku.

PPP nie je v tomto prípade vnímaný ako voliteľný nadštandard, ale predstavuje pragmatickú a potrebnú alternatívu vo chvíli, keď štát čelí časovému tlaku a technický dlh mostovej infraštruktúry narastá exponenciálnym tempom. Každý rok odkladu komplexného riešenia znamená narastajúce riziko obmedzenia nákladnej ale aj osobnej dopravy na ďalších úsekoch. Podľa aktuálnych analýz by už len čiastočné výpadky kľúčových mostov generovali stovky miliónov EUR ročne v socioekonomických nákladoch – v stratách času, obchádzkach a zvýšených prevádzkových nákladoch pre firmy aj domácnosti. Ak by sa degradačný trend nezastavil, náklady spojené s havarijnými zásahmi a dopadmi na ekonomiku by v horizonte desiatich rokov mohli dosiahnuť 2 až 3 mld. EUR ročne, teda sumu porovnateľnú s celkovým investičným dlhom v sektore. Táto suma by pri dlhodobom neriešení akútneho stavu ďalej rástla, nakoľko by sme sa postupne dostali až za hranicu kolapsu cestnej siete.

### PPP ako súčasť riešenia, nie celé riešenie

Je potrebné zdôrazniť, že PPP samo o sebe nie je celkovým riešením vzniknutého problému. Aj pri jeho implementácii v navrhovanom rozsahu bude musieť SSC zásadne posilniť svoje interné kapacity od projektového manažmentu, cez technický dozor až po priebežnú údržbu mostov, ktoré nie sú zahrnuté do PPP balíka. Ak má byť cieľom nielen riešiť najkritickejšie mosty, ale aj stabilizovať celkový stav siete, je potrebná kombinácia oboch prístupov: PPP ako systémového urýchľovača, ktorý prináša rýchlejšie výsledky, a postupného posilňovania SSC, ktoré zabezpečí udržateľnosť a rozvoj infraštruktúry v širšom meradle.

**Kvantitatívne modely aj kvalitatívna analýza ukazujú, že PPP je dnes ideálnou súčasťou riešenia kritického stavu mostov na cestách I. triedy. V porovnaní s referenčným scenárom realizácie zo strany SSC vytvára lepšiu hodnotu za peniaze, rieši problém rýchlejšie a udržateľnejšie, a eliminuje tiež finančné aj organizačné obmedzenia na strane verejného sektora. Bez rapidného zásahu, ktorý je dnes jednoznačne realizovateľnejší skôr cez PPP, by Slovensko riskovalo ďalšie prehlbovanie havarijného stavu mostov a rast nákladov, ktoré by nakoniec zaplatila spoločnosť v ešte vyššej miere.**



## 2 Strategický kontext

### 2.1 Stratégia Zadávateľa

#### 2.1.1 Priority a ciele Zadávateľa v oblasti dopravnej infraštruktúry

Priority a ciele v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry SR sú definované v súbore strategických dokumentov prijatých v gescii MD SR, MF SR a Vlády SR. Tieto dokumenty formujú rámec pre plánovanie, financovanie a realizáciu projektov vo verejnom záujme, vrátane projektov rekonštrukcie mostných objektov na cestách I. triedy. Medzi takéto kľúčové dokumenty patria:

#### Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 – Fáza II (2016)<sup>3</sup>

Ide o dlhodobý strategický dokument MD SR schválený v decembri 2016, ktorý nastavuje víziu a ciele dopravného sektora Slovenskej republiky v horizonte do roku 2030. Ciele slovenského Strategického plánu 2030 sa sústreďujú predovšetkým na rozvoj dopravnej infraštruktúry, zlepšenie prevádzky a organizácie dopravy a znižovanie negatívnych dôsledkov, ktoré pri doprave vznikajú. Dokument definuje 5 strategických globálnych cieľov, ktoré predstavujú východisko pre dopravnú politiku štátu:

- ▲ **Zabezpečenie ekvivalentnej dostupnosti sídiel a priemyselných zón:** podpora rovnomerného územného rozvoja a územnej súdržnosti, dôraz na zlepšenie napojenia na kľúčové dopravné ťahy.
- ▲ **Udržateľný rozvoj dopravného systému a efektívne využívanie zdrojov:** optimalizácia investícií, predĺženie životnosti existujúcej infraštruktúry.
- ▲ **Zvýšenie konkurencieschopnosti dopravného systému:** znižovanie prepravného času a nákladov, zlepšovanie spoľahlivosti.
- ▲ **Zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky:** znižovanie nehodovosti a eliminácia technicky nevyhovujúcich úsekov.
- ▲ **Zníženie negatívnych environmentálnych a sociálnych dopadov dopravy:** napr. hluku, emisií a sociálnej exklúzie.

Plán odporúča opatrenia, ktoré sú kľúčové aj pre pripravovaný Projekt:

- ▲ zmenu princípov a zabezpečenie systematickej správy a údržby cestnej infraštruktúry (OPC2);
- ▲ rozvoj siete ciest I. a II. triedy so zameraním na najviac zaťažené úseky (OPC11);
- ▲ zavedenie udržateľného financovania dopravného sektora (OPS1);
- ▲ periodickú prípravu plánov údržby dopravnej infraštruktúry (OPS2).

V kontexte Projektu je tento dokument kľúčový tým, že **už v roku 2016 identifikoval kritický technický dlh mostnej siete** na cestách I. triedy a zároveň **stanovil potrebu jeho systematickej obnovy prostredníctvom viacročného a stabilného financovania**. Projekt tak priamo reaguje na strategickú výzvu, ktorú dokument pomenoval a naplňa jeho ciele v oblasti bezpečnosti, udržateľnosti a efektívneho využívania verejných zdrojov.

#### Priority vo výstavbe cestnej infraštruktúry (2020)<sup>4</sup>

Tento analytický materiál vznikol v spolupráci MD SR a ÚHP ako reakcia na potrebu efektívneho využívania verejných zdrojov v oblasti dopravnej výstavby. Jeho cieľom bolo nastaviť transparentný a analyticky podložený rámec rozhodovania, ktorý vychádza z merateľných prínosov a nákladov. Medzi hlavné priority patria:

- ▲ skrátenie cestovného času;
- ▲ zníženie počtu smrteľných a vážnych nehôd na cestách;
- ▲ zníženie negatívnych externalít (emisie, hluk a spotreba paliva);
- ▲ podpora regionálneho rozvoja.

Materiál zároveň odporučil sústrediť sa **na rekonštrukcie a modernizáciu existujúcej cestnej siete s vysokým technickým dlhom, najmä ciest I. triedy**, a zdôraznil potrebu **trvalého posilnenia rozpočtového rámca** v oblasti údržby. V kontexte Projektu je tento dokument kľúčový tým, že zdôrazňuje efektívne využívanie verejných zdrojov prostredníctvom prioritizácie projektov s najvyššou spoločenskou návratnosťou. Projekt naplňa tieto princípy, keďže rieši kritickú infraštruktúru s vysokým technickým dlhom a prináša merateľné prínosy v oblasti bezpečnosti, regionálnej dostupnosti aj zníženia negatívnych externalít.

<sup>3</sup> Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 – Fáza II (2016). Dostupné online:

[https://www.opii.gov.sk/download/d/strategicky\\_plan\\_rozvoja\\_dopravy\\_SR\\_do\\_roku\\_2030.pdf](https://www.opii.gov.sk/download/d/strategicky_plan_rozvoja_dopravy_SR_do_roku_2030.pdf)

<sup>4</sup> Priority vo výstavbe cestnej infraštruktúry (September 2020). Dostupné online: <https://www.mindop.sk/priority/cestne-priority>

## Mostný program 2023: Program prípravy a realizácie rekonštrukcie mostných objektov na cestách I. triedy<sup>5</sup>

Mostný program bol vypracovaný ako odpoveď na eskalujúci technický dlh mostného fondu. Diagnostika SSC ukázala, že významná časť mostov na cestách I. triedy je v stave, ktorý si vyžaduje okamžité zásahy. Na základe diagnostiky definuje tieto kľúčové opatrenia:

- ▲ zastaviť narastajúci technický dlh v oblasti mostných objektov, ktorý spôsobuje pokles ich bezpečnosti, zaťažiteľnosti a životnosti;
- ▲ realizovať rekonštrukcie kritických mostných objektov na základe STS v klasifikáciách V až VII;
- ▲ zvýšiť rozpočtovú predvídateľnosť zavedením viacročného rámca financovania;
- ▲ podporiť nové formy financovania, vrátane verejno-súkromných partnerstiev tam, kde tradičné nástroje zlyhávajú.

Zásadným prínosom Mostného programu je zmena prístupu k údržbe a rekonštrukcii infraštruktúry a z reaktívneho systému (opravy iba v prípade havárií) smeruje k viac proaktívnemu, plánovanému a financovateľnému procesu obnovy, ktorý by umožnil štátu lepšie plánovať zásahy a znížiť náklady počas životného cyklu mostov.

## Programové vyhlásenie vlády 2023 – 2027<sup>6</sup>

Vláda SR vo svojom oficiálnom programovom vyhlásení označila rekonštrukcie mostných objektov a modernizáciu ciest I. triedy za prioritu národného významu. Kľúčové politické záväzky vlády zahŕňajú:

- ▲ významne znížiť počet mostov na cestách I. triedy vo veľmi zlom a havarijnom stave;
- ▲ zabezpečiť finančné a legislatívne podmienky pre realizáciu Mostného programu;
- ▲ realizovať rekonštrukcie prioritných mostných objektov ako reakciu na kritický technický stav a dlhodobé podfinancovanie údržby.

Programové vyhlásenie tak vytvára politický rámec, ktorý dopĺňa odborné návrhy obsiahnuté v Mostnom programe 2023 a potvrdzuje potrebu systematickej obnovy mostnej infraštruktúry. Okrem týchto sektorovo špecifických opatrení program vo viacerých častiach zdôrazňuje aj využívanie verejno-súkromných partnerstiev (PPP) ako alternatívneho nástroja financovania investícií. PPP sú uvádzané ako forma spolupráce so súkromným sektorom pri realizácii infraštruktúrnych projektov, ktorá má priniesť dodatočné zdroje a umožniť využitie najlepšej praxe pri minimalizácii rizík pre verejné financie.

## Obranná stratégia SR<sup>7</sup>

**Obranná stratégia SR a súvisiace dokumenty** (najmä *Dlhodobý plán rozvoja rezortu MO s výhľadom do roku 2035<sup>8</sup>* a *Medzirezortný program 06E – Podpora obrany štátu na roky 2024 až 2026<sup>9</sup>*) zdôrazňujú význam cestnej infraštruktúry nielen pre civilnú dopravu, ale aj pre potreby obrany štátu a kolektívnej bezpečnosti v rámci NATO a EÚ. Mostné objekty na cestách I. triedy sú súčasťou tzv. **určených automobilových ciest (UAC)**, ktoré musia byť zjazdné a spoľahlivé pre prípad nasadenia ozbrojených síl SR alebo spojencov v režime Host Nation Support. Medzi hlavné priority týchto dokumentov patria:

- ▲ zabezpečenie priepustnosti a zjazdnosti UAC ako základnej podmienky pre mobilitu ozbrojených síl SR a NATO;
- ▲ zvýšenie odolnosti kritickej dopravnej infraštruktúry voči vojenským aj nevojenským hrozbám;
- ▲ rozvoj dopravných kapacít pre účely krízového riadenia a obrany štátu, vrátane záložných trás;
- ▲ koordinácia investícií do civilnej a vojenskej infraštruktúry tak, aby sa zabezpečila ich dvojité využitie (dual use);
- ▲ dlhodobé a stabilné financovanie obranných priorít prostredníctvom viacročných programov, vrátane programu 06E.

V tomto kontexte je obnova mostov na cestách I. triedy vnímaná nielen ako civilná dopravná priorita, ale aj ako súčasť strategickej pripravenosti SR na zabezpečenie obrany, mobility spojeneckých síl a plnenie záväzkov voči NATO a EÚ.

<sup>5</sup> Program prípravy a realizácie rekonštrukcie mostných objektov na cestách I. triedy (Mostný program 2023). Tento materiál nebol schválený vládou SR. Dostupné online: <https://rokovania.gov.sk/RVL/Material/28803/1>

<sup>6</sup> Programové vyhlásenie vlády Slovenskej republiky 2023 – 2027. Dostupné online:

[https://www.vlada.gov.sk/site/assets/files/1694/programove\\_vyhlasenie\\_vlady\\_sr.pdf](https://www.vlada.gov.sk/site/assets/files/1694/programove_vyhlasenie_vlady_sr.pdf)

<sup>7</sup> Obranná stratégia SR: Ministerstvo obrany SR. Dostupné online: <https://www.mosr.sk/obrana-strategia-sr/>

<sup>8</sup> Dlhodobý plán rozvoja rezortu ministerstva obrany s výhľadom do roku 2035. Dostupné online: <https://www.mosr.sk/dlhodoby-plan-rozvoja-rezortu-ministerstva-obrany-s-vyhľadom-do-roku-2035/>

<sup>9</sup> Medzirezortný program 06E – Podpora obrany štátu na roky 2024 až 2026. Dostupné online:

<https://rokovania.gov.sk/download.dat?id=4A7D46D7F02643F29D66E8B158873B9E-827BED715780FB19A69CD9FC70730C25>

## 2.1.2 Význam dopravnej infraštruktúry

Dopravná infraštruktúra predstavuje jeden zo základných pilierov verejných služieb, ktorý ovplyvňuje každodenný život a mobilitu obyvateľov a fungovanie celej krajiny. Jej kvalita, rozvoj a dostupnosť sú neoddeliteľne späté s hospodárskym rozvojom štátu, úrovňou regionálnej súdržnosti a kvalitou života občanov. Bez stabilnej a efektívnej dopravnej siete by nebolo možné zabezpečiť mobilitu pracovnej sily, distribúciu tovarov, fungovanie verejných inštitúcií ani dostupnosť zdravotnej či sociálnej starostlivosti.

Význam dopravnej infraštruktúry nespočíva len v jej fyzickej prítomnosti, ale aj v jej schopnosti vytvárať podmienky pre inkluzívny a udržateľný rozvoj. Moderná a dostupná dopravná sieť uľahčuje dochádzanie do zamestnania, znižuje dopravné náklady, rozširuje trhy pre podnikateľov a prepája ekonomické centrá s regiónmi, ktoré by inak zostali na okraji rozvoja. Zároveň má strategickú úlohu v kontexte obrany štátu, integrácie do dopravných sietí TEN-T, plnenia klimatických a rozpočtových cieľov krajiny.

### Spoločenský prínos a dopad na každodenný život

Dopravná infraštruktúra má priamy vplyv na každodenný život obyvateľov SR. Kvalitné a dostupné dopravné spojenie zabezpečuje základnú mobilitu a umožňuje ľuďom dochádzať za prácou, vzdelaním, zdravotnou starostlivosťou alebo kultúrnymi a spoločenskými aktivitami. Zároveň má dopravná infraštruktúra vplyv na životnú úroveň, demografické trendy a súdržnosť územia. V regiónoch, kde chýbajú kvalitné dopravné spojenia, dochádza k zhoršeniu dostupnosti verejných služieb a k oslabeniu komunitného života. Dopravná izolácia znižuje kvalitu života. Obmedzená dostupnosť služieb, nespoľahlivé dopravné spojenie a nákladné a zdĺhavé cestovanie môže mať za následok znížovanie ekonomickej aktivity alebo dlhodobý odliv obyvateľstva z menej rozvinutých oblastí. Efektívna infraštruktúra preto zohráva dôležitú úlohu pri zmierňovaní regionálnych rozdielov a podpore územnej integrácie.

Podľa *Strategického plánu rozvoja dopravy SR do roku 2030*<sup>10</sup> je jedným z kľúčových cieľov zabezpečiť „ekvivalentnú dostupnosť sídiel a priemyselných zón“,<sup>11</sup> ktorá podporuje hospodársky rast a sociálnu inklúziu vo všetkých regiónoch Slovenska. Tento cieľ v praxi predstavuje potrebu rovnomerného rozvoja základnej cestnej siete vrátane ciest I. triedy a mostov tak, aby obyvatelia mali porovnateľný prístup k základným službám a príležitostiam. Tento problém je vnímaný aj v rámci Špecifického cieľa č. 2 „Zabezpečiť spoľahlivú a kvalitnú existujúcu dopravnú infraštruktúru“, ktorý zdôrazňuje potrebu obnovy a modernizácie najkritickejších segmentov cestnej siete vrátane mostných objektov, a to ako reakciu na zvyšujúci sa dopravný dopyt, technickú degradáciu siete a zvýšený bezpečnostný tlak. Hodnotenie týchto cieľov v rámci *Vyhodnotenia strategického plánu (2022)*<sup>12</sup> potvrdzuje, že ide o dlhodobý a nadčasový cieľ, ktorý sa naplňa priebežne v podobe aktuálne rozostavaných úsekov cestných projektov, ako aj projektovej prípravy plánovaných infraštruktúrnych projektov v súlade so stratégiou a platnými harmonogramami, tak ako to disponibilné zdroje umožňujú, avšak stav mnohých úsekov ciest I. triedy zostáva neuspokojivý.

Napriek tomu, že bol dosiahnutý určitý progres, *Vyhodnotenie strategického plánu* uvádza, že technický stav mnohých častí dopravnej infraštruktúry, najmä mimo hlavnej diaľničnej osi, zostáva neuspokojivý. Výrazne sa to týka ciest I. triedy, ktorých stav je nerovnomerný, pričom viaceré úseky vykazujú známky konštrukčného opotrebovania, zníženej nosnosti a častejšieho výskytu prevádzkových obmedzení a havárií. Tieto komunikácie pritom zohrávajú kľúčovú úlohu v každodennej mobilite miliónov obyvateľov a predstavujú nosnú kostru vnútroštátnej logistiky a regionálnej dopravnej obslužnosti.

Neoddeliteľnou súčasťou týchto trás sú aj mostné objekty, ktoré zabezpečujú kontinuitu cestnej siete a prekonávajú prírodné či technické prekážky. Ich výpadky spôsobené havarijným stavom však majú disproporčne vyšší dopad ako výpadky iných častí siete. Uzávery mostov často znamenajú neexistenciu alternatívneho spojenia, potrebu obchádzok dlhých desiatky kilometrov, meškanie zásobovania a prerušenie prístupu k základným službám. Tieto dôsledky obzvlášť citelne zasahujú menej rozvinuté regióny, kde mostné objekty často predstavujú jediné spojenie sídla s okolím. V prípade uzávery mostného objektu vzniká potreba obchádzky, ktorá môže byť dlhá desiatky kilometrov, čo pre pravidelne dochádzajúcich obyvateľov znamená výrazné navýšenie nákladov na dopravu (palivo, čas, spoľahlivosť).

Zhoršenie dostupnosti má zásadný vplyv aj na verejnú dopravu, ktorá musí svoje trasy prestavať alebo dočasne prerušiť spojenie medzi obcami a spádovým centrom. Najviac sú tým zasiahnutí obyvatelia bez prístupu k individuálnemu vozidlu, teda seniori, žiaci, pacienti a iné znevýhodnené skupiny. Výpadok jedného mosta tak môže spôsobiť stratu dostupnosti zdravotníckych zariadení, školských inštitúcií či iných základných služieb, čo výrazne znižuje kvalitu života a zvyšuje sociálnu izoláciu dotknutých oblastí.

<sup>10</sup> Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 – Fáza II (2016). Dostupné online: [https://www.opii.gov.sk/download/d/strategicky\\_plan\\_rozvoja\\_dopravy\\_sr\\_do\\_roku\\_2030.pdf](https://www.opii.gov.sk/download/d/strategicky_plan_rozvoja_dopravy_sr_do_roku_2030.pdf)

<sup>11</sup> Strategický globálny cieľ 1

<sup>12</sup> Vyhodnotenie Strategického plánu rozvoja dopravy do roku 2030 (2022), MD SR



Podľa analýzy *Inštitútu dopravnej politiky (IDP) z 2025<sup>13</sup>* môže byť priemerný denný spoločenský náklad uzávery jedného kritického mosta v desiatkach tisíc EUR (pri bežných mostoch približne 10 000 – 40 000 EUR denne, pričom pri najvyťaženejších úsekoch s vysokou intenzitou dopravy môžu tieto náklady presiahnuť aj 100 000 – 200 000 EUR denne). Tieto náklady však predstavujú len časť celkového vplyvu, ktoré zahŕňajú aj nepriamu stratu produktivity, zníženie kvality života a obmedzenú mobilitu pracovnej sily. Nejde teda len o technický alebo dopravný problém, ale o kumulujúce sa negatívne efekty, ktoré zasahujú mobilitu obyvateľstva, fungovanie samospráv, regionálnu ekonomiku aj verejné služby.

Zanedbaný technický stav ciest I. triedy a mostných objektov tak nepriamo vedie k dlhodobým stratám v kvalite mobility, zvyšuje náklady domácností na dopravu a zároveň oslabuje konkurencieschopnosť periférnych a menej rozvinutých oblastí. Z týchto dôvodov zostáva zmenšovanie regionálnych rozdielov a zabezpečenie rovnocenného prístupu k verejným službám významnou spoločenskou výzvou v oblasti dopravnej politiky SR.

Preto sa v *ŠC2 Strategického plánu rozvoja dopravy SR do roku 2030* kladie dôraz na obnovu existujúcej cestnej infraštruktúry ako nástroja na zabezpečenie stabilnej, spoľahlivej a bezpečnej dopravnej infraštruktúry v regiónoch, ktorá podporuje hospodárske aktivity, mobilitu obyvateľstva a rovnosť príležitostí. Nejde o budovanie novej siete, ale o posilnenie funkčnosti tej existujúcej, prioritne mostných objektov a kritických úsekov ciest I. triedy, ktoré majú najväčší vplyv na mobilitu populácie a ekonomiku.

## **Ekonomický rast, podnikanie a zamestnanosť**

Dopravná infraštruktúra je jedným zo základných predpokladov pre fungovanie moderného a konkurencieschopného hospodárstva. Z pohľadu podnikateľského prostredia je kľúčová najmä jej dostupnosť, spoľahlivosť a technická kvalita. Od týchto parametrov sa odvíja efektivita zásobovania, výrobné logistiky aj distribučných reťazcov.

Podľa *Strategického plánu rozvoja dopravy SR do roku 2030* je dobre fungujúca infraštruktúra základným nástrojom zvyšovania produktivity a zapojenia Slovenska do medzinárodného hospodárskeho priestoru. Práve dostupnosť kvalitného dopravného spojenia je často jedným z rozhodujúcich faktorov pri výbere lokalizácie nových výrobných a investičných projektov.

Cesty I. triedy zohrávajú v tomto kontexte mimoriadne dôležitú úlohu. Predstavujú kostru štátnej cestnej siete a zabezpečujú spojenie medzi priemyselnými zónami, logistickými parkmi, veľkoobchodmi, dopravnými uzlami a hraničnými priechodmi. V oblastiach mimo dosahu diaľničnej infraštruktúry plnia funkciu primárnych zásobovacích koridorov a zabezpečujú aj každodennú mobilitu pracovnej sily medzi obcami a zamestnávateľmi. Technický stav a dostupnosť ciest I. triedy má preto priamy dopad na efektívnosť hospodárskych činností v regiónoch. Ich znížená dostupnosť, technické obmedzenia alebo výpadky spôsobené havarijným stavom infraštruktúry vedú k predlžovaniu dodacích lehôt, rastu prevádzkových nákladov a strate obchodných príležitostí. Zároveň znižujú atraktivitu územia pre nové investície a brzdia vznik pracovných miest, najmä v menej rozvinutých lokalitách, kde je kvalitná dopravná dostupnosť jedným z mála nástrojov regionálnej politiky.

Ako konštatuje aj dokument *Priority výstavby cestnej infraštruktúry (2020)<sup>14</sup>*, investície do kľúčových dopravných spojení sú nástrojom pre zvyšovanie ekonomickej aktivity a zamestnanosti a zároveň vytvárajú predpoklady pre rovnomerný ekonomický rast vo všetkých regiónoch SR.

## **Strategický a bezpečnostný rozmer**

Dopravná infraštruktúra má nielen civilný charakter, ale zároveň zohráva kľúčovú úlohu pri zabezpečovaní strategickkej bezpečnosti a obrany štátu. Jej kvalita, dostupnosť a spoľahlivosť sú zásadné pre efektívne fungovanie krízového manažmentu, mobilizácie ozbrojených síl, ako aj pre operatívne zásahy záchranných a bezpečnostných zložiek štátu. V prípade krízových situácií, ako sú prírodné katastrofy, pandemické udalosti, či vojnové a humanitárne krízy, je bezproblémová cestná sieť nevyhnutnou podmienkou pre zabezpečenie mobility obyvateľstva, ako aj pre plynulé zásobovanie a logistiku.

V tomto strategickom kontexte zohrávajú mimoriadnu úlohu predovšetkým cesty I. triedy, ktoré sú súčasťou UAC. Tieto komunikácie majú v zmysle platnej legislatívy a strategických dokumentov zabezpečovať okamžité a efektívne využitie ozbrojenými silami SR, spojeneckými jednotkami NATO, ako aj jednotkami civilnej ochrany a kritickými dodávateľmi štátnych služieb. Podľa strategického dokumentu *Mostný program (2023)<sup>15</sup>* sú niektoré mostné objekty na cestách I. triedy definované ako objekty s explicitným obranným významom, čo robí ich technický stav otázkou verejného záujmu a národnej bezpečnosti. Súčasná bezpečnostná situácia v Európe,

<sup>13</sup> Analýza IDP: Na zanedbané mosty môžeme doplatiť všetci (Január 2025). Dostupné online: <https://analyzy.gov.sk/files/archiv/46/Na-zanedbane-mosty-mozeme-doplatit-vsetci.pdf>

<sup>14</sup> Priority vo výstavbe cestnej infraštruktúry (September 2020). Dostupné online: <https://www.mindop.sk/priority/cestne-priority>

<sup>15</sup> Program prípravy a realizácie rekonštrukcie mostných objektov na cestách I. triedy (Mostný program 2023). Dostupné online: <https://rokovania.gov.sk/RVL/Material/28803/1>

najmä v súvislosti s vojnou na Ukrajine, tento strategický význam ešte viac zvýrazňuje, pričom Slovensko vystupuje ako významný tranzitný koridor pre EÚ a NATO.

*Medzirezortný program 06E - Podpora obrany štátu na roky 2024 až 2026*<sup>16</sup> sa zameriava na investície do posilnenia obranyschopnosti Slovenskej republiky a koordináciu aktivít viacerých rezortov. Jeho súčasťou sú opatrenia na zvýšenie pripravenosti dopravnej infraštruktúry pre potreby vojenskej mobility, financovanie infraštruktúrnych projektov s obranným významom a zlepšenie schopnosti SR poskytovať spojeneckým silám logistickú podporu.

Rovnako aj *Obranná stratégia SR*<sup>17</sup> ako základný bezpečnostný dokument potvrdzuje dôležitosť spoľahlivej a dostupnej cestnej infraštruktúry ako kritickej súčasti obranného systému štátu. Zabezpečenie dostupnosti a funkčnosti kľúčových dopravných trás je definované ako nevyhnutná podmienka obranyschopnosti krajiny a ako významný faktor pre efektívnu integráciu SR do systému kolektívnej obrany NATO. Z tohto pohľadu predstavujú plánované investície do dopravnej infraštruktúry, osobitne do obnovy mostných objektov na cestách I. triedy, kľúčové strategické opatrenie.

Navyše, v širšom medzinárodnom kontexte SR participuje v dopravnej sieti TEN-T, ktorá je okrem civilných cieľov zameraná aj na zabezpečenie vojenskej mobility a celkovej odolnosti európskej infraštruktúry. EK zdôrazňuje potrebu tzv. „dual use“ infraštruktúry, teda takej, ktorá plní civilné funkcie, ale zároveň je prispôbena pre vojenské využitie. Pre Slovensko, ktoré leží na tranzitnej osi medzi západnou a východnou Európou, má táto dimenzia mimoriadny význam. Investície do obnovy mostov na cestách I. triedy tak prispievajú nielen k zlepšeniu každodennej mobility, ale aj k zvýšeniu strategickej pripravenosti krajiny a plneniu medzinárodných záväzkov v rámci NATO a EÚ. Modernizácia dopravnej infraštruktúry preto nie je len otázkou ekonomického rozvoja, ale aj strategickou prioritou v oblasti bezpečnosti a obrany štátu.

### 2.1.3 Očakávané ciele a prínosy Projektu

Pripravovaný Projekt plošnej obnovy mostných objektov na cestách I. triedy formou PPP by mal predstavovať jedno z riešení dlhodobého narastajúceho investičného dlhu a zhoršujúceho sa STS tejto časti dopravnej infraštruktúry. Projekt má ambíciu priniesť ucelené a dlhodobé udržateľné riešenie, ktoré bude reflektovať strategické priority štátu aj praktické potreby prevádzky cestnej siete.

Medzi hlavné ciele Projektu patria najmä:

#### Technické a dopravné ciele

- ▲ **Zásadné zníženie miery technickej degradácie mostnej infraštruktúry** a spomalenie negatívneho trendu vývoja STS objektov, ktoré sa dlhodobou neobnovovali a dosiahli koniec svojej životnosti. Cieľom je stabilizovať a postupne zlepšovať technickú úroveň mostov, a tým znížiť podiel objektov v stupňoch STS IV až VI.
- ▲ **Zachovanie bezpečnosti a funkčnosti ciest I. triedy prostredníctvom obnovy ich nosných konštrukčných prvkov**, čím sa zamedzí neplánovaným obmedzeniam dopravy, resp. úplným uzáverám, ktoré majú priamy dopad na mobilitu obyvateľstva, regionálnu dostupnosť, prevádzku verejnej dopravy aj chod ekonomiky.
- ▲ **Posilnenie spoľahlivosti siete ciest I. triedy ako základného dopravného koridoru**, vrátane zabezpečenia trvalo udržateľnej dopravnej obslužnosti území, ktoré nie sú napojené na diaľničnú a rýchlostnú sieť. Projekt má priamy vplyv na kvalitu verejnej služby mobility najmä v regiónoch, kde cesty I. triedy plnia hlavnú distribučnú funkciu.
- ▲ **Urýchlenie obnovy**: Centralizovaný realizačný prístup by mohol zabezpečiť zásadné zlepšenie stavu mostov v kratšom čase, než by bolo možné dosiahnuť pri individuálnom postupe, čím verejný sektor získa priestor pre plánované, nie reaktívne hospodárenie s mostami.

#### Procesné a systémové ciele

- ▲ **Zavedenie výkonnostne riadeného prístupu k obnove a správe mostov**, založeného na merateľných štandardoch technickej dostupnosti, kvality a údržby počas životnosti Koncesnej zmluvy. Takýto prístup bude slúžiť ako nový štandard pre správu infraštruktúrneho majetku.
- ▲ **Zníženie administratívnej záťaže SSC** prostredníctvom prenosu technických, realizačných a prevádzkových rizík na časti dopravnej infraštruktúry na Koncesionára, čo umožní verejnému sektoru

<sup>16</sup> Medzirezortný program 06E – Podpora obrany štátu na roky 2024 až 2026. Dostupné online:

<https://rokovania.gov.sk/download.dat?id=4A7D46D7F02643F29D66E8B158873B9E-827BED715780FB19A69CD9FC70730C25>

<sup>17</sup> Obranná stratégia SR: Ministerstvo obrany SR. Dostupné online: <https://www.mosr.sk/obranna-strategia-sr/>

sústrediť sa na strategické riadenie, monitorovať plnenie výkonnostných štandardov, ako aj uvoľniť kapacity na iné kritické časti cestnej infraštruktúry, ktorá do Projektu nie je zaradená.

- ▲ **Zefektívnenie prípravy, povoľovania a realizácie** prostredníctvom štandardizácie a balíčkovania rekonštrukcií mostov, vrátane unifikovaných technických riešení a jedného VO pre väčšie množstvo mostných objektov.
- ▲ **Minimalizácia rizík meškaní, prekročenia rozpočtu či nedostatočnej kvality výstavby**, ktoré v minulosti sprevádzali viaceré verejné investície. Projekt bude založený na štandardizovanom prístupe, s dôrazom na unifikované technické riešenia a s pevne stanovenými investičnými nákladmi na výstavbu.
- ▲ **Zvýšenie rozpočtovej predvídateľnosti financovania** obnovy mostov formou PPP modelu, ktorý umožní rozloženie investičných nákladov na dlhšie časové obdobie a zároveň uvoľní kapacitu verejných rozpočtov pre iné priority dopravnej politiky v krátkodobom horizonte.
- ▲ **Zabezpečenie dobrého technického stavu mostov** aj po skončení Koncesnej zmluvy, tak, aby nedochádzalo k opätovnému hromadeniu investičného dlhu a aby mosty ostali aj v strednodobom období po odovzdaní v plne funkčnom a prevádzkyschopnom stave bez potreby významnejších verejných výdavkov.

## Doplňkové ciele

- ▲ Projekt vytvára motiváciu pre aplikáciu inovatívnych technických riešení (napr. inovatívne mostné konštrukcie, inteligentné monitorovanie stavu mostov), ktoré by v bežnom verejnom obstarávaní mohli byť považované za príliš rizikové alebo investične náročné.
- ▲ Projekt by zároveň mohol poslúžiť ako pilot pre overenie funkčnosti PPP modelu v oblasti obnovy existujúcej infraštruktúry, s potenciálom rozšírenia aj na ďalšie mostné objekty na cestách nižšej kategórie ale aj ďalšie segmenty infraštruktúry.
- ▲ V neposlednom rade má Projekt priniesť aj makroekonomické a spoločenské prínosy v podobe zlepšenia dostupnosti verejných služieb, zníženia externých nákladov dopravy (meškania, emisie), a tiež posilnenia dôveryhodnosti verejného sektora pri zvládaní dlhodobu odkladaných investičných problémov.

## 2.1.4 Súlad Projektu s čiastkovými strategickými cieľmi Zadávateľa

Strategický cieľ Zadávateľa	Vplyv realizácie Projektu	Relevantný strategický dokument
<b>Znížiť podiel mostov v zlom alebo havarijnom technickom stave</b>	Projekt sa prioritne zameriava na objekty v stupňoch STS IV až VI, ktorých stav ohrozuje bezpečnosť a priepustnosť siete. Komplexná obnova zmierni nepriaznivý trend technickej degradácie a umožní stabilizáciu kvality mostného fondu.	Mostný program (2023), Programové vyhlásenie vlády SR 2023 – 2027
<b>Zvýšiť bezpečnosť a spoľahlivosť prevádzky ciest I. triedy</b>	Obnovené mosty odstránia prevádzkové riziká a neplánované uzávery, ktoré spôsobujú výrazné dopady na mobilitu, hospodárske aktivity a verejnú dopravu. Projekt prispieje k plynulejšej a bezpečnejšej premávke na kritických úsekoch siete.	Strategický plán rozvoja dopravy do roku 2030
<b>Podporiť dopravnú obsluhu a regionálnu prepojenosť</b>	Obnova mostov na cestách I. triedy posilní základnú infraštruktúru v územiach mimo diaľnic a rýchlostných ciest. Zlepší sa dostupnosť služieb, pracovných príležitostí a trhov, čím sa podporí vyrovnanie regionálnych rozdielov.	Priority výstavby cestnej infraštruktúry (2020)
<b>Zabezpečiť udržateľné a predvídateľné financovanie obnovy infraštruktúry</b>	Využitie PPP umožní rozloženie investičných nákladov do dlhodobých platieb, čím sa stabilizuje financovanie obnovy mostov a zároveň uvoľní priestor vo verejných rozpočtoch pre iné priority dopravnej politiky.	Mostný program 2023, Programové vyhlásenie vlády 2023 – 2027
<b>Zvýšiť pripravenosť infraštruktúry na krízové a obranné situácie</b>	Projekt obnovuje objekty na trasách zaradených medzi určené automobilové cesty (UAC), ktoré sú súčasťou obranného systému SR a NATO. Modernizované mosty zvýšia odolnosť a priepustnosť siete pre potreby vojenskej mobility aj krízového riadenia.	Obranná stratégia SR, Mostný program 2023, program 06E – Podpora obrany štátu

Zdroj: Analýza Poradcov

## 2.2 Opis súčasného stavu

### 2.2.1 Štruktúra cestnej infraštruktúry

Cestná doprava predstavuje najrozsiahlejšiu a najvyužívanejšiu formu pozemnej dopravy na území Slovenskej republiky. Jej štruktúra reflektuje historický vývoj, geografické usporiadanie krajiny, ako aj nároky súvisiace s rozložením hospodárskej činnosti naprieč jednotlivými regiónmi. Podľa údajov SSC dosahuje celková dĺžka cestnej siete približne 18 147 km. Táto sieť je v zmysle Cestného zákona členená do kategórií (viď. Tabuľka 10):

**Tabuľka 10: Prehľad kategórií pozemných komunikácií na území SR podľa funkcie, správy a rozsahu k 01.01.2025**

Kategória	Charakteristika / účel	Vlastník	Správca	Dĺžka (km)
<b>Diaľnice a rýchlostné cesty</b>	Určené pre diaľkovú a tranzitnú dopravu s vysokou intenzitou	Štát	NDS	866
<b>Cesty I. triedy</b>	Celoštátny a medzinárodný význam, spojenie krajských a okresných miest	Štát	SSC	3 336
<b>Cesty II. triedy</b>	Regionálne prepojenia medzi okresmi, dopĺňajú sieť ciest I. triedy	Samosprávne kraje	Samosprávne kraje	3 614
<b>Cesty III. triedy</b>	Prepojenia obcí a miestne spojnice	Samosprávne kraje	Samosprávne kraje	10 331
<b>Miestne komunikácie</b>	Obsluha miestnych oblastí, prístup k nehnuteľnostiam	Obce a mestá	Obce a mestá	Neuvedené
<b>Účelové komunikácie</b>	Slúžia na obmedzené alebo špecifické účely (napr. poľnohospodárstvo, lesy, priemysel)	Štát / obce / súkromné osoby	Vlastník alebo oprávnený správca	Neuvedené

Zdroj: Cestná databanka SSC, cestná sieť SR k 1. 1. 2025. Dostupné online: [https://www.cdb.sk/files/documents/cestna-databanka/vystupy-cdb/2025/kniha\\_dc\\_kraj-okres\\_2025.pdf](https://www.cdb.sk/files/documents/cestna-databanka/vystupy-cdb/2025/kniha_dc_kraj-okres_2025.pdf)

Každá z týchto kategórií plní špecifickú funkciu v rámci dopravného systému, čo je reflektované aj v odlišnej forme ich vlastníctva a správy. Významnú úlohu zohrávajú cesty I. triedy, ktoré sú v správe SSC a svojou dĺžkou 3 336 km predstavujú nosný pilier štátnej cestnej siete. Tieto komunikácie plnia strategickú funkciu na národnej aj medzinárodnej úrovni. Zabezpečujú prepojenie hlavných urbanizovaných centier (najmä krajských a okresných miest) s regionálnymi uzlami, priemyselnými zónami, logistickými centrálnymi, ako aj s významnými hraničnými priechodmi. Súčasne slúžia ako integračný článok medzi vnútroštátnou infraštruktúrou a dopravnými sieťami vyššieho významu, ako sú diaľnice, rýchlostné cesty alebo sieť TEN-T.

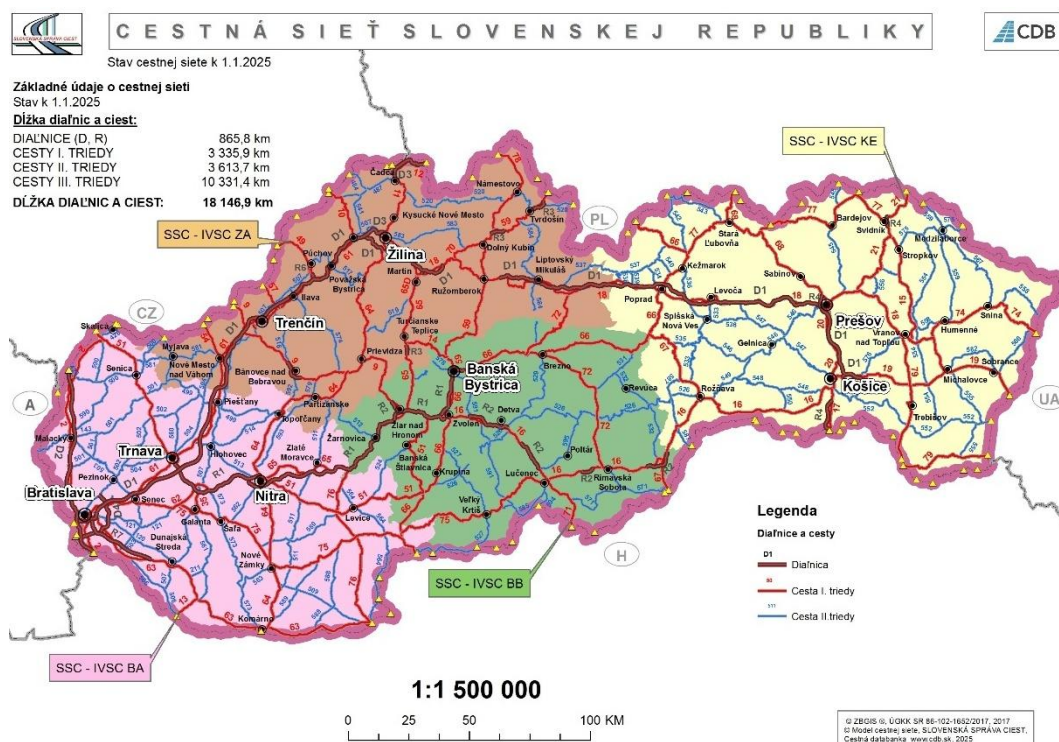
Cesty I. triedy v mnohých regiónoch SR plnia funkciu, ktorá by v optimálne vybudovanej dopravnej sieti prislúchala diaľniciam alebo rýchlostným cestám. Tieto úseky tak čelia intenzívnemu dopravnému zaťaženiu, ktoré častokrát výrazne prevyšuje ich pôvodne navrhnuté parametre. V praxi musia cesty I. triedy zabezpečovať každodenné regionálne spojenia, ale zároveň aj absorbovať vysoký podiel tranzitnej a nákladnej dopravy, čím sa ich prevádzkový význam posúva nad rámec bežnej štátnej komunikácie. Z hľadiska účelu môžeme cesty I. triedy označiť ako dopravné tepny medzinárodného významu, ktorých výpadok môže vyvolať regionálne dopravné kolapsy s vysokými socioekonomickými dopadmi.

Správu ciest I. triedy zabezpečuje primárne SSC, ktorá je rozpočtovou organizáciou zriadenou MD SR. Výnimku predstavujú určité úseky v zastavaných oblastiach (napr. Bratislava alebo Košice), kde je výkon niektorých práv a povinností prenesený na miestne samosprávy, a približne 103 km ciest I. triedy, ktoré sú v správe NDS. SSC zodpovedá za prevádzku, údržbu, rekonštrukcie, obnovu, ako aj evidenciu ich technických súčastí, medzi ktoré patria mostné objekty, priepusty, oporné múry, dopravné značenie či bezpečnostné prvky. Vzhľadom na význam tejto kategórie ciest je nevyhnutné pravidelné monitorovanie ich technického stavu, aby boli investície do rekonštrukcie a modernizácie plánované na základe aktuálnych údajov, predovšetkým v prípade zraniteľných prvkov ako sú mosty.

Osobitnú kategóriu predstavujú vybrané úseky ciest, ktoré sú zaradené medzi UAC. Tieto úseky majú strategický význam nielen pre civilnú dopravu, ale aj z pohľadu národnej obrany, civilnej ochrany a vojenskej mobility. Zohrávajú dôležitú úlohu napríklad pri presune síl NATO v rámci siete TEN-T, čo zvyšuje nároky na ich technickú pripravenosť a odolnosť. Ich technický stav je teda nielen prevádzkovou otázkou, ale aj otázkou národnej bezpečnosti.

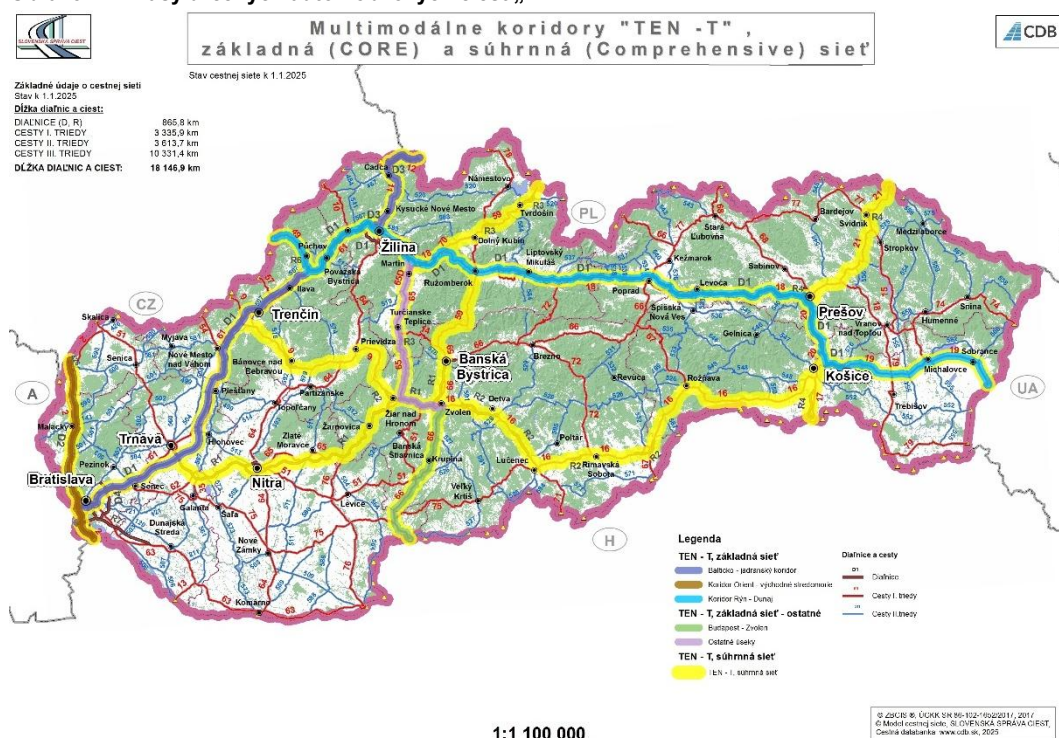


Obrázok 1: Cestná sieť SR



Zdroj: CDB. Dostupné online: <https://www.cdb.sk/sk/Vystupy-CDB/Mapy-cestnej-siete-SR/Podla-spravcov-CK/Cesty-I-triedy.alej>

Obrázok 2: Trasy určených automobilových ciest „TEN – T“



Zdroj: CDB. Dostupné online: <https://www.cdb.sk/sk/cestna-siet-SR/Medzinarodne-tahy/Pan-Europske-koridory-TEN-T.alej>

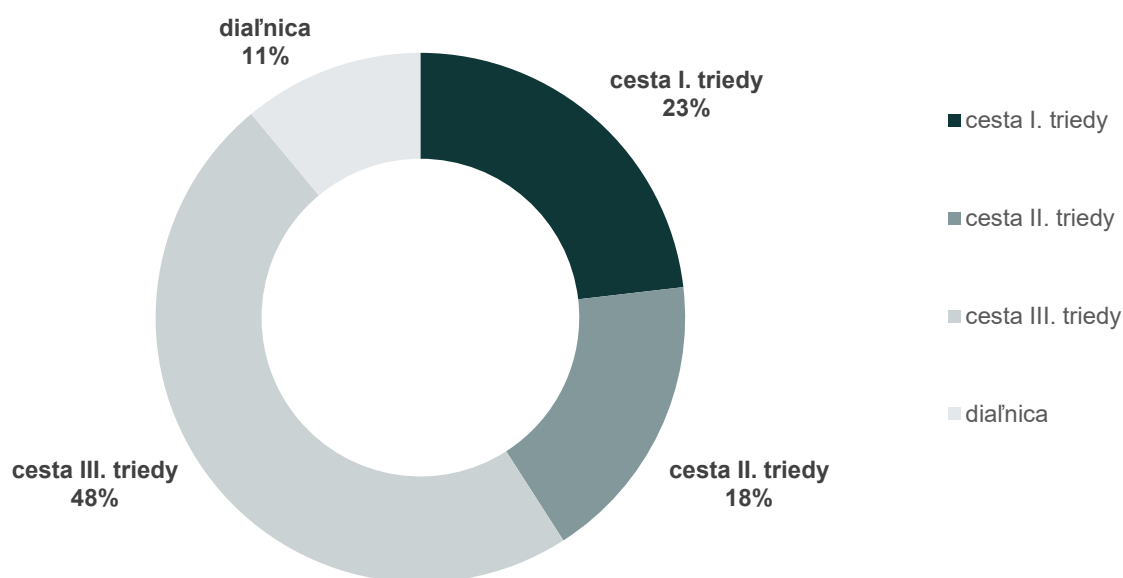
## 2.2.2 Mostné objekty ako súčasť cestnej infraštruktúry

Mostné objekty tvoria neoddeliteľnú súčasť cestnej infraštruktúry SR. Sú to inžinierske stavby, ktorých primárnou funkciou je zabezpečiť súvislosť dopravnej siete premostením prírodných alebo umelých prekážok ako sú vodné toky, údolia, iné cesty či železnice.

Mosty patria medzi najkomplexnejšie a najzraniteľnejšie prvky dopravnej infraštruktúry. Sú kapitálovo náročnejšie na výstavbu ako bežná cesta a zároveň vyžadujú pravidelnú systematickú diagnostiku a obnovu. Z pohľadu prevádzky predstavujú úzke miesta dopravnej siete. Výpadok alebo obmedzenie prevádzky mosta spravidla spôsobuje zníženie mobility v danom mieste alebo aj regiónu, odklon dopravy, predĺženie dopravných trás a zvýšenie nákladov pre účastníkov cestnej premávky. V prípade cestnej siete I. triedy ide navyše o mosty národného, ale častokrát aj medzinárodného významu.

Na území SR sa k 01.01.2025 nachádza 8 285 mostných objektov, ktoré sú súčasťou ciest I., II. a III. triedy, ako aj diaľnic, rýchlostných ciest a miestnych komunikácií.<sup>18</sup>

**Graf 8: Podiel mostných objektov podľa typu cesty, na ktorom sa nachádzajú (bez mostných objektov na miestnych komunikáciách)<sup>19</sup>**



Zdroj: CDB. Dostupné online: <https://www.cdb.sk/sk/statisticke-vystupy/2025.alej>

**Predmetom tejto Štúdie sú výlučne mostné objekty nachádzajúce sa na cestách I. triedy, ktoré sú v správe SSC. Celkovo ide o 1 762 mostov,<sup>20</sup> ktoré zabezpečujú dopravné napojenie najvýznamnejších dopravných uzlov a tranzitné prepojenie s okolitými štátmi.** Analýza sa zameriava na vyhodnotenie ich STS, sieťového významu a potreby obnovy, pričom hlavnú pozornosť venuje mostom v STS IV, V, VI a VII, teda objektom v najkritickejšom technickom stave, s cieľom posúdiť uskutočniteľnosť ich rekonštrukcie formou PPP.

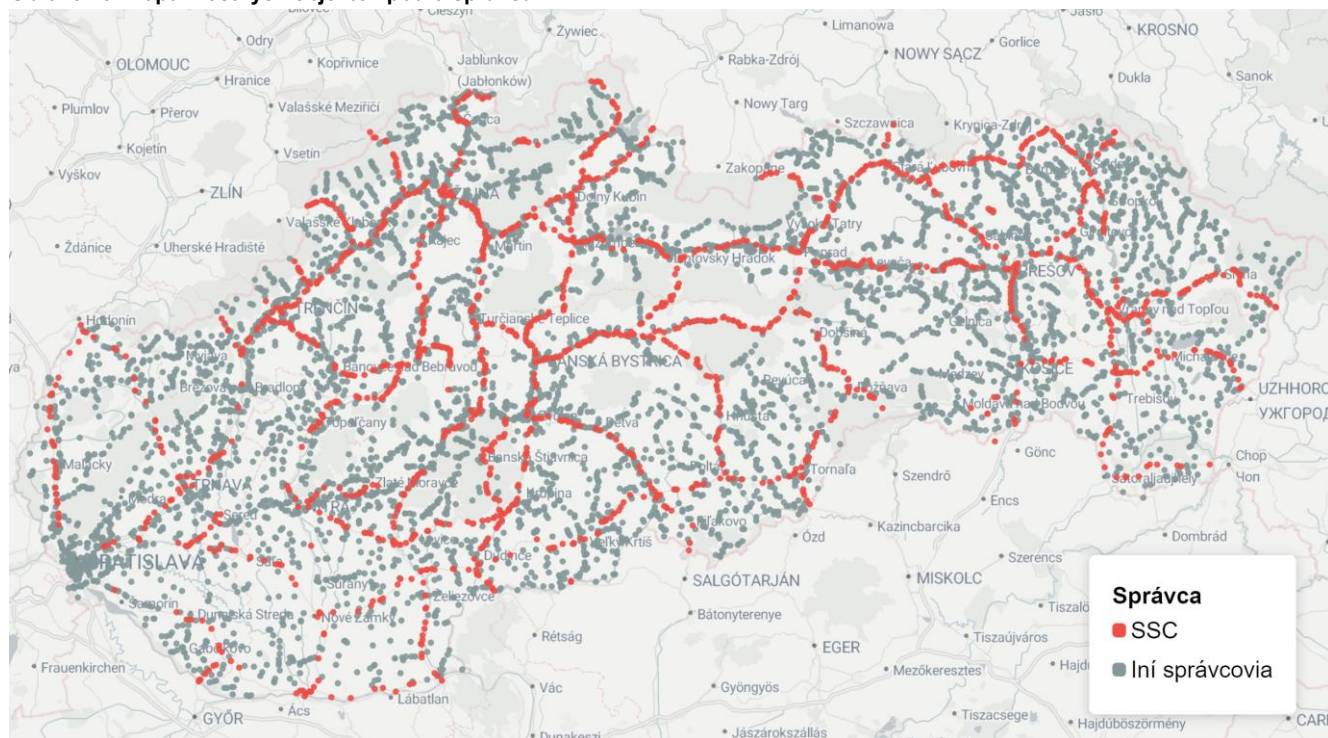
<sup>18</sup> Cestné objekty – STS mostov rozdelenie podľa správco. Stav cestnej siete k 1.1.2025. Dostupné online: [https://www.cdb.sk/files/documents/cestna-databanka/vystupy-cdb/2025/kniha\\_mosty\\_sts\\_2025-01-01.pdf](https://www.cdb.sk/files/documents/cestna-databanka/vystupy-cdb/2025/kniha_mosty_sts_2025-01-01.pdf)

<sup>19</sup> V tejto štatistike sa nachádzajú všetky mosty na cestách I. triedy v správe SSC, NDS a Magistrátu hlavného mesta SR Bratislava

<sup>20</sup> Databáza mostných objektov SSC k 07.07.2025



**Obrázok 3: Mapa mostných objektov podľa správcu**



Zdroj: CDB. Dostupné online: <https://www.cdb.sk/sk/statisticke-vystupy/2025.alej>

### 2.2.3 Technický stav mostov na cestách I. triedy

STS mostov je hlavným ukazovateľom spoľahlivosti, bezpečnosti a schopnosti plniť ich funkciu v rámci dopravnej infraštruktúry. V prípade ciest I. triedy ide o strategické objekty, ktorých stav priamo ovplyvňuje dostupnosť v regiónoch, plynulosť dopravy a celkovú efektívnosť dopravnej siete. Degradácia týchto konštrukcií preto predstavuje nielen technický, ale aj ekonomicko-spoločenský problém.

Stav mostov je výsledkom dlhodobého pôsobenia viacerých faktorov, ktoré ovplyvňujú rýchlosť degradácie, poruchovosť a zostatkovú životnosť mosta. Najvýznamnejšie z nich sú uvedené v nasledujúcej tabuľke.

**Tabuľka 11: Kľúčové faktory ovplyvňujúce technický stav mostov na cestách I. triedy**

Faktor	Vplyv
<b>Vek konštrukcie</b>	Väčšina mostov bola postavená v období 1930 – 1980, čo znamená, že mnohé z nich už prekročili svoju projektovanú životnosť a vykazujú prirodzené známky opotrebovania. Vek mostných objektov prirodzene ovplyvňuje technický stav konštrukčných prvkov v dôsledku dlhodobého pôsobenia environmentálnych a prevádzkových faktorov.
<b>Použitý materiál</b>	Materiály a technológie použité v minulosti, ako napríklad určité typy betónu alebo oceľových prvkov, sa odlišujú od dnešných noriem a štandardov. Ich odolnosť voči opotrebovaniu a vonkajším vplyvom môže byť rôzna v závislosti od spôsobu zabudovania a údržby.
<b>Dopravné zaťaženie</b>	V poslednej dekáde došlo k významnému nárastu nákladnej dopravy, ktorá zvyšuje statické aj dynamické zaťaženie a urýchľuje opotrebovanie nosných prvkov.
<b>Úroveň údržby a obnovy</b>	Spôsob a pravidelnosť vykonávanej údržby zohrávajú významnú úlohu pri zachovávaní funkčnosti mostných konštrukcií. V prípade absencie plánovanej obnovy a diagnostiky môže dochádzať k postupnému zhoršovaniu technického stavu prvkov konštrukcie.

Zdroj: Vlastná analýza Poradcov

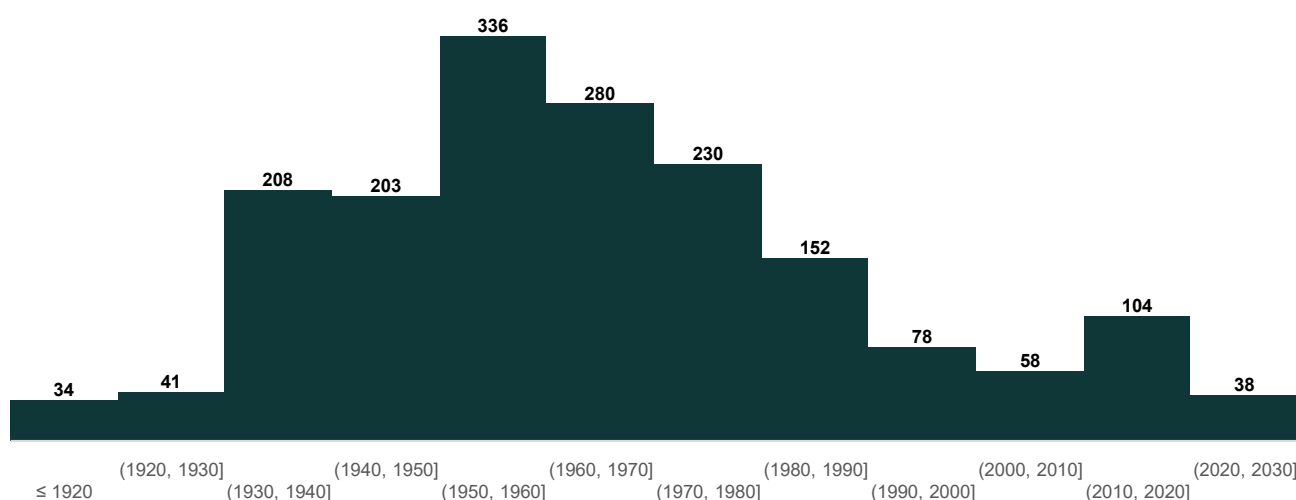
Tieto faktory sú základom pri interpretácii technického stavu a tvoria základ pre určenie priorit rekonštrukcií a obnovy. V nadväznosti na takéto faktory sú mosty priebežne diagnostikované a zaradené do príslušných kategórií podľa metodiky SSC.

### Veková štruktúra mostov

Veková štruktúra mostných objektov významne ovplyvňuje ich STS, zostatkovú životnosť a potrebu rekonštrukcie. Z pohľadu technického opotrebovania, materiálového starnutia a nedostatočnej obnovy má vek konštrukcie priamy vplyv na výskyt porúch a zníženie zaťažiteľnosti.

Podľa technických predpisov sú mostné objekty navrhované s teoretickou životnosťou 100 rokov (TP 077), pričom z pohľadu plánovania údržby sa ako referenčná hodnota štandardne uplatňuje životnosť 80 rokov (TP 003). Tieto hodnoty predpokladajú optimálne podmienky prevádzky, pravidelnú údržbu a absenciu mimoriadnych zaťažení. V praxi sa však životnosť mosta skracuje najmä v dôsledku zanedbanej údržby, rastúceho dopravného zaťaženia a pôsobenia klimatických vplyvov.

Graf 9: Rozloženie mostov na cestách I. triedy podľa dekády výstavby

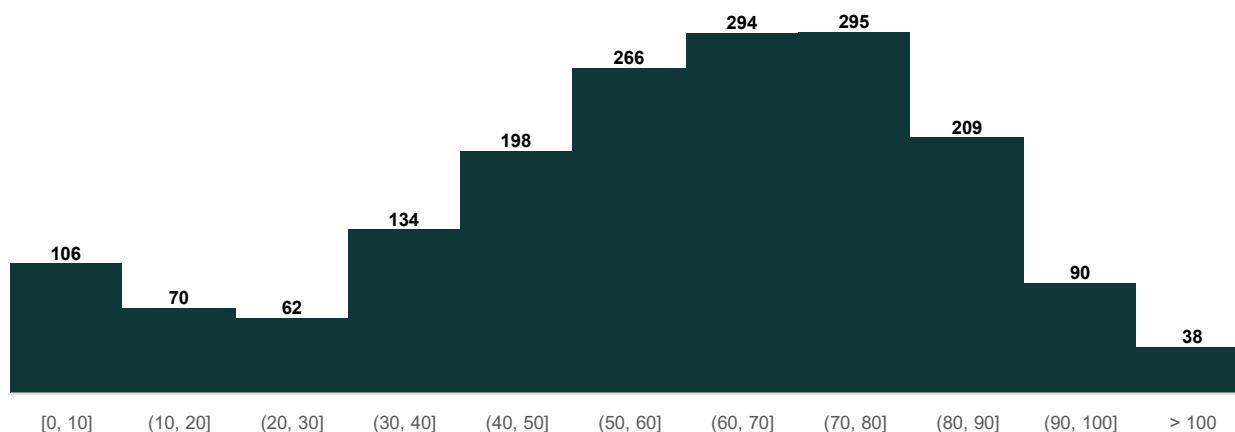


Zdroj: Databáza mostných objektov SSC k 07.07.2025

Z údajov SSC vyplýva, že výstavba mostov sa odohrala najmä v rozmedzí 30-tych až 80-tych rokov 20. storočia. Približne 16 % mostov na cestách I. triedy je starších ako 80 rokov, teda už prekročilo štandardne uvažovanú referenčnú životnosť. Tieto mosty boli postavené prevažne pred rokom 1945 a z konštrukčného hľadiska predstavujú najrizikovejšiu časť infraštruktúry. Mnohé z nich dnes nezodpovedajú nárokom na modernú dopravu, či už z pohľadu intenzity zaťaženia alebo bezpečnostných štandardov, a čelia preto pokročilej technickej degradácii.

Zároveň približne 26 % mostov bolo vybudovaných po roku 1980, čo znamená, že viac než 74 % objektov má 40 a viac rokov, teda sa nachádza v období, keď sa z pohľadu ich životného cyklu očakáva zrýchlená degradácia a rastúce nároky na údržbu alebo obnovu.

Graf 10: Distribúcia všetkých mostov I. triedy pod správou SSC podľa veku (v rokoch)



Zdroj: Databáza mostných objektov SSC k 07.07.2025

## Materiál nosných konštrukcií

Materiál nosnej konštrukcie predstavuje jeden zo základných technických atribútov mostného objektu. Zvolený stavebný materiál priamo ovplyvňuje konštrukčné riešenie, výrobnú a montážnu technológiu, statické vlastnosti, odolnosť voči zaťaženiu aj životnosť mosta. Z hľadiska správy cestnej infraštruktúry má zároveň významný vplyv na plánovanie údržby, rekonštrukcie a posudzovanie zostatkovej životnosti objektu.

Nasledujúca tabuľka sumarizuje štyri najrozšírenejšie materiály nosných konštrukcií a ich technické charakteristiky z pohľadu histórie, výstavby a súčasného stavu:

Tabuľka 12: Najrozšírenejšie materiály nosných konštrukcií a ich charakteristiky

Materiál nosnej konštrukcie	
<b>Monolitický železobetón</b>	<p>Monolitický železobetón je najrozšírenejším materiálom nosných konštrukcií mostov na cestách I. triedy. Najväčší nárast výstavby mostov s týmto materiálom sa datuje do 60-tych až 80-tych rokov 20. storočia, pričom sa používal najmä pri mostoch s menším až stredným rozpätím (do 25 m). Konštrukcia je zhotovená priamo na stavbe z čerstvého betónu s výstužou, bez prefabrikovaných dielcov.</p> <p>Medzi výhody patria:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▲ tvarová variabilita;</li><li>▲ tesnosť a vodotesnosť konštrukcie;</li><li>▲ dlhšia životnosť a nízke nároky na údržbu.</li></ul> <p>Z hľadiska údržby je jeho slabinou:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▲ často nedostatočná ochrana výstuže voči korózii;</li><li>▲ neexistujúca alebo poškodená hydroizolácia;</li><li>▲ krehká konštrukcia ložísk v starších objektoch.</li></ul> <p>Tieto slabiny sa v podobnej miere týkajú aj starších generácií vopred predpätých nosníkov, ktoré boli používané v tom istom období.</p>
<b>Prefabrikovaný predpätý betón</b>	<p>Tento typ sa v slovenských podmienkach začal výraznejšie uplatňovať od 70-tych rokov, pričom dominoval v 80-tych a 90-tych rokoch. Použitie predpätia umožnilo premostenie dlhších rozpätí a zníženie výšky nosnej konštrukcie. Vyrábané sériovo v betonárňach, osadzované žeriavom na ložiská.</p> <p>Medzi výhody patria:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▲ vyššia únosnosť a trvanlivosť;</li><li>▲ menšie deformácie pri zaťažení;</li><li>▲ rýchla montáž.</li></ul> <p>Medzi slabé stránky tohto typu konštrukcie patrí:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▲ logistika a doprava dielcov</li><li>▲ spoje a spoľahlivosť spojov</li><li>▲ menšia flexibilita oproti monolitickým konštrukciám.</li></ul> <p>V súčasnosti je tento typ konštrukcie stále relatívne moderný a často vyhovujúci, najmä ak bol kvalitne udržiavaný.</p> <p>Osobitnou kategóriou v rámci tejto skupiny sú tzv. „Vloššáky“ - typizované prefabrikované predpäté nosníky, ktoré sa vo veľkom nasadzovali najmä v 60-tych a 70-tych rokoch. Ich hlavnou výhodou bola rýchla výstavba a štandardizovaný výrobný proces. Z technického hľadiska však išlo o riešenia s viacerými slabínami – obmedzené rozpätie, zložitá spojenie nosníkov, náchylnosť na koróziu a slabé krytie výstuže. Dnes patria medzi najrizikovejšie mostné konštrukcie a ich obnova je technicky aj finančne náročná.<sup>21</sup></p>
<b>Prefabrikovaný železobetón</b>	<p>Rozšírený bol najmä v 60-tych a 70-tych rokoch, kedy sa hľadali rýchle a štandardizované riešenia na prekonanie menších prekážok. Použité boli nepredpäté dielce, často malé nosníky a dosky (napr. panelové mosty), vhodné do rozpätí 15 – 20 metrov.</p> <p>Medzi výhody patria:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▲ rýchla montáž;</li><li>▲ nižšie náklady;</li><li>▲ možnosť sériovej výroby a s tým spojená vyššia kvalita v továrenských podmienkach.</li></ul> <p>Slabé stránky tohto typu mostu zahŕňajú:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▲ nízka únosnosť voči dnešnému nákladnému zaťaženiu;</li><li>▲ náchylnosť na koróziu v stykoch a škárach medzi dielcami;</li><li>▲ častá absencia systémovej údržby.</li></ul> <p>Veľa mostov tohto typu je dnes v zlom technickom stave, pričom technicky už prekročili svoju projektovanú životnosť.</p>
<b>Monolitický prostý betón</b>	<p>Ide o najstarší z analyzovaných typov – objavuje sa najmä v objektoch postavených do 50-tych rokov 20. storočia (niektoré dokonca ešte pred rokom 1930). Tieto konštrukcie boli realizované bez výstuže alebo len s minimálnou výstužou, často ako klenby, dosky alebo jednoduché rámové konštrukcie.</p> <p>Medzi výhody patria:</p>

<sup>21</sup> TP 006: Hodnotenie statických dôsledkov porúch mostov z prefabrikovaných nosníkov „Vloššák“. Dostupné online: [https://www.ssc.sk/files/documents/technicke-predpisy/tp/tp\\_006.pdf](https://www.ssc.sk/files/documents/technicke-predpisy/tp/tp_006.pdf)

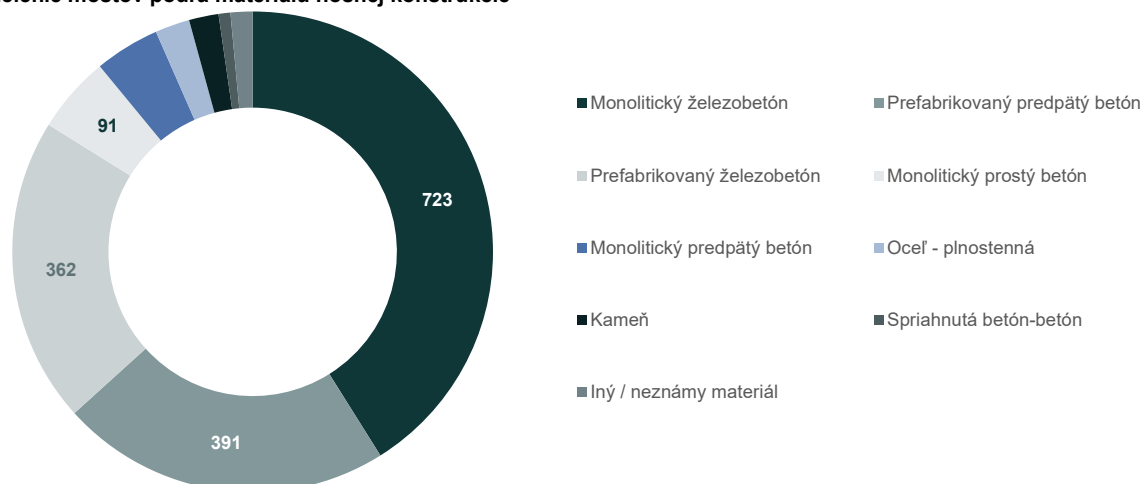
## Materiál nosnej konštrukcie

- ▲ jednoduchosť konštrukcie;
  - ▲ jednoduché opravy a údržba;
  - ▲ nízke náklady na materiál a prácu.
- Medzi typické slabiny tohto typu mosta patrí:
- ▲ nízka nosnosť a pružnosť;
  - ▲ citlivosť na premrzanie a dehydratáciu betónu;
  - ▲ zvyčajne nevyhovujúce ložiská a závery.

Zdroj: Vlastná analýza Poradcov

Mostné objekty na cestách I. triedy boli budované počas niekoľkých odlišných historických etáp, z ktorých každá priniesla špecifické konštrukčné a materiálové prístupy. Najvýraznejšie boli zastúpené v obdobiach rozsiahlej výstavby v 50-tych až 80-tych rokoch 20. storočia, kedy dominoval monolitický železobetón a postupne sa presadzovali aj prefabrikované konštrukcie z betónu s predpätím. Výnimočne sa v sieti nachádzajú aj staršie mosty z obdobia pred druhou svetovou vojnou, zhotovené z monolitického prostého betónu, alebo kombinovaných technológií. Jednotlivé materiály sa líšia nielen svojou únosnosťou a trvanlivosťou, ale aj citlivosťou na vonkajšie vplyvy, ako je mráz, voda, dopravná záťaž, korózia výstuže či zmeny v technických normách. Staršie konštrukcie často nespĺňajú dnešné požiadavky na zaťažiteľnosť alebo bezpečnostné štandardy, čo sa odráža aj na ich STS. Správne pochopenie materiálovej skladby preto umožňuje presnejšie vyhodnotenie rizík zlyhania mosta a zefektívňuje investičné plánovanie v rámci siete (viď. Graf 11).

Graf 11: Rozdelenie mostov podľa materiálu nosnej konštrukcie



Zdroj: Databáza mostných objektov SSC k 07.07.2025

## Prevádzkové zaťaženie a intenzity dopravy na cestách I. triedy

Cesty I. triedy predstavujú základný pilier cestnej infraštruktúry SR, najmä v oblastiach, kde absentuje plnohodnotná sieť diaľnic a rýchlostných ciest. Slúžia ako hlavné spojnice medzi regiónmi a zároveň zabezpečujú tranzitnú aj vnútroštátnu dopravu. Dopravné zaťaženie týchto ciest prirodzene odráža rastúcu mobilitu obyvateľstva, zvýšený objem prepravovaného tovaru a zmeny v logistike.

Výsledky Celoštátneho sčítania dopravy (CSD) 2022 / 2023, ktoré realizovala SSC, potvrdzujú, že intenzita dopravy na týchto komunikáciách naďalej rastie. V porovnaní s rokom 2015 ročná priemerná denná intenzita (RPDI) vzrástla na cestách I. triedy o 13 %.<sup>22</sup>

Tento rast je významný nielen z hľadiska absolútneho objemu dopravy, ale aj preto, že prevyšuje tempo rastu zaznamenané na diaľniciach a rýchlostných cestách, kde došlo k zvýšeniu RPDI o približne 8,2 %. Znamená to, že cesty I. triedy absorbujú disproporčne veľkú časť nárastu mobility, najmä v úsekoch, kde diaľnice ešte neboli dobudované alebo chýbajú alternatívne spojenia.

<sup>22</sup> Výsledky Celoštátneho sčítania dopravy 2022/2023, SSC. Dostupné online: [https://www.ssc.sk/files/documents/tlacove\\_spravy/ts\\_09\\_11\\_2023\\_dopravne\\_intenzity.pdf](https://www.ssc.sk/files/documents/tlacove_spravy/ts_09_11_2023_dopravne_intenzity.pdf)

**Tabuľka 13: Medziročné zmeny dopravnej intenzity podľa typu komunikácie podľa výsledkov CSD v rokoch 2015 a 2022 / 2023.**

Typ komunikácie	Zmena dopravnej intenzity medzi 2015 – 2022 (%)
Diaľnice a rýchlostné cesty	+ 8,2%
Cesty I. triedy	+ 13,0%
Cesty II. triedy	+ 9,5%
Cesty III. triedy	+ 12,7%

Zdroj: Výsledky Celoštátneho sčítania dopravy 2022 / 2023, SSC

Zásadným faktorom ovplyvňujúcim životnosť a technický stav mostov je vysoký podiel nákladnej dopravy. V roku 2022 predstavoval podiel nákladných vozidiel (vrátane ťažkej kamiónovej dopravy a dodávok) na cestách I. triedy 17,1 %, pričom oproti roku 2015 vzrástla o 16,3 %. Na niektorých úsekoch bez možnosti alternatívneho využitia diaľnice / rýchlostnej cesty podiel nákladnej dopravy presahuje 25,0 %, čo má výrazný dopad na tempo opotrebovávania vozoviek, potrebu častejšej údržby, zhoršovanie kvality povrchov ciest a bezpečnosti premávky. Rastúce intenzity navyše nie sú rovnomerné. Najvýraznejší rast sa prejavuje v okolí väčších miest a v tranzitných koridoroch, čo zvyšuje tlak na vybrané úseky, ktoré sú často už dnes preťažené.

Mostné objekty sú priamo ovplyvnené týmito trendmi. Rýchlejší rast nákladnej dopravy ako osobnej predstavuje neúmerné technické zaťaženie, ktoré vedie k zrýchlenému opotrebovaniu konštrukcií.

**Tabuľka 14: Rast dopravnej intenzity podľa typu vozidla a ich podiel na doprave v roku 2022**

Typ vozidla	Zmena dopravnej intenzity medzi 2015 – 2022 (%)	Podiel na doprave v 2022 (%)
Osobné vozidlá	+ 13,8%	82,2%
Nákladné vozidlá	+ 16,3%	17,1%
Motocykle	+ 35,3%	0,7%
<b>Všetky typy (vážený priemer)</b>	<b>+ 14,3%</b>	

Zdroj: Výsledky Celoštátneho sčítania dopravy 2022 / 2023, SSC

Z pohľadu výhľadu je trend rastu intenzít jednoznačný. MD SR a SSC v rámci svojich interných prognóz (TP 070)<sup>23</sup> odhadujú, že do roku 2040 môže priemerná denná intenzita dopravy na vybraných úsekoch ciest I. triedy vzrásť o 30 až 50 % oproti hodnotám z roku 2010, v závislosti od regiónu a typu dopravy. Do prognóz sú zahrnuté aj predpoklady hospodárskeho rastu, demografického vývoja, rozšírenia prímestských oblastí a rozvoja logistiky. Očakáva sa tiež nárast objemu prepravy tovarov po ceste na úkor železničnej dopravy, čo bude znamenať vyšší podiel ťažkých vozidiel aj na komunikáciách nižších tried a zvýšený tlak na infraštruktúru, najmä na mosty.

V súhrne možno konštatovať, že doprava na cestách I. triedy v SR narástla za posledné roky citeľne, pričom aktuálne hodnoty intenzít výrazne prevyšujú stav pred desiatimi rokmi. Mostné objekty na cestách I. triedy sú čoraz viac vystavené dopravnému zaťaženiu, ktoré prekračuje parametre, na ktoré boli pôvodne navrhnuté. Vzhľadom na súčasné tempo vývoja a prognózy do roku 2040 je zrejmé, že bez masívnej modernizácie a obnovy bude infraštruktúra ciest I. triedy čoraz viac narážať na svoje fyzické a kapacitné limity.

## Údržba mostov v správe SSC

Správu, technické hodnotenie a údržbu mostov na cestách I. triedy zabezpečuje SSC, ktorá túto činnosť vykonáva v súlade s príslušnými technickými predpismi, najmä TP 060 – Prehliadky mostov a TP 077 – Systém hospodárenia s mostami. SSC vedie centrálnu evidenciu mostov v IS MCS<sup>24</sup>, ktorý je nadstavbou CDB a slúži na evidenciu, hodnotenie a plánovanie údržby, opráv a rekonštrukcií mostov. Tento systém obsahuje podrobné technické a prevádzkové údaje o každom mostnom objekte, vrátane:

- ▲ lokalizácia mosta v cestnej sieti;
- ▲ geometrické parametre (dĺžka, šírka, výška premostenia);
- ▲ typ a materiál nosnej konštrukcie;
- ▲ trieda zaťažiteľnosti a výsledky statických výpočtov;

<sup>23</sup> TP 070: Prognózovanie výhľadových intenzít na cestnej sieti do roku 2040. Dostupné online:

[https://www.ssc.sk/files/documents/technicke-predpisy/tp\\_070.pdf](https://www.ssc.sk/files/documents/technicke-predpisy/tp_070.pdf)

<sup>24</sup> Informačný systém modelu cestnej siete. Dostupné online: <https://ismcs.cdb.sk/>



- ▲ diagnostické údaje a výsledky prehliadok;
- ▲ história opráv a zásahov;
- ▲ naliehavosť opráv;
- ▲ STS.

Základom riadneho výkonu správy mostov je systém pravidelných prehliadok vykonávaných podľa TP 060 a TP 059, ktoré určujú formu, periodicitu a obsah ich stavebno-technického hodnotenia. V praxi sa uplatňujú štyri základné typy prehliadok:

Tabuľka 15: Typy prehliadok mostov

Typ prehliadky	Frekvencia	Popis
<b>Bežná prehliadka</b>	1-krát ročne	Vizuálna kontrola mosta (najmä funkčných častí a povrchov), ktorá slúži na včasné odhalenie bežných porúch a nedostatkov, evidenciu zmien a poškodení.
<b>Hlavná prehliadka</b>	Periodicita podľa STS a typu mosta: a) Betónové, železobetónové, predpäté betónové, spriahnuté ocelobetónové a oceleové mosty: ▲ STS I – III: každých 6 rokov. ▲ STS IV – V: každé 4 roky. ▲ STS VI – VII: každé 2 roky. ▲ Drevené mosty: každé 2 roky.	Najvyššia forma odbornej revízie. Komplexné zhodnotenie technického stavu: stav konštrukcie ako celku, jednotlivých častí mosta (nosná konštrukcia, spodná stavba, vybavenie) a jeho zariadení z hľadiska zaťažiteľnosti, životnosti a funkčnosti mosta, ako súčasti cestnej komunikácie.
<b>Mimoriadna prehliadka</b>	podľa potreby (ad-hoc)	Vykonáva sa podľa potreby, najmä po nadmerných prepravách, podozrení na poruchy, po zmenách geometrie, alebo po mimoriadnych udalostiach. Cieľom je zistiť rozsah poškodenia a rozhodnúť o ďalšej prevádzke mosta.
<b>Doplňujúca prehliadka</b>	podľa potreby (cieľovo)	Cieľená diagnostická prehliadka konkrétnej časti alebo prvku mosta (napr. ložísk, mostovky, izolácie), spravidla vyvolaná výsledkami predchádzajúcich prehliadok. Služi na potvrdenie, či vyvrátenie podozrení na poruchy.
<b>Podrobná diagnostická prehliadka</b>	podľa potreby (nie je pravidelná)	Špeciálne doplnenie systému prehliadok. Ide o hĺbkovú diagnostiku, využívajúcu nedeštruktívne skúšky alebo laboratórne analýzy. Spravidla sa nariaďuje pri podozrení na závažné poruchy alebo pred veľkou rekonštrukciou.

Zdroj: Technický predpis TP 060 a TP 059, SSC. Dostupné online: [https://www.ssc.sk/files/documents/technicke-predpisy/tp/tp\\_060.pdf](https://www.ssc.sk/files/documents/technicke-predpisy/tp/tp_060.pdf)

Výsledky prehliadok sú systematicky zapisované do IS MCS a tvoria podklad pre multikritériálne hodnotenie, ktoré SSC aplikuje pri plánovaní zásahov:

Tabuľka 16: Kľúčové ukazovatele evidované v IS MCS

Index	Názov stavu	Rozsah hodnôt	Využitie v správe
<b>ISTS</b>	Index stavebno-technického stavu	I – VII (podľa stupňa STS)	Komplexné hodnotenie mosta stanovené na základe váženého alebo aritmetického priemeru hodnotení prvkov mosta. Vyjadruje aktuálny technický stav mosta, ale nemá prognostickú hodnotu.
<b>IZS</b>	Index zvyškovej životnosti	$\geq 0$ (bez hornej hranice), vyjadrený v rokoch	Predstavuje pravdepodobnú zostávajúcu životnosť mosta, teda interval do dosiahnutia minimálnej akceptovateľnej zaťažiteľnosti. Má prognostický charakter.
<b>IBM</b>	Index bezpečnosti mosta	1 – 7 (najhoršie hodnotenie prvku mosta)	Vyjadruje najhoršie hodnotenie jednotlivého prvku mosta zo stupnice 1 – 7.
<b>KČ</b>	Klasifikačné číslo	Číselná hodnota podľa vzorca: $KČ = 10\,000 \times IBM + 1\,000 \times (10 - IZS) + 10 \times ISTS + IID$	Integrovaný ukazovateľ, ktorý kvantifikuje všetky podstatné skutočnosti a určuje poradie naliehavosti opráv mostov.
<b>IID</b>	Index intenzity dopravy		Pomocný parameter reflektujúci dopravné zaťaženie mosta. Používa sa pri rozšírenom výpočte KČ, aby dopravné vyťažené mosty dostávali vyššiu prioritu.

Zdroj: Technický predpis TP 077, SSC. Dostupné online: <https://www.ssc.sk/files/documents/technicke-predpisy/tp/tp.pdf>

### Index stavebno-technického stavu (ISTS)

ISTS je základným technickým ukazovateľom, ktorý vyjadruje **celkový fyzický stav mostného objektu**. Hodnota sa stanovuje na základe výsledkov hlavných prehliadok, ktoré posudzujú jednotlivé časti konštrukcie, teda nosnú konštrukciu, spodnú stavbu, vybavenie a ostatné prvky z hľadiska rozsahu, typu a závažnosti porúch. Používa



škálu od I do VII, ktorá zohľadňuje rozsah a závažnosť porúch, celkovú funkčnosť konštrukcie a úroveň zaistenia bezpečnosti. Táto klasifikácia reflektuje celkovú mieru degradácie konštrukcie, rozsah porúch, funkčnosť jednotlivých prvkov a schopnosť mosta bezpečne plniť svoju funkciu.

Tabuľka 17: Klasifikácia STS mostov podľa TP 060

Stupeň STS	Názov stavu	Popis technického stavu
I	Bezchybný	Výborný technický stav, bez akýchkoľvek skrytých alebo zjavných porúch
II	Veľmi dobrý	Výskyt drobných, len vzhľadových porúch bez vplyvu na bezpečnosť či zaťažiteľnosť mosta
III	Dobrý	Výskyt väčších porúch, bez vplyvu na bezpečnosť či zaťažiteľnosť mosta
IV	Uspokojivý	Výskyt porúch, ktoré nemajú okamžitý vplyv na zaťažiteľnosť mosta, avšak ktoré ju môžu bez zásahu v budúcnosti ovplyvniť
V	Zlý	Výskyt porúch, ktoré majú nepriaznivý vplyv na zaťažiteľnosť mosta, ale sú odstrániteľné ešte bez výmeny poruchových súčastí
VI	Veľmi zlý	Výskyt porúch, ktoré ovplyvňujú zaťažiteľnosť mosta a nedajú sa odstrániť bez výmeny poruchových alebo doplnenia chýbajúcich súčastí
VII	Havarijný	Výskyt porúch, ktoré ovplyvňujú zaťažiteľnosť mosta do takej miery, že vyžadujú okamžitú nápravu k odvráteniu hrozacej katastrofy

Zdroj: Dodatok č. 1 k TP 060, SSC. Dostupné online: [https://www.ssc.sk/files/documents/technicke-predpisy/tp/dodatok\\_1\\_tp%20060\\_2024.pdf](https://www.ssc.sk/files/documents/technicke-predpisy/tp/dodatok_1_tp%20060_2024.pdf)

### Index zostatkovej životnosti (IZS)

IZS odhaduje **zostávajúcu životnosť mostného objektu** bez nutnosti zásadnej rekonštrukcie. Výpočet IZS vychádza z kombinácie:

- ▲ technického stavu (ISTS);
- ▲ indexu bezpečnosti mosta (IBM);
- ▲ veku mosta.

IZS sa udáva v rokoch a slúži najmä pre dlhodobé plánovanie zásahov. Objekt s nízkym IZS predstavuje riziko rýchleho prechodu do havarijného stavu, najmä ak je zároveň vysoko zaťažovaný a nachádza sa na kritickej trase. Prognóza vývoja IZS je základom pre preventívne plánovanie rekonštrukcií s cieľom predchádzať náhlým uzáverám.

### Index bezpečnosti mosta (IBM)

IBM je technický ukazovateľ, ktorý predstavuje **najhoršie hodnotenie jednotlivého prvku mosta** získané pri hlavnej prehliadke. Používa rovnakú sedemstupňovú škálu (1 – 7) ako ISTS a signalizuje najkritickejší prvok konštrukcie.

- ▲ IBM = 1 znamená bezchybný stav najhoršieho prvku.
- ▲ IBM = 7 znamená havarijný stav aspoň jedného prvku.

IBM slúži ako varovný ukazovateľ a vstupuje do výpočtu klasifikačného čísla (KČ).

### Klasifikačné číslo (KČ)

KČ je syntetický ukazovateľ, ktorý integruje ISTS, IZS a IBM. Slúži na **určenie poradia naliehavosti opráv mostov**. Výpočet sa realizuje podľa vzorcov uvedených v TP 077, pričom v rozšírenej verzii môže obsahovať aj index intenzity dopravy (IID). Hodnota KČ je základom pre zaradenie mostného objektu do príslušného balíka plánovaných opatrení a následné rozpočtovanie. Na základe tohto hodnotenia sa mostné objekty následne zaradia do skupín podľa naliehavosti ich opravy (viď. Tabuľka 18).

Tabuľka 18: Skupiny mostov z hľadiska naliehavosti opravy

Skupina	Charakteristika
A	Mostné objekty, ktoré je nutné opraviť ihneď pre odstránenie rizika novej havárie.
B	Mostné objekty, ktoré je nutné opraviť v blízkej budúcnosti.

Skupina	Charakteristika
C	Mostné objekty, ktoré je žiaduce opraviť v najbližšom plánovacom období z hľadiska súčasného stavu a ekonomických dôvodov (rýchlo sa zvyšujúce finančné náklady na opravu v prípade jej oddialenia).
D	Mostné objekty, ktoré vyžadujú opravu ako aj zvýšenú periodicitu a úroveň prehliadok.
E	Mostné objekty vyžadujúce väčšiu pozornosť pri prehliadkach a zvýšenú údržbu.
F	Mostné objekty vyžadujúce štandardnú údržbu.
G	Mostné objekty, ktoré vzhľadom na ich STS a vek nie je rentabilné opravovať; v záujme zachovania bezpečnosti prevádzky do jej ukončenia vyžadujú zvýšenú údržbu a zvýšenú periodicitu a úroveň prehliadok; je potrebné plánovať výstavbu nového objektu.

Zdroj: Technický predpis TP 077, SSC. Dostupné online: [https://www.ssc.sk/files/documents/technicke-predpisy/tp\\_tp\\_077.pdf](https://www.ssc.sk/files/documents/technicke-predpisy/tp_tp_077.pdf)

## 2.2.4 Úroveň investícií SSC do údržby a rekonštrukcie mostov

### 2.2.4.1 Rozpočtový rámec SSC a efektívnosť čerpania

Financovanie SSC je zabezpečované viacerými zdrojmi, pričom rozhodujúci podiel predstavuje štátny rozpočet. Systém je postavený na každoročnom kontrakte medzi MD SR a SSC, ktorý presne vymedzuje rozsah činností a financovania v danom rozpočtovom roku. Výška schváleného rozpočtu je stanovená zákonom o štátnom rozpočte a rozpočet SSC tvorí súčasť kapitoly MD SR, pričom zohľadňuje limity určené zriaďovateľom.

SSC hospodári ako rozpočtová organizácia s bežnými a kapitálovými výdavkami, ktoré v období 2021 – 2024 vykazovali značnú medziročnú volatilitu (Tabuľka 19). Bežné výdavky sa pohybovali v rozpätí približne 100 – 150 mil. EUR ročne, pričom miera čerpania dosahovala v niektorých rokoch až 98 – 99 % upraveného rozpočtu. Na prvý pohľad tento údaj naznačuje vysokú schopnosť využiť pridelené zdroje, avšak detailnejšia štruktúrna analýza ukazuje, že vysoká miera čerpania neznamena automaticky vysokú účelnosť vynaložených prostriedkov. Časť výdavkov môže smerovať na menej naliehavé alebo ľahšie realizovateľné projekty, ktoré sa stihnú pripraviť a uskutočniť v danom roku, zatiaľ čo kritickejšie investície zostávajú odložené pre nedostatok stabilného a včas dostupného financovania.

Kapitálové výdavky vykazovali ešte výraznejšie výkyvy, od 76,7 mil. EUR v roku 2021 po rekordných 206,1 mil. EUR v roku 2023, kedy bol zaznamenaný výrazný jednorazový nárast v dôsledku dočerpania eurofondov (viac ako 123 mil. EUR). Tento skok je viazaný na uzávierku programového obdobia EÚ fondov a nemožno ho považovať za trvalý trend. Po ich vyčerpaní sa objem kapitálových výdavkov vracia na výrazne nižšie úrovne, ktoré nepostačujú na systematickú obnovu cestnej infraštruktúry. Investičné plánovanie SSC je do veľkej miery ovplyvnené externými zdrojmi a časovaním ich čerpania, čo vedie k cyklickým výkyvom namiesto stabilného investičného tempa.

NKÚ vo svojej správe z júna 2025<sup>25</sup> zdôrazňuje, že model financovania SSC má zásadné systémové slabiny, predovšetkým absenciu strategického a viacročného plánovania a chronickú prax nastavovania nereálne nízkych počiatočných rozpočtov, ktoré sú až v priebehu roka navyšované. Bez ohľadu na zdroje financovania nebude možné zabezpečiť dlhodobé a predvídateľné plánovanie rekonštrukcií a modernizácií cestnej infraštruktúry, ak budú kapitálové výdavky na začiatku roka rozpočtované na symbolickej úrovni. Typickým príkladom sú roky 2022, 2023 a 2024, kedy zákon o štátnom rozpočte určoval kapitálové výdavky SSC len vo výške 270 tis. EUR, pričom reálne čerpanie presahovalo 140 mil. EUR (a v roku 2023 dokonca 200 mil. EUR). Takto nízko nastavený počiatočný rozpočet prakticky znemožňuje v prvých mesiacoch roka spustiť kľúčové investičné projekty, keďže uvoľňovanie väčšiny prostriedkov prebieha až prostredníctvom rozpočtových opatrení počas roka. Tento postup síce umožňuje politicko-finančnú flexibilitu, no v praxi významne obmedzuje schopnosť SSC efektívne a predvídateľne plánovať investičné akcie, keď musí reagovať na krátkodobé rozpočtové zmeny namiesto riadenia sa stabilným viacročným harmonogramom.

Vysoké medziročné výkyvy vo výdavkoch znemožňujú SSC plánovať obnovu mostov s dostatočným časovým predstihom. Mostné stavby si vyžadujú dlhý investičný cyklus – od projektovej prípravy, cez povoľovacie procesy až po VO. Tieto procesy je však ťažké efektívne koordinovať, ak sa dostupný objem zdrojov zásadne mení z roka na rok. Výsledkom je nízka investičná predvídateľnosť, časté posúvanie rekonštrukcií na neurčito a akumulácia technických problémov, ktoré v konečnom dôsledku zvyšujú náklady na budúce opravy a zhoršujú bezpečnosť dopravnej siete.

Schválený rozpočet zároveň dlhodobo nezohľadňuje plné finančné krytie potrieb SSC. Podľa zástupcov SSC, reálne investičné požiadavky na výstavbu a obnovu opakovane výrazne prevyšujú zákonom stanovené limity

<sup>25</sup> Správa NKÚ: Protokol o výsledku kontroly Investičné projekty v cestnej doprave (KA-006/2025/1120), jún 2025

rozpočtov, čo vedie k odkladaniu alebo redukovaniu projektov aj napriek tomu, že vláda SR schválila ich prioritizáciu a harmonogram realizácie. Nedostatočné finančné krytie má priamy vplyv na zrýchlenú degradáciu cestnej siete a rast investičného dlhu, ktorý bude pri súčasnom tempe financovania ďalej narastať.

Tabuľka 19: Rozpočet, úpravy rozpočtu a skutočné čerpanie bežných a kapitálových výdavkov SSC (2021 – 2024)

Druh výdavku, v tis. EUR	2021			2022		
	Rozpočet	Upravený rozpočet	Skutočné čerpanie	Rozpočet	Upravený rozpočet	Skutočné čerpanie
<b>Bežné výdavky celkom:</b>	<b>110 834</b>	<b>150 464</b>	<b>147 087</b>	<b>101 597</b>	<b>100 049</b>	<b>99 801</b>
Z toho oprava a údržba ciest	100 529	121 793	118 445	90 529	85 798	85 798
– v tom veľké plánované opravy	-	-	68 531	-	-	35 439
<b>Kapitálové výdavky celkom:</b>	<b>411 921</b>	<b>76 711</b>	<b>76 688</b>	<b>270</b>	<b>82 679</b>	<b>82 419</b>
Z toho na cestnú infraštruktúru	141 921	76 026	76 487	-	76 135	76 135
– v tom EÚ zdroje	-	35 046	35 046	-	41 187	41 187
Druh výdavku, v tis. EUR	2023			2024		
	Rozpočet	Upravený rozpočet	Skutočné čerpanie	Rozpočet	Upravený rozpočet	Skutočné čerpanie
<b>Bežné výdavky celkom:</b>	<b>127 499</b>	<b>107 757</b>	<b>107 572</b>	<b>100 279</b>	<b>118 423</b>	<b>118 334</b>
Z toho oprava a údržba ciest	90 529	88 710	88 710	80 529	87 529	85 729
– v tom veľké plánované opravy	-	-	29 270	-	-	40 000
<b>Kapitálové výdavky celkom:</b>	<b>270</b>	<b>206 105</b>	<b>204 117</b>	<b>270</b>	<b>142 944</b>	<b>142 932</b>
Z toho na cestnú infraštruktúru	-	205 180	203 260	-	141 547	141 354
– v tom EÚ zdroje	-	123 279	123 279	-	78 120	78 120

Zdroj: Výročné správy SSC 2023 – 2024

## 2.2.4.2 Výdavky na mosty v rámci celkového rozpočtu

### Bežné výdavky na mosty

V sledovanom období 2020 – 2024 tvorili bežné výdavky SSC určené na opravy a údržbu mostov len 2,0 – 4,2 mil. EUR ročne, priemerne 3,0 mil. EUR, čo v priemere za posledných 5 rokov predstavuje 3,6 % (Tabuľka 20) celkových bežných výdavkov SSC, ktoré sa pohybovali medzi 100 a 150 mil. EUR ročne. Tieto prostriedky sú využívané na priebežnú údržbu, drobné opravy, odstraňovanie havarijných porúch a preventívne opatrenia, ktoré síce spomaľujú degradáciu, ale nedokážu zásadne predĺžiť životnosť mostov v horších STS.

Vzhľadom na to, že podľa interných hodnotení SSC, potvrdené kontrolami NKÚ, sa podiel mostov v kategóriách STS V – VII v posledných rokoch neznižuje tempom, ktoré by bolo potrebné na zastavenie rastu investičného dlhu, možno konštatovať, že tento **objem bežných výdavkov na údržbu je nedostatočný na stabilizáciu siete mostov**.

Trend v podiele bežných výdavkov na mosty je navyše nestabilný. Zatiaľ čo v niektorých rokoch podiel dosiahol takmer 8 %, v roku 2024 klesol na 2,30 %. Táto volatilita odráža skôr ad hoc prístup k financovaniu bežnej údržby než stabilnú, dlhodobu plánovanú stratégiu. Priemerný podiel nákladov na údržbu mostov na celkových nákladoch údržby a opravy ciest I. triedy na úrovni 4 % SSC predstavuje relatívne nízky objem prostriedkov, ktorý postačuje len na základné udržiavacie zásahy, odstraňovanie havarijných porúch a prevenciu ďalšieho zhoršovania stavu, nie však na systematické predlžovanie životnosti mostov vo vyšších rizikových kategóriách.

Tabuľka 20: Bežné výdavky SSC na údržbu ciest a mostov (2020 – 2024)

V tis. EUR	2020	2021	2022	2023	2024	Priemer 2020 - 2024
<b>Bežné výdavky (OPEX)</b>	<b>59 774</b>	<b>147 087</b>	<b>99 690</b>	<b>107 572</b>	<b>118 389</b>	<b>106 478</b>
V tom						
Údržba a opravy ciest I. triedy	45 361	118 445	85 798	88 710	87 529	85 169
Opravy a údržba mostov	3 524	2 583	4 205	2 779	2 013	3 021
<b>Podiel nákladov na údržbu mostov</b>	<b>7,77%</b>	<b>2,18%</b>	<b>4,90%</b>	<b>3,13%</b>	<b>2,30%</b>	<b>3,55%</b>

Zdroj: Výročné správy SSC, analýza Poradcov

### Kapitálové výdavky na mosty

SSC v predchádzajúcich rokoch nevedla systematickú evidenciu kapitálových výdavkov vynaložených na rekonštrukciu mostov. Údaje v tejto granularite sú dostupné až od roku 2024, kedy SSC začala tieto výdavky samostatne sledovať a vykazovať. V roku 2024 bolo na rekonštrukciu a modernizáciu mostných objektov na cestách I. triedy vynaložených 17,9 mil. EUR. To predstavuje približne 12,6 % z celkových kapitálových výdavkov SSC na cestnú infraštruktúru (141,4 mil. EUR) v tom istom roku (viď. Tabuľka 21 nižšie).

Tabuľka 21: Rozpočet SSC na rekonštrukciu a modernizáciu mostných objektov na cestách I. triedy v roku 2024 (štátny rozpočet)

v tis. EUR	Rozpočet	Upravený rozpočet	Skutočné čerpanie	Podiel typu výdavku
Nákup pozemkov a nehmotných aktív	0	186	186	1%
Prípravná a projektová dokumentácia	0	1 407	1 407	8%
Realizácia stavieb a ich technického zhodnotenia	0	16 301	16 301	91%
<b>Kapitálové výdavky na mosty spolu</b>	<b>0</b>	<b>17 894</b>	<b>17 894</b>	

Zdroj: Výročná správa SSC

Podľa dostupných údajov SSC za posledných 5 rokov od 2020 do 2024 realizovala priemerne 17 investičných akcií ročne. Tento pojem však zahŕňa široké spektrum zásahov, od komplexných rekonštrukcií až po čiastkové práce ako výmeny vozoviek, sanácie častí nosnej konštrukcie či lokálne opravy. Preto neodráža výlučne počet komplexných rekonštrukcií celých mostných objektov a nie je priamym ukazovateľom skutočného tempa rekonštrukcií mostov.

Na druhej strane údaje z poslednej kontroly NKÚ z júna 2025 vykazujú obdobný priemer, teda 17 dokončených rekonštrukcií mostov ročne v období 2021 – 2024. (viď. Tabuľka 22). Až 54,6 % týchto projektov sa týkalo mostov v kategórii STS VI a približne 41 % sa po rekonštrukcii zaradilo do kategórií STS I a II.

Ešte realistickejší obraz o rozsahu obnovy ponúkajú údaje o zmenách v stave STS mostov. Podľa databázy SSC sa za posledných päť rokov v priemere len 6 mostov ročne zlepšilo o tri a viac kategórií STS, čo možno považovať za dôkaz skutočne komplexnej rekonštrukcie alebo výmeny nosných prvkov. Ak zahrnieme aj menej rozsiahle zásahy, ktoré viedli k zlepšeniu o dva alebo viac stupňov STS, priemerný počet vzrastie na 11 mostov ročne. Treba zároveň poznamenať, že medzi ukončením rekonštrukcie a jej záznamom v databáze môže existovať isté časové oneskorenie, takže reálne zlepšenia sa nemusia okamžite premietnuť do štatistík STS. Napriek tomu sú tieto hodnoty systematicky nižšie než počty, ktoré SSC formálne vykazuje ako ukončené rekonštrukcie.

Tieto rozdiely poukazujú na metodickú nejednotnosť v evidencii: zatiaľ čo administratívne štatistiky hovoria o približne 17 „rekonštrukciách“ ročne, z hľadiska skutočného dopadu na technický stav mostnej siete možno za plnohodnotné obnovy považovať len 11 – 13 mostov ročne.

Ak zohľadníme všetky tieto dáta, **možno ako najlepší odhad reálneho tempa komplexnej obnovy označiť približne 13 mostov ročne.** Tento údaj poukazuje na **veľmi nízku úroveň obnovy v kontexte mostnej siete s približne 1 800 mostmi, z ktorých takmer polovica je v zlom, nevyhovujúcom alebo havarijnom stave.** V tomto tempe by komplexná obnova trvala niekoľko desaťročí, pričom technický dlh by sa naďalej prehľboval.

**Tabuľka 22: Počet investičných akcií a dokončených rekonštrukcií mostov na cestách I. triedy (2020 – 2024)**

v tis. EUR	2020	2021	2022	2023	2024	Priemer 2021 - 2024
Počet investičných akcií (opráv, modernizácií alebo rekonštrukcií) na mostoch I. triedy (SSC)	4	9	10	30	33	17,2
Počet zrekonštruovaných mostov (NKÚ)	n/a	9	13	27	19	17,0
Počet rekonštrukcií podľa stavu STS (zlepšenie o 3 a viac)	3	11	4	5	7	6,0
Počet rekonštrukcií podľa stavu STS (zlepšenie o 2 a viac)	6	18	11	11	11	11,4
<b>Priemerný počet rekonštrukcií ročne (za posledných 5 rokov)</b>						<b>12,9</b>

Zdroj: dáta SSC, správa NKÚ (jún 2025)

Tieto údaje však treba hodnotiť aj v kontexte požadovaného tempa obnovy, ktoré by bolo potrebné nielen na udržanie, ale aj na postupné zlepšenie technického stavu mostov.

#### 2.2.4.3 Požadované tempo obnovy mostov

V porovnaní s odporúčaným tempom sú však tieto výsledky stále nedostatočné. NKÚ vo svojej analýze vychádza z predpokladu teoretickej 100-ročnej životnosti mosta, čo znamená potrebu každoročne komplexne zrekonštruovať minimálne 17 – 18 mostov, aby sa zabezpečilo len cyklické obnovovacie tempo, teda zachovanie súčasného stavu bez jeho zlepšenia. ÚHP vo svojej analýze z roku 2024 tento prístup spresňuje: reálny „udržiavací“ cieľ je podľa ich analýzy minimálne 20 komplexných rekonštrukcií ročne, aby sa sieť stabilizovala a zastavil sa jej ďalší úpadok. **To však predstavuje len úplné minimum potrebné na zachovanie súčasného stavu siete, ktorý je už dnes kritický** (viď. analýza v časti 2.3.1 Aktuálny technický stav mostných objektov).

Keďže v praxi a reálnych podmienkach Slovenska je na cestách I. triedy technická životnosť mostov často kratšia v dôsledku intenzívnejšej dopravnej záťaže, klimatických vplyvov a odkladania pravidelnej údržby, dá sa predpokladať, že aj toto minimálne tempo by v skutočnosti nemuselo stačiť na samotné udržanie dnešného stavu, a už vôbec nie na jeho zlepšenie.

**Cieľom Projektu však nie je udržať status quo, ale dosiahnuť merateľné zlepšenie: systematicky znižovať počet mostov v kategóriách STS V – VII a zvyšovať podiel objektov v dobrých STS.** Na to je potrebné tempo výrazne vyššie než minimálna hranica. Analýza ÚHP<sup>26</sup> naznačuje, že na stabilizáciu infraštruktúry by bolo potrebné minimálne dvojnásobné tempo oproti súčasnému (t. j. 40 – 50 mostov ročne) po dobu 20 rokov. To by síce zastavilo ďalšie zhoršovanie, no neriešilo by kritický stav takmer polovice mostného portfólia.

Na radikálne zlepšenie situácie by bolo v úvodných rokoch potrebné komplexne rekonštruovať dokonca viac než trojnásobok súčasného priemeru, teda 100 – 110 mostov ročne. ÚHP zdôrazňuje, že aby štát zabránil uzatváraniu mostov, musí zvýšiť tempo rekonštrukcií päťnásobne. **V prípade, že sa tak nestane, možno podľa nich o pár rokov očakávať, že každý ôsmy most, na cestách I. triedy bude uzavretý, či už úplne, alebo pre určitý typ dopravy. To by malo nielen bezpečnostné, ale aj významné socioekonomické dopady.**

Výrazné zlepšenie súčasnej situácie rapídny zvyšujú počet komplexne rekonštruovaných mostov bolo potvrdené aj v simulácii uskutočnenej Poradcom. Podľa tejto kalkulácie by úplná obnova 100 mostov ročne v období 2026 – 2028 s následným poklesom na ročnú obnovu 50 mostov od roku 2029 zabezpečila, že ku koncu kalkulovaného obdobia (rok 2060) sa bude viac ako 95 % mostov nachádzať v triedach STS IV a lepšej.

Tieto hodnoty korelujú aj s finančnými odhadmi SSC. Na udržanie dnešného stavu by podľa SSC bolo potrebné investovať 40 – 50 mil. EUR ročne, zatiaľ čo na jeho zlepšenie a zvrátenie negatívneho trendu by bolo potrebné vynaložiť minimálne 100 mil. EUR ročne.

Okrem samotného financovania je kľúčovým faktorom aj implementačná kapacita systému. Podľa odhadov SSC dokáže organizácia pri súčasnom nastavení procesov a s využitím externých kapacít ročne zrealizovať približne 40 – 50 mostných projektov. Tento údaj je navyše potrebné posudzovať v kontexte veľkosti (plošného rozsahu) a technickej náročnosti riešených mostných objektov. Rekonštrukcia rozsiahleho viaduktu si vyžiada neporovnateľne viac zdrojov a času než oprava menšieho mosta.

K ďalším kapacitným obmedzeniam, ktoré SSC identifikuje, patrí najmä nedostatok kvalifikovaných projektantov a statikov, nízky počet pracovníkov stavebného dozoru a obmedzená kapacita stavebného trhu. V praxi sa už viackrát stalo, že do VO na rekonštrukciu kritického mosta sa neprihlásil žiadny uchádzač. Tieto limity znamenajú, že aj pri dostatočnom financovaní nemusí byť možné okamžite navýšiť tempo rekonštrukcií na požadovanú úroveň, a preto je nevyhnutné paralelne s finančným posilnením investovať aj do posilnenia kapacít, systematickej prípravy projektov a rozvoja odborného personálu.

<sup>26</sup> ÚHP: Štát musí s rekonštrukciami mostov pridať. Dostupné online: <https://www.mfsr.sk/sk/financie/hodnota-za-peniaze/blogy-uhp/2024/rekonstrukcie-mostov/>

Doterajšie tempo obnovy zostáva nedostatočné na zabránenie ďalšej degradácie mostnej siete, a už vôbec nepostačuje na jej zlepšenie. Na zvrátenie trendu je potrebné tempo výrazne zvýšiť a podložiť ho stabilným financovaním, posilnenými kapacitami a koncepčným, dlhodobým plánovaním.

## Zhrnutie

Analýza vývoja STS mostov a výdavkov SSC potvrdzuje, že bez zásadnej zmeny investičného modelu SSC nebude možné zvrátiť trend rastu počtu mostov v najhorších kategóriách. **Úroveň investícií SSC do údržby a rekonštrukcie mostov je v dlhodobom horizonte zreteľne nepostačujúca a priamo sa odráža v zhoršovaní technického stavu mostnej infraštruktúry na cestách I. triedy.** Napriek tomu, že mosty patria medzi najkritickejšie prvky cestnej siete a ich poruchy môžu viesť k priamym obmedzeniam dopravy alebo k ohrozeniu bezpečnosti, objem finančných prostriedkov, ktorý štát a SSC každoročne vyčleňuje na ich údržbu a obnovu, zostáva na úrovni, ktorá nepokrýva ani prirodzené tempo opotrebenia. Analýza rozpočtových a prevádzkových údajov za posledných päť rokov, podporená zisteniami NKÚ a ÚHP, ukazuje, že existuje trvalý rozdiel medzi reálnou potrebou obnovy mostov a disponibilnými zdrojmi. Tento rozdiel sa neustále prehľbuje, čo sa premietá do rastúceho počtu mostov v kategóriách zlého, veľmi zlého a havarijného STS. Hoci SSC každoročne pripravuje poradcov na naliehavosti rekonštrukcií a opakovane upozorňuje MD SR a MF SR na potrebu zvýšiť financovanie, tieto požiadavky sa len zriedka premietajú do rozpočtu v rozsahu, ktorý by umožnil systematickú obnovu. Následkom je **kumulovanie investičného dlhu, ktorý podľa všetkých dostupných analýz dosahuje kritickú úroveň a bez zásadnej zmeny financovania bude v nasledujúcich rokoch ďalej rásť.** Perspektíva NKÚ, ÚHP aj Poradcov je v tomto jednoznačná: **na stabilizáciu stavu mostnej infraštruktúry je potrebné zvýšiť a dlhodobo garantovať vyššie tempo obnovy, pričom osobitná pozornosť musí byť venovaná systematickému odstraňovaniu mostov z kategórií STS V – VII, a preventívnemu riešeniu mostov v kategórii STS IV.**



## 2.3 Degradáčna krivka mostných objektov

### 2.3.1 Aktuálny technický stav mostných objektov

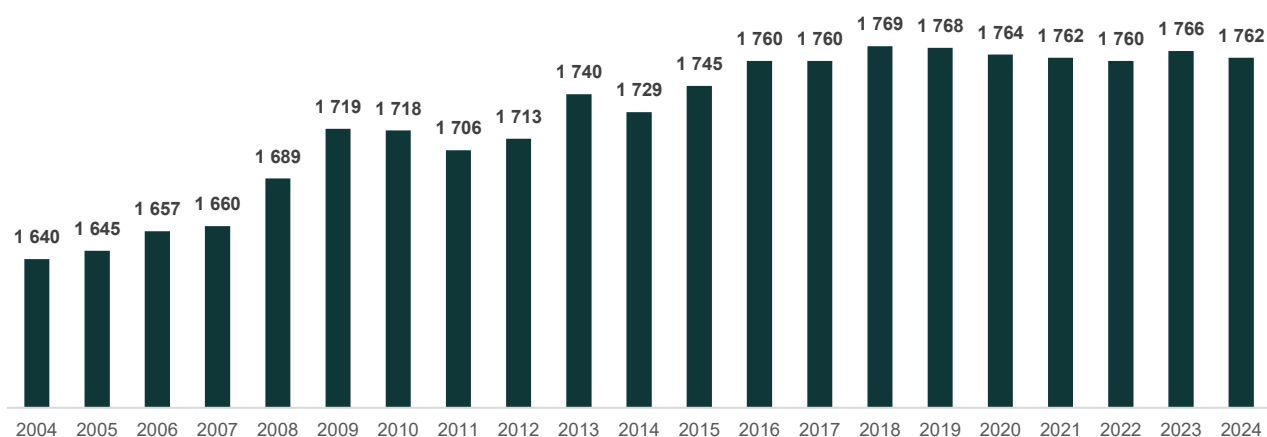
Podľa dostupných údajov, ktoré boli použité na vytvorenie množiny mostov zo dňa 1.1.2025 je 1 270 mostov na cestách I. triedy klasifikovaných v STS IV – VII, čo predstavuje 72,1 % mostov. Ide o konštrukcie, ktoré:

- ▲ strácajú statickú spoľahlivosť;
- ▲ vykazujú systematické poruchy nosných prvkov alebo ložísk; a
- ▲ v mnohých prípadoch nie sú schopné plnohodnotne znášať dopravné zaťaženie z bežnej prevádzky.

#### Celkový počet mostov

V priebehu rokov 2004 – 2024 počet mostov kontinuálne narastal, ako je vidno z priloženého grafu.

Graf 12: Vývoj celkového počtu mostov v rozmedzí rokov 2004 – 2024



Zdroj: Databáza mostných objektov SSC k 01.01.2025

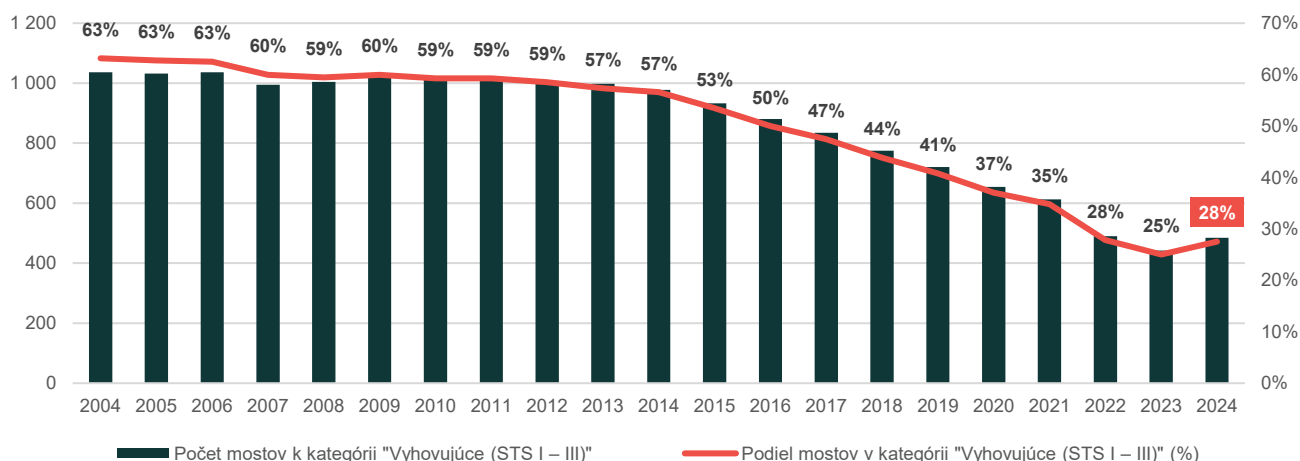
Ako je vidno v rozmedzí rokov 2004 – 2024 prichádzalo k priemernému nárastu počtu mostov o 5,8 ročne. Tento nárast bol spôsobený v prvom rade budovaním novej infraštruktúry v rámci ciest I. triedy.

#### Kategória Vyhovujúce (STS I – III)

V zmysle spracovania v nasledujúcich kapitolách Poradcovia pre lepšiu názornosť zlúčili mosty v STS I – III do jednej kategórie. Táto kategória zahŕňa mosty, ktoré v plnom rozsahu môžu slúžiť svojmu účelu, bez akýchkoľvek obmedzení pre verejnosť a takisto je predpoklad, že v horizonte nasledujúcich minimálne 15 rokov pri zachovaní bežnej údržby budú verejnosti slúžiť bez obmedzení. Tieto mosty boli súhrnne označené ako „Vyhovujúce“ nie v zmysle STS, ale pre zjednodušenie a lepšiu názornosť pri nasledujúcich analýzach.

Absolútne počty mostov vo vyhovujúcom stave (teda v triedach STS I – III) sa v priebehu rokov 2004 – 2024 výrazne znížili. Pokiaľ v roku 2004 bolo v tejto kategórii celkovo 1 036 mostov (63,2 %), v roku 2024 už iba 485 (27,5 %). Uvedené je zrejmé z priložených grafov a hlavným dôvodom je chýbajúce financovanie na rekonštrukciu a údržbu mostov. Takisto veľká časť mostov v tomto období prechádzala na svoju hranicu životnosti (v roku 2024 bolo z celkového množstva posudzovaných mostných objektov 661 starších ako 70 rokov).

Graf 13: Zmena počtu a podielu mostov v kategórii "Vyhovujúce (STS I – III)" v rokoch 2004 – 2024<sup>27</sup>

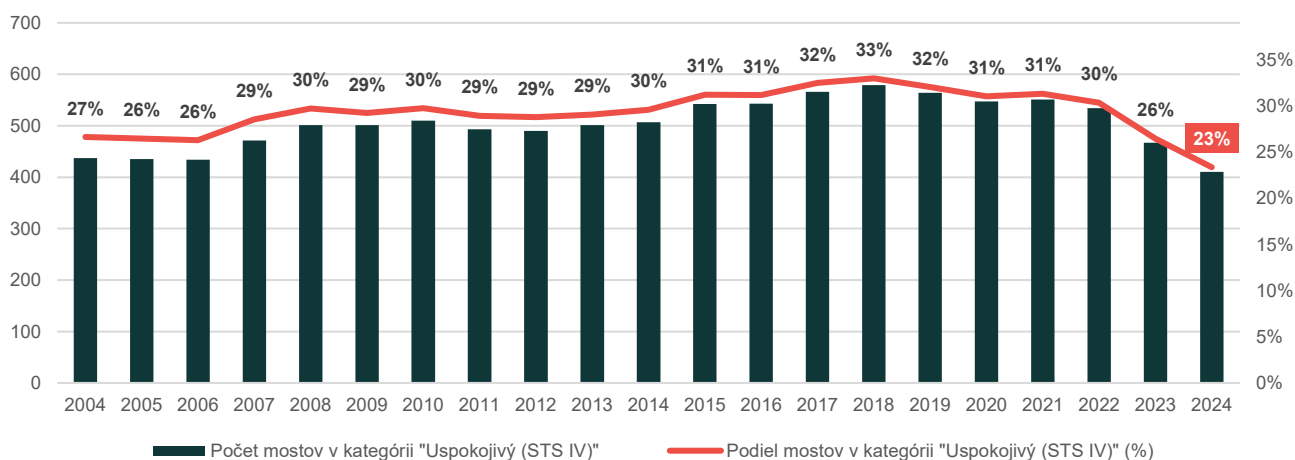


Zdroj: Databáza mostných objektov SSC k 01.01.2025

### Kategória Uspokojivá (STS IV)

Mosty v kategórii uspokojivé oscilovali v priebehu času od 410 (23,4 %) do 579 (33,0 %). Tento pomerne ustálený stav je však z dlhodobého hľadiska nevyhovujúci, pretože drvivá väčšina mostov sa do tejto kategórie prepadla z lepšej kategórie, z dôvodu opráv mostov v horších kategóriách, a do kategórie uspokojivé prešlo približne 5 % mostných objektov z celkového množstva.

Graf 14: Zmena počtu a podielu mostných objektov v kategórii "Uspokojivá (STS IV)" v rokoch 2004 – 2024<sup>28</sup>



Zdroj: Databáza mostných objektov SSC k 01.01.2025

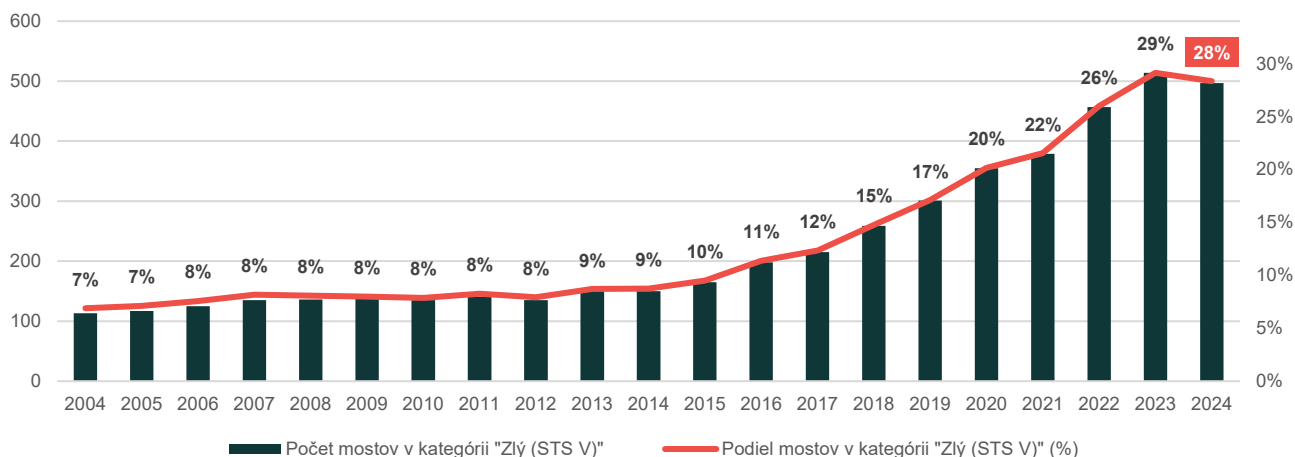
### Kategória Zlá (STS V)

Medzi rokmi 2004 – 2014 bol stav mostných objektov v kategórii zlý relatívne vyrovnaný v rozsahu 113 (6,9 %) – 150 (8,8 %). Od roku 2015 krivka v kategórii „zlé“ začala výrazne narastať, pričom v niektorých rokoch do tejto kategórie spadlo viac ako 50 mostných objektov, čiže v roku 2024 je už evidovaných 497 mostných objektov v kategórii zlé, čo je 28,3 % z množiny posudzovaných mostných objektov.

<sup>27</sup> Cestná databanka SSC, 2025

<sup>28</sup> Cestná databanka SSC, 2025

Graf 15: Zmena počtu a podielu mostných objektov v kategórii "Zlá (STS V)" v rokoch 2004 – 2024<sup>29</sup>

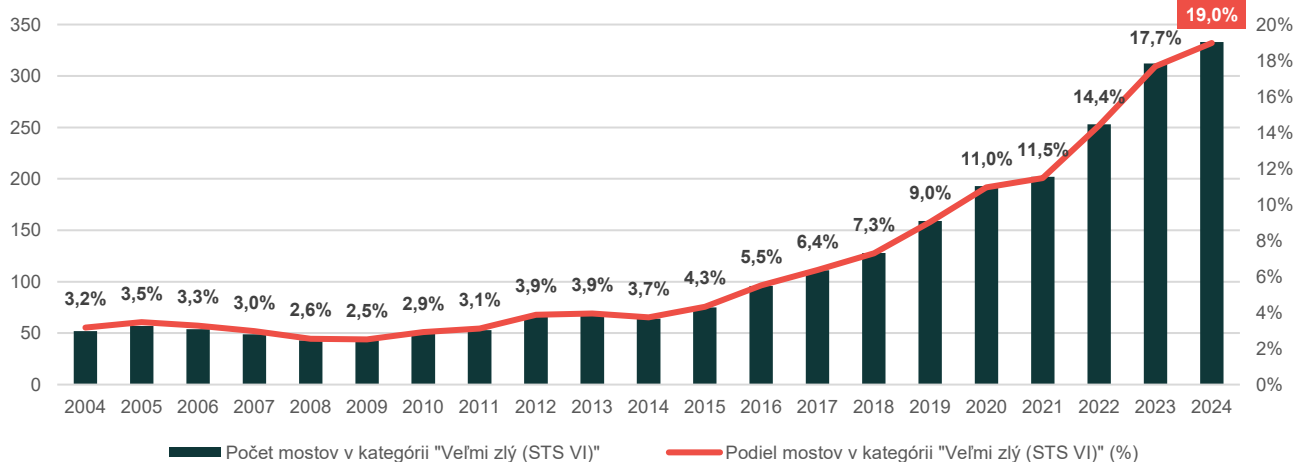


Zdroj: Databáza mostných objektov SSC k 01.01.2025

### Kategória Veľmi zlá (STS VI)

Medzi rokmi 2004 – 2014 bol stav mostných objektov v kategórii veľmi zlý relatívne vyrovnaný v rozsahu 43 (2,5 %) – 68 (3,9 %) mostných objektov. Od roku 2015 krivka v kategórii „veľmi zlé“ začala výrazne narastať, pričom v niektorých rokoch do tejto kategórie narástol počet o viac ako 50 mostných objektov, čiže v roku 2024 je už evidovaných 333 mostných objektov v kategórii veľmi zlé, čo je 19,0 % z množiny všetkých posudzovaných mostov.

Graf 16: Zmena počtu a podielu mostných objektov v kategórii "Veľmi zlá (STS VI)" v rokoch 2004 – 2024<sup>30</sup>



Zdroj: Databáza mostných objektov SSC k 01.01.2025

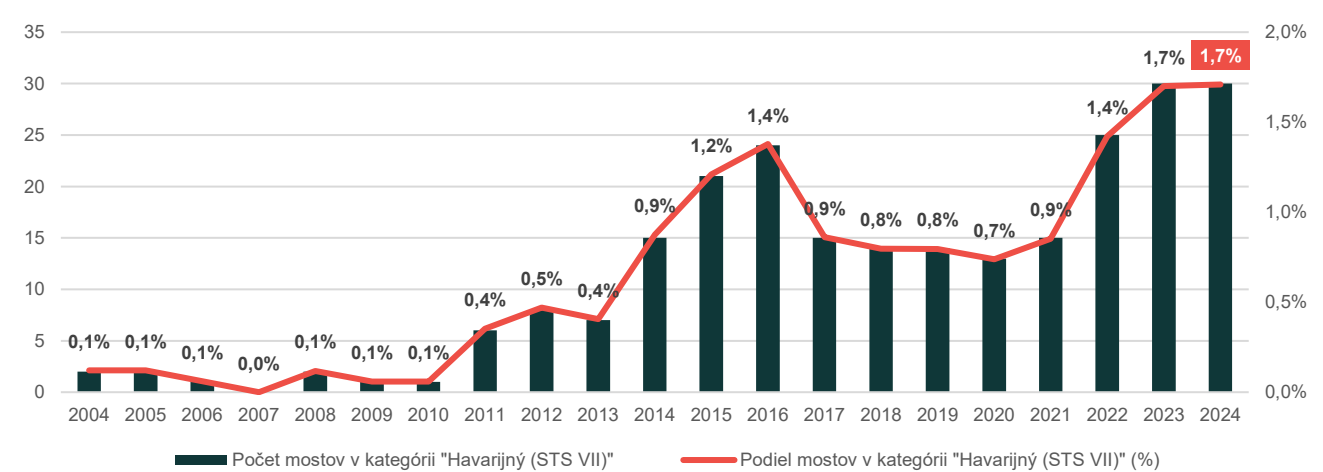
### Kategória Havarijná (STS VII)

Pokiaľ do roku 2010 bol počet mostných objektov v havarijnom stave počítaný maximálne v jednotkách, od roku 2011 je evidentný nárast tohto počtu a v roku 2024 bolo 30 mostných objektov v havarijnom stave.

<sup>29</sup> Cestná databanka SSC, 2025

<sup>30</sup> Cestná databanka SSC, 2025

Graf 17: Zmena počtu a podielu mostných objektov v kategórii "Havarijný (STS VII)" v rokoch 2004 – 2024<sup>31</sup>



Zdroj: Databáza mostných objektov SSC k 01.01.2025

Záver

Na základe analýzy vývoja stavu mostných objektov v období 2004 – 2024 je zrejmé, že stav infraštruktúry na cestách I. triedy sa výrazne mení. **Počet mostov v kategórii „vyhovujúce“, ktorá zahŕňa triedy STS I – III, sa významne znížil zo 63,2 % na začiatku obdobia na približne 27,5 % v roku 2024**, čo odráža opotrebovanie a starnutie mostných objektov v dôsledku nedostatočného financovania na rekonštrukcie a údržbu. Súčasne narastal počet mostných objektov v kategóriách „zlé“, „veľmi zlé“ a „havarijný“, čo signalizuje zhoršenie ich technického stavu a zvýšené riziko prevádzkyschopnosti a bezpečnosti. **Výrazný nárast havarijných mostov od roku 2014 a takisto aj v kategórii veľmi zlé po roku 2015 poukazuje na potrebu urýchlenej rekonštrukcie a efektívnejšieho plánovania údržby.** Celkovo tieto údaje poukazujú na naliehavú potrebu zvýšiť investície do údržby a rekonštrukcie mostov, aby sa zabránilo hrozbe vážnych havárií a zabezpečila dlhodobá bezpečnosť a spoľahlivosť dopravnej infraštruktúry.

2.3.2 Význam a využitie degradačnej krivky

Degradačná krivka mostných objektov predstavuje grafické a analytické znázornenie procesu znižovania technickej spôsobilosti a STS mostných konštrukcií v čase. Tento proces je spôsobený kombináciou prirodzeného starnutia materiálov, pôsobenia klimatických a environmentálnych vplyvov, zaťaženia dopravou, opotrebenia konštrukčných prvkov, ako aj vplyvom nedostatočnej alebo oneskorenej údržby.

Degradačná krivka vyjadruje pokles schopnosti mosta bezpečne a spoľahlivo plniť svoju funkciu ako je nosnosť, stabilita a prevádzková bezpečnosť, a je základným nástrojom prediktívneho plánovania údržby a obnovy v rámci systému hospodárenia s mostami.

Tabuľka 23: Fázy degradácie mostného objektu

Stav	
Počiatočný stav (T <sub>0</sub> – Novostavba / rekonštrukcia)	<div><div>▲</div><div>Technický stav: Mostný objekt je uvedený do prevádzky v optimálnom technickom stave (STS I).</div></div> <div><div>▲</div><div>Charakteristiky: Maximálna nosnosť, pevnosť, bezporuchový povrch, bez trhlín, bez korózie.</div></div> <div><div>▲</div><div>Krivka: Hladký, horizontálny úsek grafu. Konštrukcia je v plnej kapacite a degradácia je zanedbateľná.</div></div> <div><div>▲</div><div>Údržba: Minimálna, postačuje základná pravidelná kontrola (vizuálna, plánovaná každoročne).</div></div>
Počiatočná degradácia (T <sub>1</sub> – Začiatkové poruchy)	<div><div>▲</div><div>Príznaky: Vznik drobných trhlín v povrchu, náznaky korózie výstuže, poškodenia ochranných vrstiev a začínajúca karbonatácia betónu.</div></div> <div><div>▲</div><div>Krivka: Mierne klesajúca. Degradácia je pomalá, prevažne lineárna.</div></div> <div><div>▲</div><div>Riziká: Hoci je technický stav ešte uspokojivý (STS II – III), bez zásahu sa poruchy môžu zhoršiť.</div></div> <div><div>▲</div><div>Údržba: Potrebne sú menšie zásahy ako napríklad obnova náterov, oprava ložísk.</div></div>
Stredná fáza degradácie (T <sub>2</sub> – Rozšírené poruchy)	<div><div>▲</div><div>Príznaky: Trhliny sa rozširujú, korózia preniká hlbšie, dochádza k degradácii betónového krytu, stráca sa súdržnosť vrstiev, objavuje sa opotrebenie konštrukčných detailov.</div></div>

<sup>31</sup> Cestná databanka SSC, 2025

Stav	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Krivka: Zrýchlený pokles. Môže nadobúdať exponenciálny charakter.</li> <li>▲ Stav: STS sa pohybuje v rozmedzí IV až V. Konštrukcia je ešte funkčná, ale narastá riziko poškodenia alebo zníženia únosnosti.</li> <li>▲ Zásahy: Odporúča sa plánovaná rekonštrukcia alebo aspoň komplexná oprava s cieľom predĺženia životnosti.</li> </ul>
<b>Pokročilá degradácia (T<sub>3</sub> – Kritické poškodenie)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Príznaky: Výrazná strata prierezu výstuže, prienik vody k nosným prvkom, odlupovanie betónu, silné deformácie, opotrebovanie ložísk a mostovky, nefunkčné odvodnenie.</li> <li>▲ Krivka: Prudký pokles. Znižovanie technickej kvality je rýchle a nezvratné.</li> <li>▲ Stav: STS dosahuje hodnoty VI. Most je na hranici prevádzkovej bezpečnosti.</li> <li>▲ Opatrenia: Nutnosť obmedzenia dopravy (zníženie zaťaženia, zúženie jazdných pruhov), neodkladné rekonštrukčné práce.</li> </ul>
<b>Hrozba havárie (T<sub>4</sub> – Zlyhanie systému)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Príznaky: Hlásené kritické poruchy, prepadnutie častí konštrukcie, extrémne deformácie, zlyhanie ložísk alebo podpier, pokles nosnosti pod návrhovú hodnotu.</li> <li>▲ Krivka: Zvislý pokles. Most sa nachádza v kolapsovej zóne, riziko náhleho zrútenia.</li> <li>▲ Stav: STS VII, havarijný stav. Most je nebezpečný a nespôsobilý na prevádzku.</li> <li>▲ Zásah: Okamžité uzatvorenie, podopretie alebo zrušenie objektu. Nutná výstavba nového mosta alebo náhradné riešenie (premostenie, obchádzka).</li> </ul>

Zdroj: Vlastná analýza Poradcov

Degradačná krivka mostných objektov predstavuje kľúčový nástroj inžinierskeho rozhodovania v oblasti plánovania životného cyklu mostných objektov. Jej hlavnou funkciou je vizualizácia a analytické uchopenie procesu, počas ktorého dochádza k postupnému znižovaniu technickej kvality a funkčnosti mostnej konštrukcie v čase. Využíva sa najmä na:

- ▲ **Predikciu kritického zhoršenia technického stavu:** Krivka umožňuje odhadnúť, kedy most dosiahne nevyhovujúci alebo havarijný STS, čím pomáha predísť náhlym poruchám a neplánovaným uzáverám.
- ▲ **Plánovanie včasných rekonštrukcií:** Vhodné načasovanie zásahov znižuje náklady a minimalizuje zásahy do prevádzky. Krivka ukazuje optimálne obdobie, kedy ešte možno rekonštrukciou predísť rozsiahlejšiemu poškodeniu.
- ▲ **Identifikáciu vhodných preventívnych opatrení:** Priebežná údržba ako sanácie trhlín, nátery či výmena ložísk, môže výrazne spomaliť degradáciu. Krivka slúži na určenie, kedy je takáto údržba najúčinnnejšia.
- ▲ **Stanovenie ekonomického momentu zásahu:** Porovnaním nákladov na priebežnú údržbu a obnovu možno určiť bod, kedy je výhodnejšie realizovať väčší investičný zásah. To podporuje optimalizáciu nákladov počas celého životného cyklu.

Degradačná krivka tak v praxi poskytuje analytický rámec na prijímanie rozhodnutí založených na dátach, od technických zásahov až po investičné plánovanie v rámci verejného alebo PPP financovania. Podporuje prechod od reaktívneho k strategickému, predvídavému prístupu k správe infraštruktúry.

### 2.3.3 Analýza degradačnej krivky mostných objektov

Degradačná krivka mostov predstavuje grafické znázornenie procesu zhoršovania STS mostnej konštrukcie v čase v dôsledku prirodzeného opotrebenia, environmentálnych vplyvov, mechanických poškodení, alebo nedostatočnej údržby. Tento proces je charakterizovaný postupným a často nepravidelným poklesom nosnosti, pevnosti a celkovej stability mosta.

#### História v rokoch 2004 – 2024

Poradcovia spracovali STS mostných objektov v rokoch 2004 – 2024. Pre podrobnejšiu a preukázateľnú analýzu bolo použitých viacero ukazovateľov na dôkladnejšie zanalyzovanie stavu.

#### Celkový priemerný stav STS

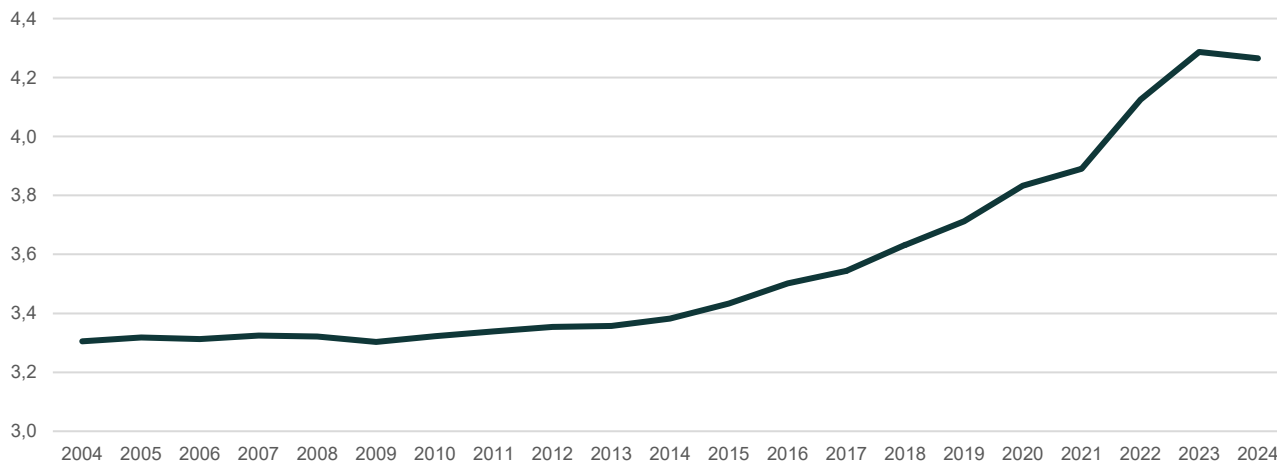
Jednotlivým počtom mostov pre každý kalendárny rok boli priradené koeficienty, ako sú uvedené nižšie:

- ▲ STS I – 1,
- ▲ STS II – 2,
- ▲ STS III – 3,
- ▲ STS IV – 4,
- ▲ STS V – 5,
- ▲ STS VI – 6,

#### ▲ STS VII – 7.

Tieto hodnoty ukázali nasledujúci priebeh degradačnej krivky mostov, ktorá ukazuje zhoršujúci celkový priemerný stav STS v priebehu jednotlivých rokov.

**Graf 18: Degradačná krivka priemerného STS v rokoch 2004 – 2024**



Zdroj: Databáza mostných objektov SSC k 01.01.2025

Z uvedeného je zrejmé **celkové radikálne zhoršenie stavu mostov**. Najmä od roku 2015 sa priebeh degradačnej krivky výrazne zmenil k horšiemu. Medzi rokmi 2023 a 2024 došlo k miernemu zlepšeniu s ohľadom na zrealizované opravy SSC v tomto čase.

#### **Zvýšenie počtu mostov, s ktorými je nutné pracovať vo zvláštnom režime**

Jeden zo základných predpokladov fungujúcej cestnej siete je minimalizácia mostov v kategóriách STS V – VII. Pri mostoch v STS V a horšie môže prichádzať k obmedzovaniu fungovania cestnej siete, či už z pohľadu zníženia povolenej rýchlosti, obmedzenia zaťažiteľnosti, vylúčenia nákladnej dopravy a v extrémnych prípadoch aj k uzatvoreniu mostu, čo vedie k úplnému dopravnému kolapsu nielen na lokálnej úrovni, ale aj na regionálnej úrovni. Okrem iného tieto mosty vyžadujú častejší monitoring, zvýšenú frekvenciu mimoriadnych obhliadok, častejšie lokálne opravy a podobne.

Vo všeobecnosti sa dá konštatovať, že čím horšie je STS, tým je vyššia pravdepodobnosť nutnosti pracovať vo zvláštnom režime. Zvláštny režim v tomto zmysle znamená, že mostu je potrebné venovať zvýšenú pozornosť, sú na ňom dopravné obmedzenia a vo zvýšenej miere je na ňom nutné robiť lokálne opravy. Mostom boli priradené nasledujúce váhové koeficienty:

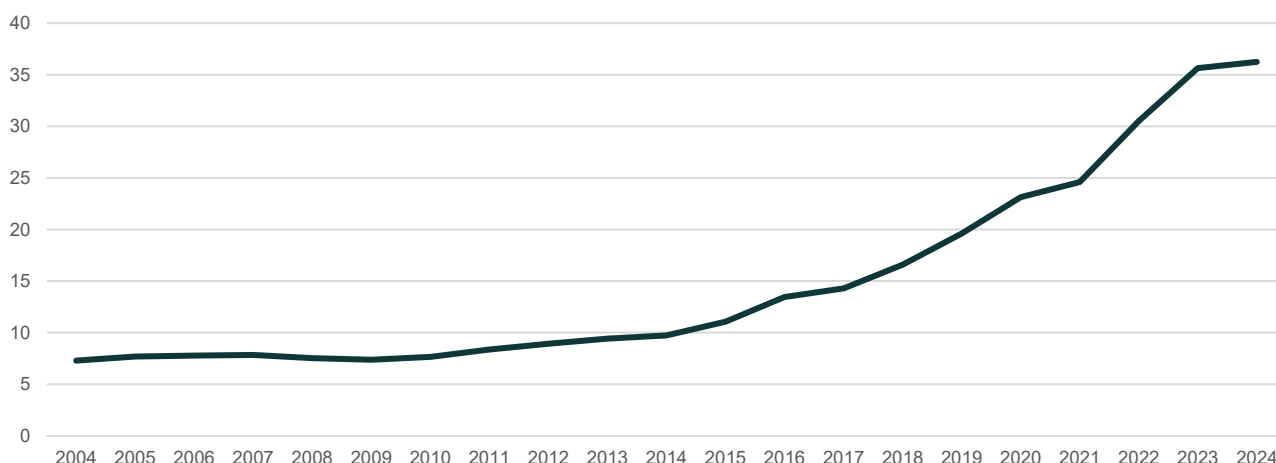
- ▲ STS V – 65 %,
- ▲ STS VI – 85 %,
- ▲ STS VII – 100 %.

Týmito koeficientami boli prenasobené jednotlivé počty mostov v sledovaných rokoch a vypočítaný priemer k celkovému počtu mostov.

Percentá určujú pravdepodobnosť, s akou treba k mostom v jednotlivých STS pristupovať vo zvláštnom režime.



**Graf 19: Počet mostov vo zvláštnom režime v rokoch 2004 – 2024**



Zdroj: Databáza mostných objektov SSC k 01.01.2025

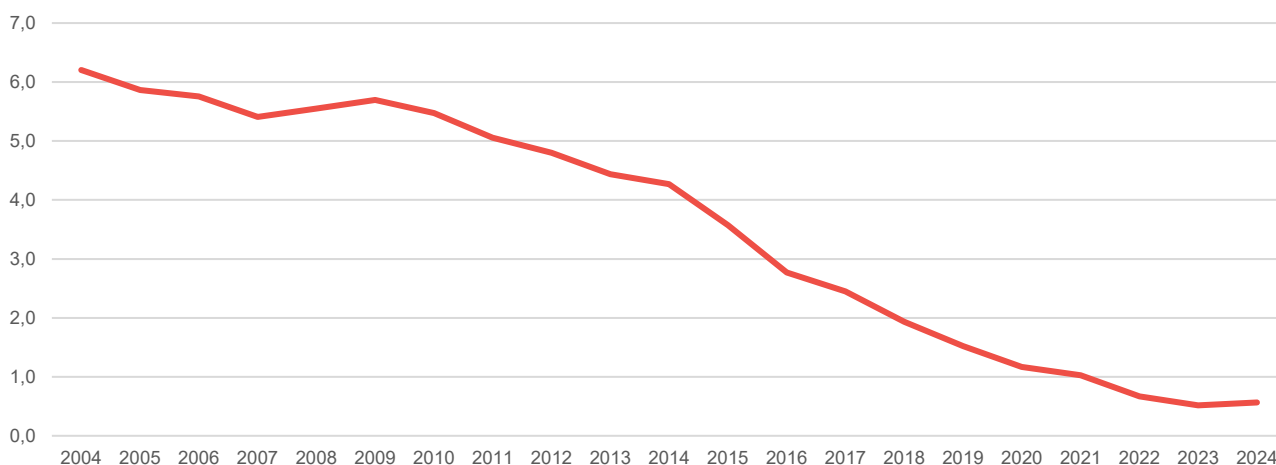
Z uvedeného vyplýva, že v roku 2004 bolo mostov vo zvláštnom režime približne 7 %, kým v roku 2024 bolo mostov, ktorým je treba venovať zvláštny režim už viac ako 34 %. Je zrejмый skokovitý nárast mostov vo zvláštnom režime od roku 2015.

### Pomer mostov STS I – III k STS V – VII

Pre zachovanie udržateľnosti cestnej siete je dôležité mať čo najvyšší pomer mostov v kategóriách STS I – III v porovnaní s mostami v kategóriách STS V – VII. Tento pomer zabezpečí stabilitu cestnej siete a možnosti sa sústrediť na individuálne prípady opráv mostov v horších kategóriách, čo výrazne zjednodušuje dlhodobé a systematické plánovanie opráv a eliminuje pravdepodobnosť nutnosti riešenia náhleho kolapsu jednotlivých mostov.

Pre účely zobrazenia boli mosty združené do dvoch kategórií. Do kategórie „bez obmedzení“ patria mosty v kategóriách STS I – III. Tieto mosty by mali fungovať bez akýchkoľvek obmedzení, pri štandardnej údržbe v zmysle predpisov a noriem platných na území SR. V kategórii „s obmedzeniami“ sú mosty v STS V – VII. Pri týchto mostoch je vysoká pravdepodobnosť dopravných obmedzení a je nutná ich rekonštrukcia. Mosty v STS IV nie sú v tomto zobrazení zohľadnené, keďže tieto mosty síce môžu fungovať bez zásadných obmedzení, na druhej strane pri týchto mostoch už je relevantná možnosť skokovej zmeny o dve kategórie, čo by viedlo už k výrazným obmedzeniam.

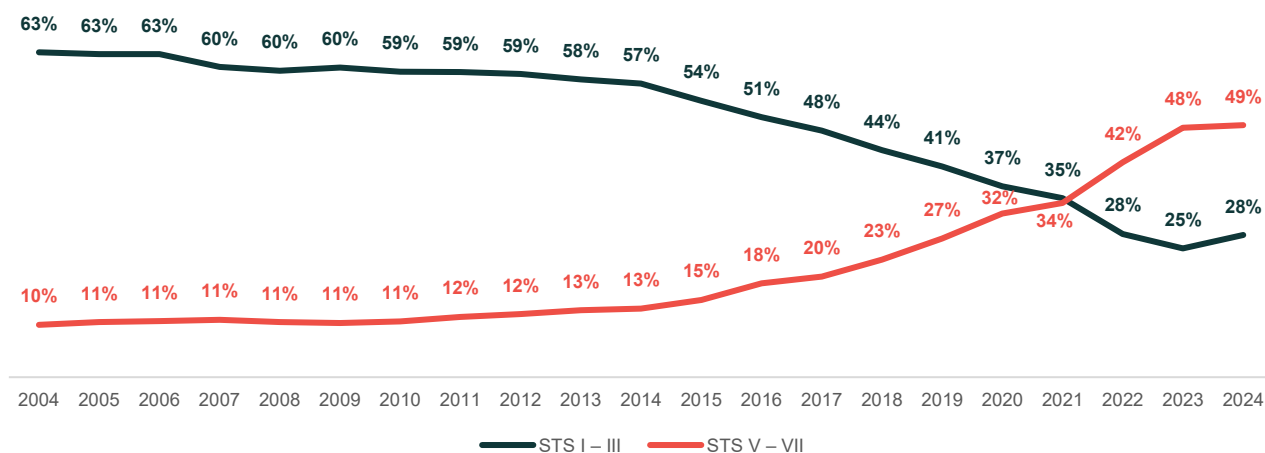
**Graf 20: Pomer mostov bez obmedzení v STS I – III na jeden most s obmedzeniami (STS V – VII) v rokoch 2004 – 2024**



Zdroj: Databáza mostných objektov SSC k 01.01.2025

Z uvedeného je zrejмый kontinuálny pokles pomeru kvality mostov. V roku 2004 pripadalo na jeden most z kategórie s obmedzeniami v STS V – VII viac ako 6 mostov z kategórie bez obmedzení v STS I – III. V roku 2024 je tento pomer taký, že na jeden most z kategórie s obmedzeniami pripadá iba približne 0,6 mosta z kategórie bez obmedzení.

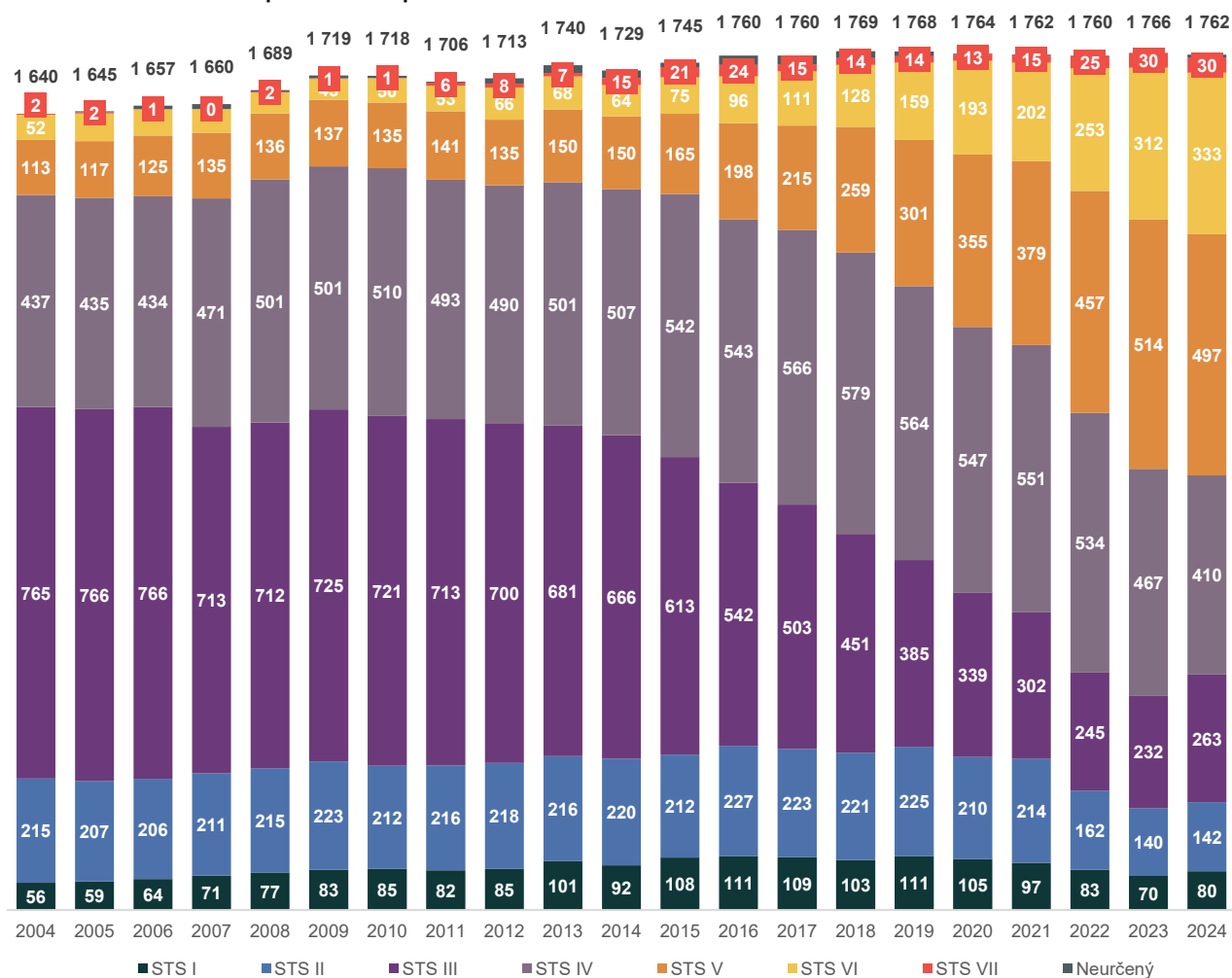
Graf 21: Vývoj podielu mostov v stave STS I – III a STS V – VII na cestách I. triedy (2004 – 2024)



Zdroj: Databáza mostných objektov SSC k 01.01.2025

Tento trend je presne opačný oproti tomu, čo by bolo možné očakávať pri dostatočnom a stabilnom financovaní – v prípade efektívne riadeného obnovovacieho cyklu by mal podiel mostov v STS V – VII klesať a podiel mostov v kategóriách STS I – III rásť alebo aspoň stagnovať. V podmienkach Slovenska, kde priemerný vek mostov SSC presahuje 60 rokov a približne polovica mostov bola postavená pred rokom 1960, tak existuje vysoké riziko, že bez zásadnej zmeny tempa obnovy sa podiel mostov v STS V – VII bude ďalej rapídne zhoršovať. Takýto vývoj má nielen technické, ale aj ekonomické dôsledky – čím dlhšie sa rekonštrukcie odkladajú, tým vyššie budú jednotkové náklady a tým väčší objem kapitálových prostriedkov bude musieť štát vynaložiť naraz, aby sieť stabilizoval.

Graf 22: Štruktúra mostného portfólia SSC podľa STS v rokoch 2004 – 2024



Zdroj: Databáza mostných objektov SSC k 01.01.2025

Dlhodobé dáta SSC o STS mostov potvrdzujú, že súčasná úroveň investícií nestačí ani na udržanie existujúcej kvality siete, nieto na jej zlepšenie. Vývoj za posledných dvadsať rokov jasne ukazuje, že ide o dlhodobý a systémový problém, ktorý presahuje bežné cykly opotrebenia infraštruktúry.

**Zatiaľ čo v roku 2004 tvorili mosty v kategóriách STS V – VII len približne 10 % mostného portfólia (166 objektov z 1 640), v roku 2024 už tento podiel dosiahol takmer 49 % (860 z 1 762).** To predstavuje nárast o viac ako päťnásobok v absolútnych číslach a dramatický posun v štruktúre siete – z dominantného zastúpenia mostov v relatívne dobrom stave (STS I – III) na sieť, v ktorej je takmer každý druhý objekt v stave vyžadujúcom zásadnú rekonštrukciu.

Tempo zhoršovania bolo pritom dlhé roky relatívne pozvoľné. Medzi rokmi 2004 a 2013 sa podiel mostov v STS V – VII pohyboval okolo 11 – 13 %, čo zodpovedá prirodzenému starnutiu siete. Zlom nastal po roku 2014, keď sa degradácia začala zrýchľovať: do roku 2018 podiel mostov v STS V – VII vzrástol na 20 % a po roku 2019 sa trend prudko akceleroval – z 27 % v roku 2019 na 49 % v roku 2024. NKÚ vo svojej správe z júna 2025 upozorňuje, že takýto rast nemožno vysvetliť len vyšším priemerným vekom mostov, ale aj dlhodobým podfinancovaním obnovy, absenciou stabilného plánovania a neexistenciou mechanizmu, ktorý by viazal alokáciu zdrojov priamo na technický stav a rizikovosť objektov.

Najkritickejší posun nastal v kategóriách STS VI (veľmi zlý) a STS VII (havarijný), ktoré sú podľa metodiky SSC spôsobilé na prevádzku len s výraznými obmedzeniami alebo si vyžadujú okamžité zásahy. Počet mostov v STS VI sa za 20 rokov zvýšil viac ako šesťnásobne (z 52 na 333), a v STS VII päťnásobne (z 2 na 30). NKÚ vo svojej správe z júna 2025 upozorňuje, že práve tieto dve kategórie predstavujú najvyššie riziko z hľadiska bezpečnosti a plynulosti cestnej dopravy, pričom oneskorenie zásahu má priamy finančný dopad – oprava mosta v STS VII môže byť až niekoľkonásobne drahšia ako v prípade včasnej rekonštrukcie mosta v STS V. Havarijné uzavretie mosta, prípadne prevádzka so zásadnými obmedzeniami (ako napr. vylúčenie nákladnej dopravy) so sebou navyše prinášajú významné socioekonomické dopady.

Kvalitatívny posun v štruktúre siete za posledných 5 rokov ukazuje, že nárast počtu mostov v najhorších kategóriách nebol spôsobený len novými haváriami alebo technickými zlyhaniami, ale aj postupným prelievaním objektov zo stredných kategórií (STS IV) do kategórií STS V – VII. Počet mostov v STS IV klesol z 564 v roku 2019 na 410 v roku 2024 (– 27,3 %), čo naznačuje, že mnohé mosty, ktoré ešte pred piatimi rokmi vyžadovali stredne náročnú rekonštrukciu, sa dnes nachádzajú v stave, ktorý si vyžaduje oveľa nákladnejší a naliehavejší zásah.

Tento jav sa dá označiť ako kumulácia investičného dlhu, teda dôsledok oneskorenej intervencie – čím dlhšie sa rekonštrukcia odkladá, tým rýchlejšie sa most posúva do horšej kategórie a tým viac rastú náklady na jeho opravu. Tento investičný dlh sa kumuluje a v konečnom dôsledku zvyšuje aj ročné požiadavky na kapitálové výdavky, pretože sa zvyšuje podiel finančne náročnejších projektov.

### Riziká pre bezpečnosť a plynulosť dopravy

Rast podielu mostov v STS VI a STS VII má aj bezprostredný prevádzkový dopad. Mosty v STS VI už vykazujú závažné poruchy konštrukcie, ktoré obmedzujú ich únosnosť a môžu viesť k zavedeniu váhových alebo rýchlostných limitov. Mosty v STS VII sa nachádzajú v kritickom stave, ktorý si vyžaduje okamžité opravy alebo uzavretie pre dopravu. Pri zohľadnení priemerného dopravného zaťaženia ciest I. triedy to znamená, že zhoršovanie stavu týchto objektov môže priamo ohrozovať regionálnu dostupnosť a spôsobiť významné ekonomické straty. V prípade nepredvídaného zlyhania mosta sa náklady neobmedzujú len na jeho opravu alebo náhradu. Vznikajú aj sekundárne socioekonomické náklady v podobe obchádzkových trás, predĺženia cestovných časov, zníženej plynulosti dopravy a negatívnych dopadov na lokálnu ekonomiku. Tieto dopady môžu byť obzvlášť citlivé v regiónoch, kde mosty na cestách I. triedy predstavujú jedinú kapacitnú spojnicu medzi sídlami.

### Zhrnutie

Dlhodobý vývoj ukazuje, že stav mostov na cestách I. triedy sa za uplynulé dve dekády výrazne zhoršil. Podiel mostov v najhorších kategóriách (STS V – VII) vzrástol z približne 10 % v roku 2004 na takmer 50 % v roku 2024, pričom tempo degradácie sa po roku 2014 výrazne zrýchlilo. Najkritickejší je nárast mostov v kategóriách STS VI a VII, ktoré si vyžadujú okamžité zásahy alebo sú spôsobilé na prevádzku len s obmedzeniami.

**Každý druhý most je v súčasnosti vo vážne nevyhovujúcom stave, zatiaľ čo podiel mostov vo vyhovujúcom technickom stave (STS I – III) klesol na historické minimum.** Ide o jasný dôkaz, že doterajšia úroveň investícií nepostačuje ani na udržanie existujúcej kvality siete. **Pokračovanie tohto trendu by viedlo k ďalšej kumulácii investičného dlhu, k rastu finančných nárokov na obnovu a k zvyšovaniu rizík pre bezpečnosť a plynulosť dopravy.**

## 2.3.4 Predpoklad priebehu degradačnej krivky v rokoch 2025 – 2050

### Výpočet zmeny STS v priebehu času

Na zmenu STS v priebehu času vplyva množstvo faktorov, ktorých vývoj je len ťažko predvídateľný v dlhodobom horizonte. Tieto faktory sú najmä, no nie výlučne environmentálneho charakteru (zmena teplôt, kyslé dažde, mrazová erózia), mechanického charakteru (dopravné zaťaženia mosta, podmytie, erózia, dopravné havárie), degradácia materiálov (korózia, karbonatácia, infiltrácia chloridov a solí, únavové poškodenia, zmeny pevnostných vlastností betónu) ako aj nedostatočná údržba. Z tohto dôvodu bolo možné pristúpiť k predikcii vývoja STS výlučne na základe historických štatistických údajov. SSC vedie podrobnú evidenciu STS o mostoch od roku 2012, kedy bolo v jej správe 1 713 mostov. Po vylúčení mostov s neúplnými údajmi o STS medzi rokmi 2012 až 2024 bola analyzovaná vzorka 1 606 mostov, ktorá bola považovaná za dostatočne reprezentatívnu na určenie priemerného trvania prechodu medzi jednotlivými stupňami STS. Mosty, ktoré boli v priebehu sledovaného obdobia rekonštruované do stavu lepšieho ako v roku 2012, boli zo štatistického súboru vylúčené, aby bolo možné určiť prirodzené tempo degradácie nezávisle od uskutočnených opráv. V roku 2024 preto bolo hodnotených už iba 1 455 mostov.

Na základe vykonanej analýzy boli identifikované nasledovné priemerné doby prechodu medzi triedami STS:

- ▲ STS I do STS II – 8 rokov.
- ▲ STS II do STS III – 8 rokov.
- ▲ STS III do STS IV – 9 rokov.
- ▲ STS IV do STS V – 11 rokov.
- ▲ STS V do STS VI – 12 rokov.

### ▲ STS VI do STS VII – 13 rokov.

Pri modelovaní predpokladaného vývoja STS mostov bol aplikovaný prístup založený na päťročnom kízavom priemere, ktorý primerane zohľadňuje prirodzenú mieru degradácie mostného fondu špecifickú pre každý jednotlivý prechod medzi triedami STS. S cieľom eliminovať medziročné skokové výkyvy, ktoré by mohli deformovať dlhodobé trendové línie, bola ročná miera prechodu mostov v modelovom príklade pri prechode z STS III do STS IV stanovená ako 1 / 9 z päťročného priemeru počtu mostov evidovaných v príslušnej triede. Hodnota 1 / 9 je modelový príklad, kde trvá priemerný prechod mostov medzi triedami STS približne deväť rokov. V zmysle zvolenej metodiky sa účinok obnovy mosta realizovanej v konkrétnom roku (napr. 2028) premieta do zlepšenia jeho degradačnej krivky až od nasledujúceho kalendárneho roka (t. j. 2029).

Takto nastavený model umožňuje plynulú a konzistentnú dynamiku presunov medzi jednotlivými triedami, čím zabezpečuje realistické premietnutie očakávaných zmien do jednotlivých modelových rokov. Tento prístup vytvára robustný základ pre spoľahlivé plánovanie výdavkov životného cyklu a efektívne riadenie údržby mostov.

Sú možné aj alternatívne prístupy, každý z nich však operuje s istou mierou neistoty, predovšetkým z dôvodu, že predikcia do budúcnosti vzdialenejšej viac ako 10 rokov je vzhľadom na množstvo faktorov ovplyvňujúcich mieru degradácie zaťažená rastúcim rizikom nepresnosti. Napriek tomu je podľa nášho odborného názoru zvolený prístup najvhodnejší z hľadiska predpokladaných absolútnych zmien v počte mostov.

Všetky údaje boli počítané od stavu mostov evidovaných SSC ku dňu 07.07.2025.

## 2.3.5 Spôsoby predikcie degradačnej krivky

**Poradcovia zvolili viacero variantov predikcie degradačnej krivky, a to sú nasledujúce:**

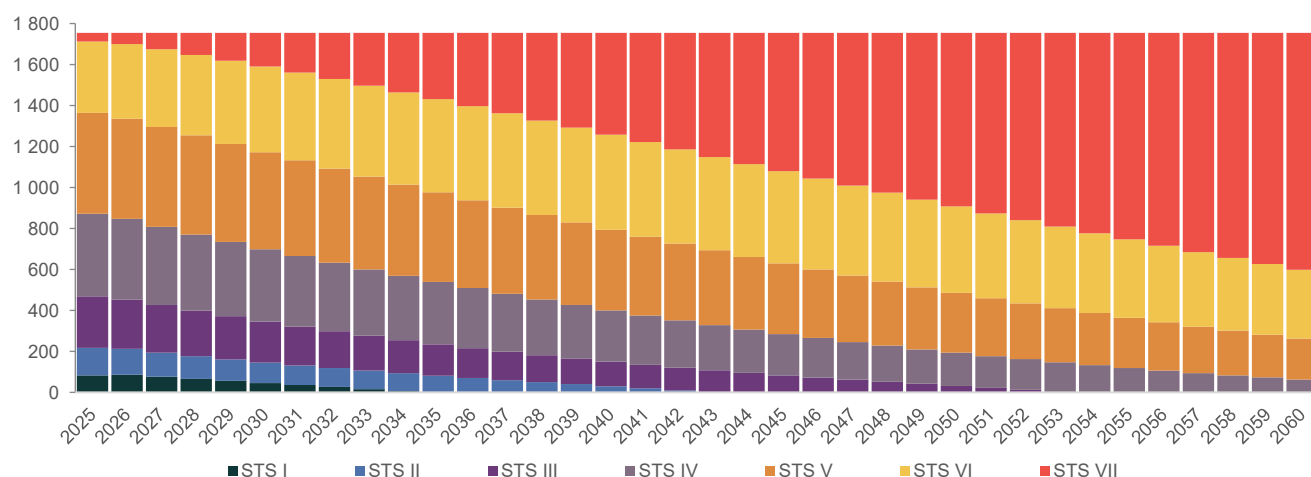
1. Absencia akýchkoľvek rekonštrukcií.
2. Rekonštrukcia mostov na doteraz vykonávanej úrovni.
3. Rekonštrukcia pomocou rapídnej obnovy mostov.
4. Doterajší rozsah rekonštrukcie + rapídna obnova mostov.
5. Ideálny rozsah rekonštrukcie + rapídna obnova mostov.

Predikcia vývoja je uvedená na obdobie medzi rokmi 2025 – 2060.

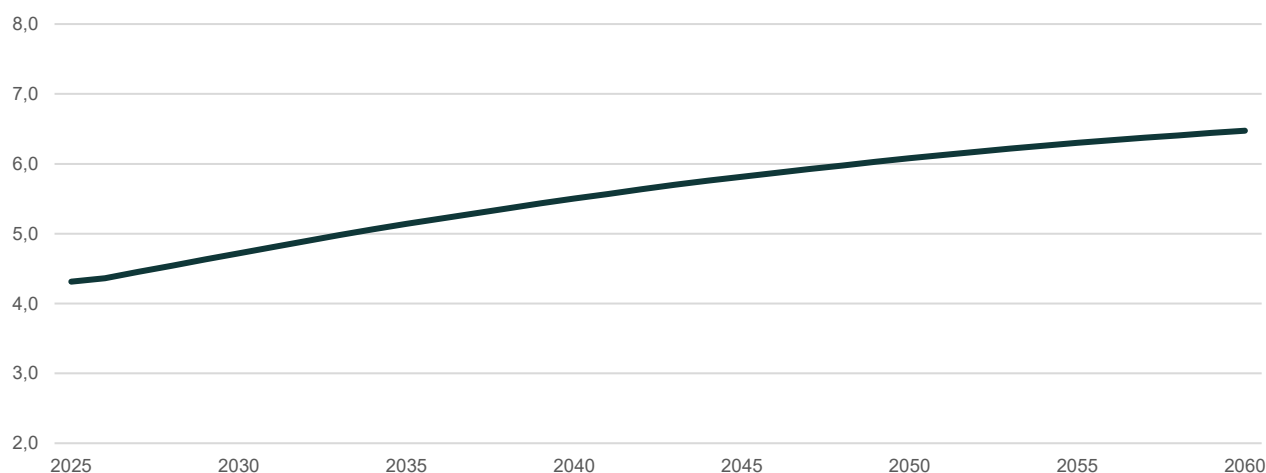
## 2.3.6 Absencia akýchkoľvek rekonštrukcií

V prípade, ak by sa nerealizovali žiadne rekonštrukcie mostov, degradácia technického stavu mostného fondu by prebiehala podľa prirodzeného vývoja popísaného v časti 2.3.4, pričom priebeh degradácie by bol najvýraznejší zo všetkých posudzovaných scenárov. Tento vývoj je zachytený v nižšie uvedených grafických znázorneniach.

**Graf 23: Priebeh degradačnej krivky jednotlivých STS do roku 2060 pri absencii akýchkoľvek rekonštrukcií**

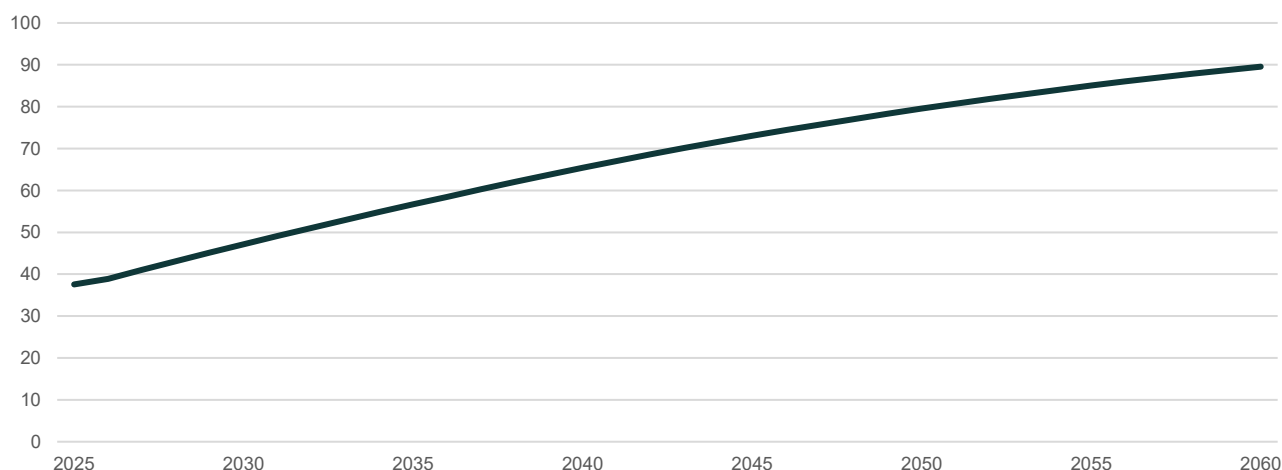


**Graf 24: Priebeh degradačnej krivky (priemerné STS) v rokoch 2025 – 2060 pri úplnej absencii rekonštrukcií**



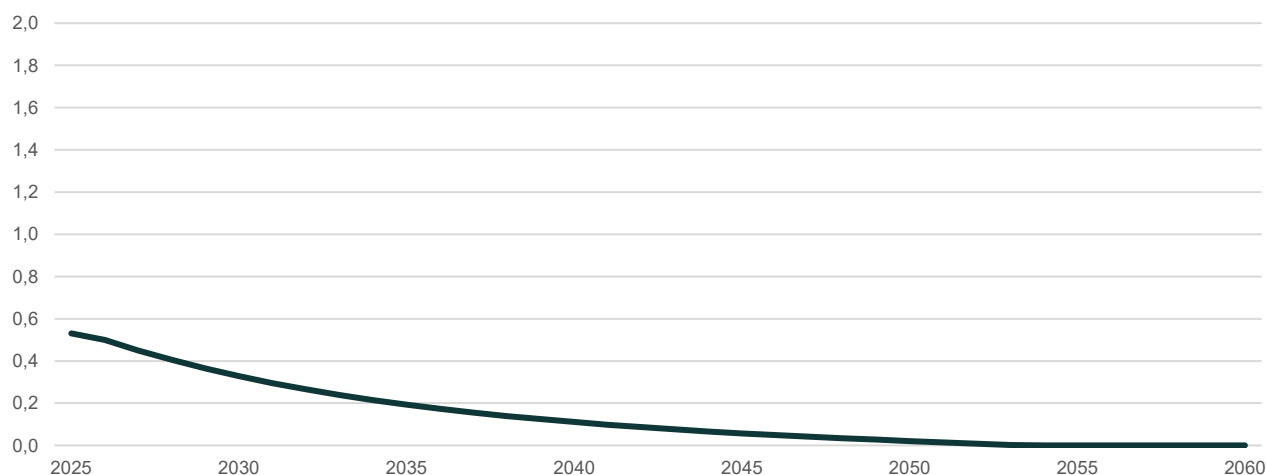
Z uvedeného vidno, že v roku 2060 bude stav mostov na cestách I. triedy v stave, ktorý takmer so 100 % istotou zaručí úplný kolaps cestnej siete. Tento stav nastane pravdepodobne oveľa skôr, keďže už v roku 2034 by bol každý šiesty most v havarijnom stave.

**Graf 25: Podiel mostov vo zvláštnom režime na celkovom počte mostov v rokoch 2025 – 2060 pri úplnej absencii rekonštrukcií**



Priebeh zvyšovania počtu mostov v STS V – VII prakticky kopíruje priebeh zmeny priemeru STS a jasne deklaruje kolaps cestnej siete v horizonte najbližších 12 – 15 rokov.

**Graf 26: Pomer mostov bez obmedzení na jeden most s obmedzeniami v rokoch 2025 – 2060 pri úplnej absencii rekonštrukcií**





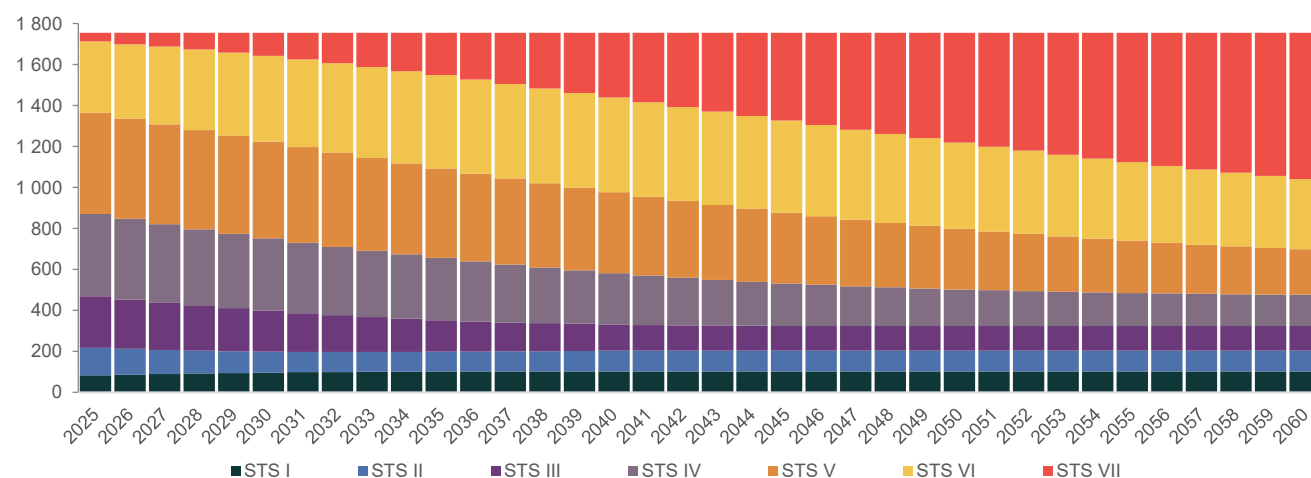
Aj tento ukazovateľ jednoznačne vedie k záveru, že pri absencii opráv je kolaps nevyhnutný. Od roku 2044 by bol počet mostov bez obmedzení počítaných maximálne v desiatkach kusov a od roku 2054 by nebol ani jeden most stave bez obmedzení.

### 2.3.7 Rekonštrukcia mostov na doteraz vykonávanej úrovni

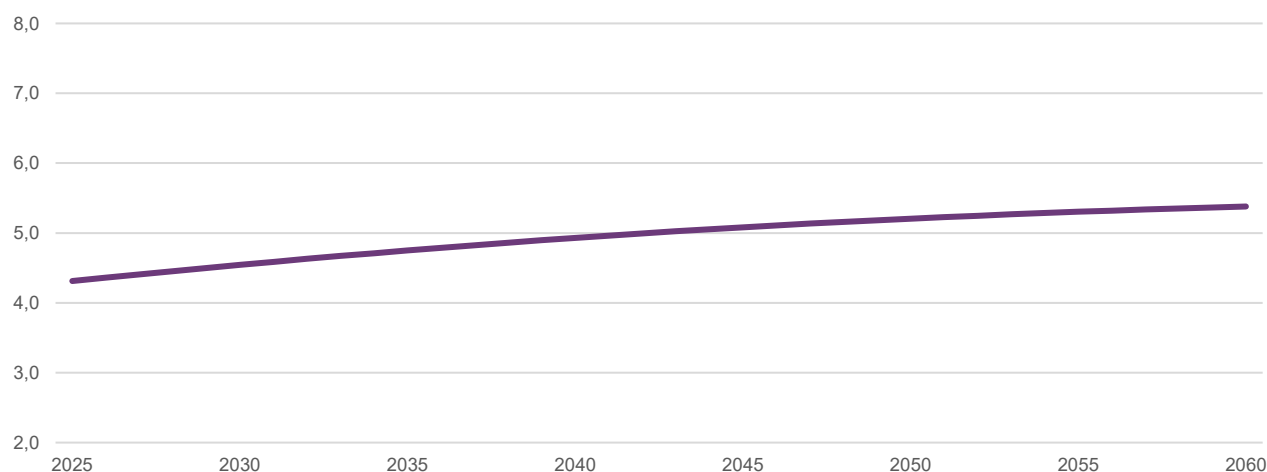
Pre účely modelových výpočtov sa vychádza z údajov uvedených v Tabuľka 22 a analyzovaných v časti 2.2.3, podľa ktorých SSC v priemere realizuje približne **13 zásadných rekonštrukcií mostov ročne**. Predpokladá sa, že tieto rekonštrukcie sú prioritne zamerané na mosty v najhoršom stave (STS VII), pričom každá z nich vedie k zlepšeniu STS mosta na úroveň STS I.

Následná degradácia mostov je modelovaná na základe priemerných časov prechodu medzi jednotlivými stupňami STS, ako sú podrobne popísané v časti 2.3.4.

**Graf 27: Pribeh degradačnej krivky jednotlivých STS do roku 2060 pri rekonštrukcii mostov na doteraz vykonávanej úrovni**

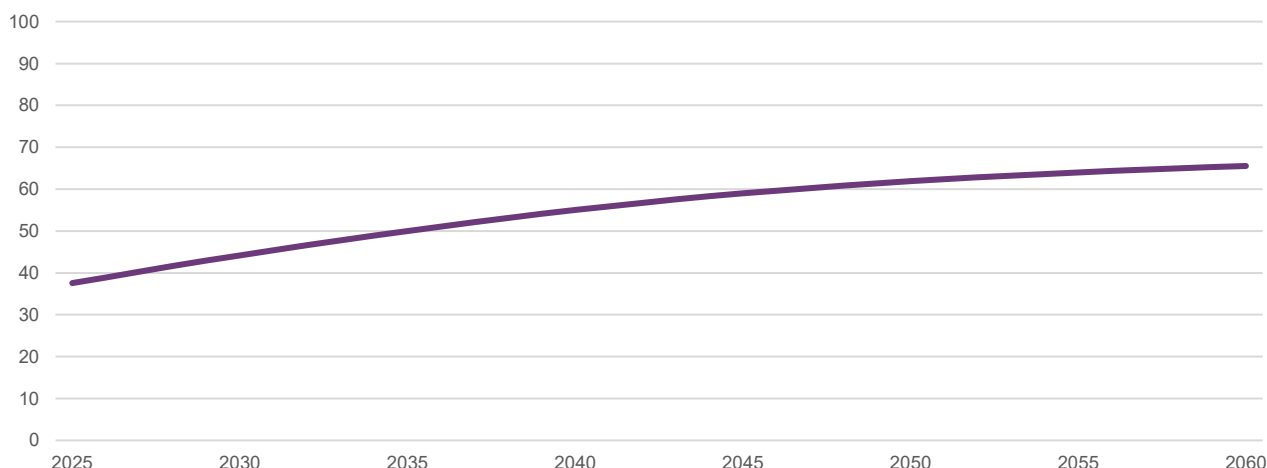


**Graf 28: Pribeh degradačnej krivky (priemerné STS) v rokoch 2025 – 2060 pri pokračovaní rekonštrukcií v doterajšom rozsahu**



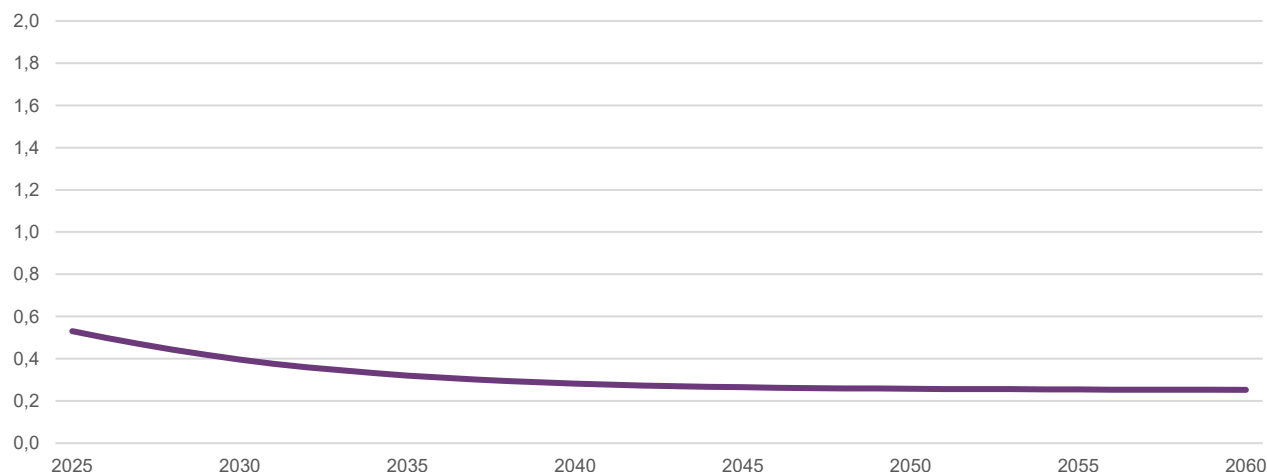
Z uvedeného vyplýva ďalšia postupná degradácia mostov v rámci celého Slovenska, ktorá postupne zapríčini kolaps cestnej siete.

**Graf 29: Podiel mostov vo zvláštnom režime na celkovom počte mostov v rokoch 2025 – 2060 pri pokračovaní rekonštrukcií v doterajšom rozsahu**



Kontinuálne zvyšovanie počtu mostov v kategórii STS V – VII časom privedie cestnú sieť ku kolapsu. Podľa prepočtového modelu už v roku 2030 by počet mostov v havarijnom stave mal presiahnuť 100 objektov.

**Graf 30: Pomer mostov bez obmedzení na jeden most s obmedzeniami v rokoch 2025 – 2060 pri pokračovaní rekonštrukcií v doterajšom rozsahu**



Stále narastajúci pomer mostov v stave s obmedzeniami k mostom bez obmedzenia v priebehu času môže viesť a s najväčšou pravdepodobnosťou aj bude viesť k tomu, že správca cestnej siete bude musieť v čase alokovať všetky svoje ľudské, finančné aj materiálne zdroje na sanáciu havarijných stavov, a to aj na úkor nutnej pravidelnej údržby mostov v lepších kategóriách, čo povedie ešte k zhoršeniu predikovanej krivky.

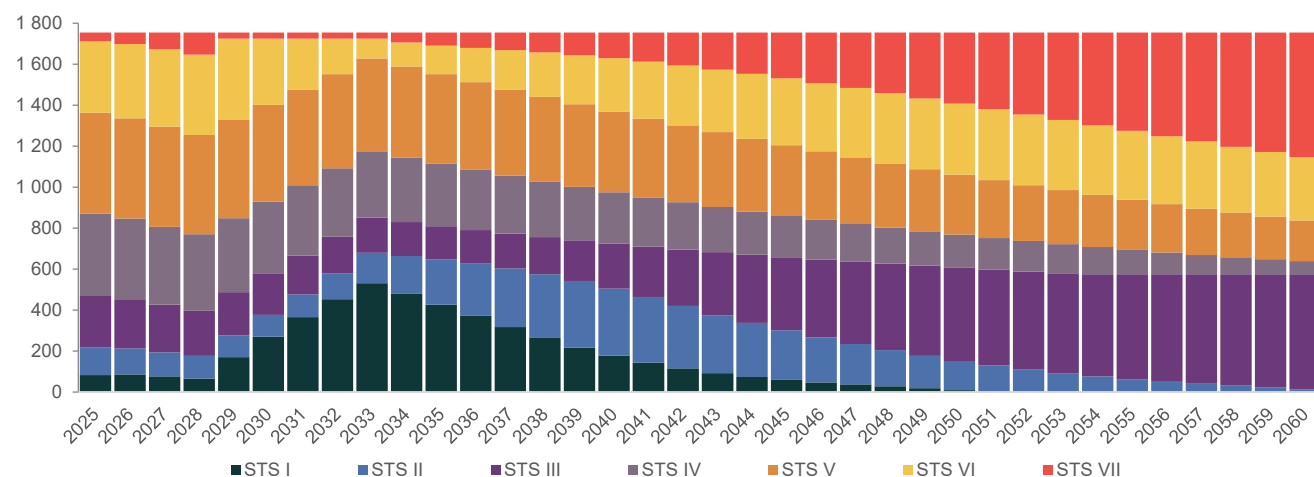
### 2.3.8 Rekonštrukcia pomocou rapídnej obnovy mostov

Poradcovia na základe multikritériálnych hodnotení (viď. sekcia 3.3.2) vytvorili zoznam 575 mostov vhodných pre formu rapídnej obnovy mostov v čo najbližšom časovom horizonte. Pre účely modelovania vývoja technického stavu mostov bol predpokladaný harmonogram realizácie rekonštrukcií rozvrhnutý rovnomerne do obdobia rokov 2028 až 2032, t. j. 115 mostov ročne.

V tomto scenári sa s realizáciou rekonštrukcií zo strany SSC neuvažuje. Mosty zaradené do programu rapídnej obnovy budú po ukončení rekonštrukcie zaradené do stavu STS I. Počas trvania Koncesnej lehoty sa predpokladá ich degradácia maximálne po úroveň STS III, ktorá bola stanovená ako minimálny akceptovateľný technický stav požadovaný pri spätnom odovzdaní mostov verejnému sektoru.

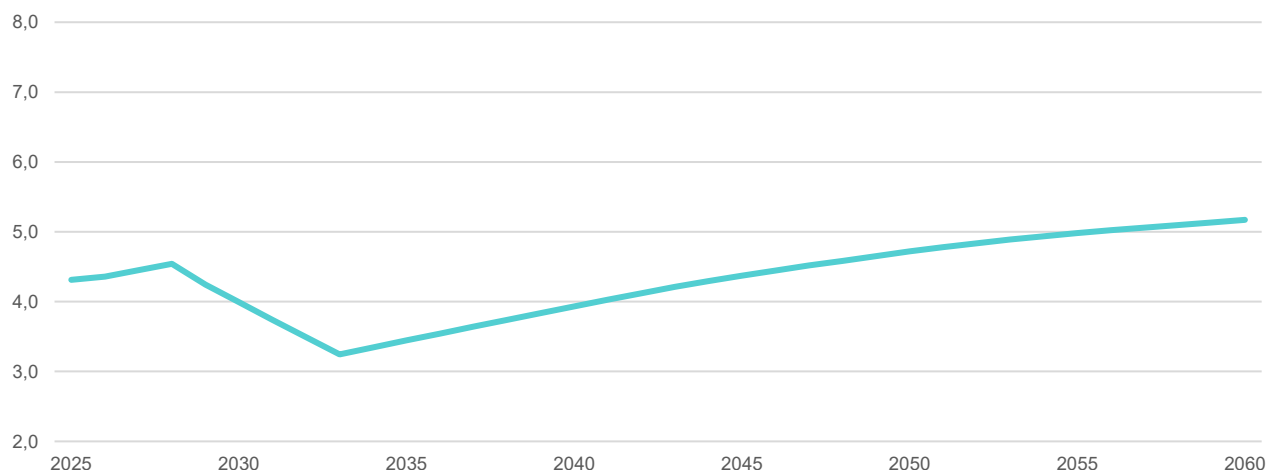
Následná degradácia technického stavu mostov je modelovaná podľa priemerných časov prechodu medzi jednotlivými triedami STS, ako sú podrobne popísané v časti 2.3.4. Počas celej doby trvania Koncesnej lehoty sú tieto mosty vyňaté zo správy SSC a zodpovednosť za ich technický stav nesie výlučne Koncesionár.

**Graf 31: Priebeh degradačnej krivky jednotlivých STS do roku 2060 iba pomocou rapídnej obnovy mostov**

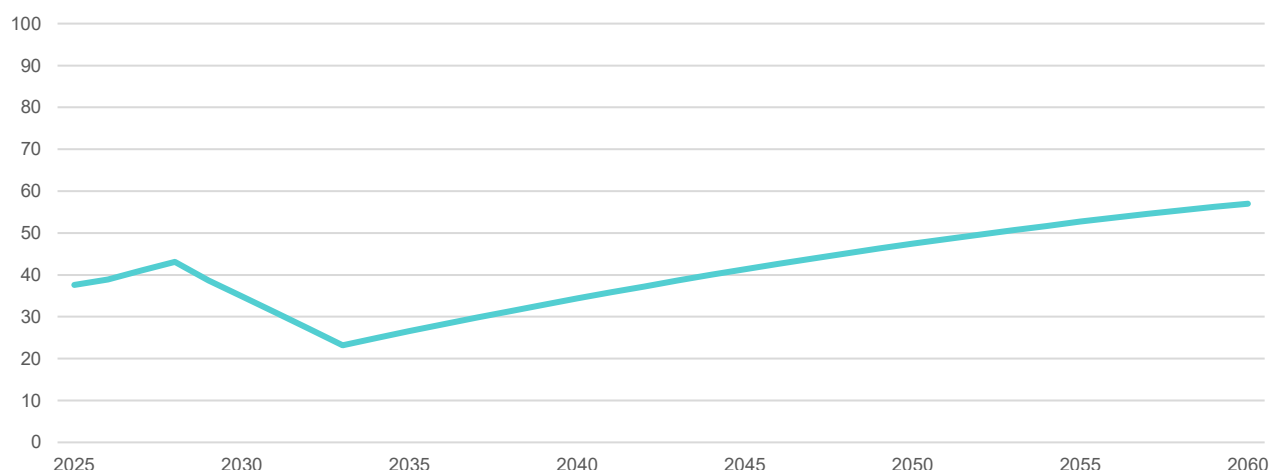


Keďže na základe dostupných údajov nie je možné s dostatočnou presnosťou predikovať, ktoré konkrétne mosty zaradené do zoznamu pre rapídnu obnovu degradujú v najbližších rokoch z nižších stupňov STS do kritického stupňa VII, bola navrhnutá konzervatívna metodika. Tá predpokladá, že všetky mosty, ktoré do začiatku fázy výstavby degradujú do STS VII v rámci celého mostného fondu pod správou SSC, budú súčasťou zoznamu mostov určených pre rapídnu obnovu. Súčasťou tohto balíka však nie sú mosty, ktoré sa už dnes nachádzajú v STS VII – ide celkovo o 30 mostov, ktoré sa v tejto kategórii nachádzali na začiatku roka 2025, a ktoré by za štandardných okolností boli rekonštruované zo strany SSC, čo sa však v tomto scenári nepredpokladá.

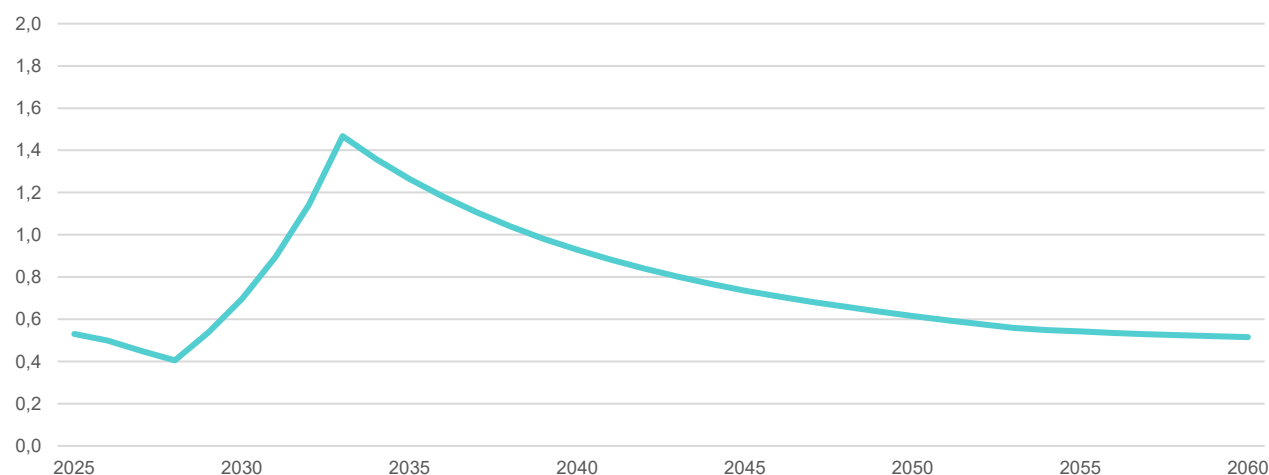
**Graf 32: Priebeh degradačnej krivky (priemerné STS) v rokoch 2025 – 2060 iba pomocou rapídnej obnovy mostov**



**Graf 33: Pomer mostov vo zvláštnom režime na celkovom počte mostov v rokoch 2025 – 2060 iba pomocou rapídnej obnovy mostov**



**Graf 34: Pomer mostov bez obmedzenia na jeden most s obmedzeniami v rokoch 2025 – 2060 iba pomocou rapídnej obnovy mostov**



Zo všetkých troch hore uvedených grafov je evidentné skokovité zlepšenie medzi rokmi 2028 – 2032 a následná prudká degradácia a zhoršenie kriviek. Je to len a bezvýhradne spôsobené absenciou rekonštrukcií na mostoch, ktoré by neboli súčasťou rapídnej obnovy mostov.

Na základe hore uvedeného je na mieste konštatovanie, že iba rapídna obnova mostov v takomto rozsahu nevyrieši problém s mostami a je potrebná súčinnosť a rekonštrukcie aj zo strany SSC, tak, ako to bude rozobraté v nasledujúcich kapitolách.

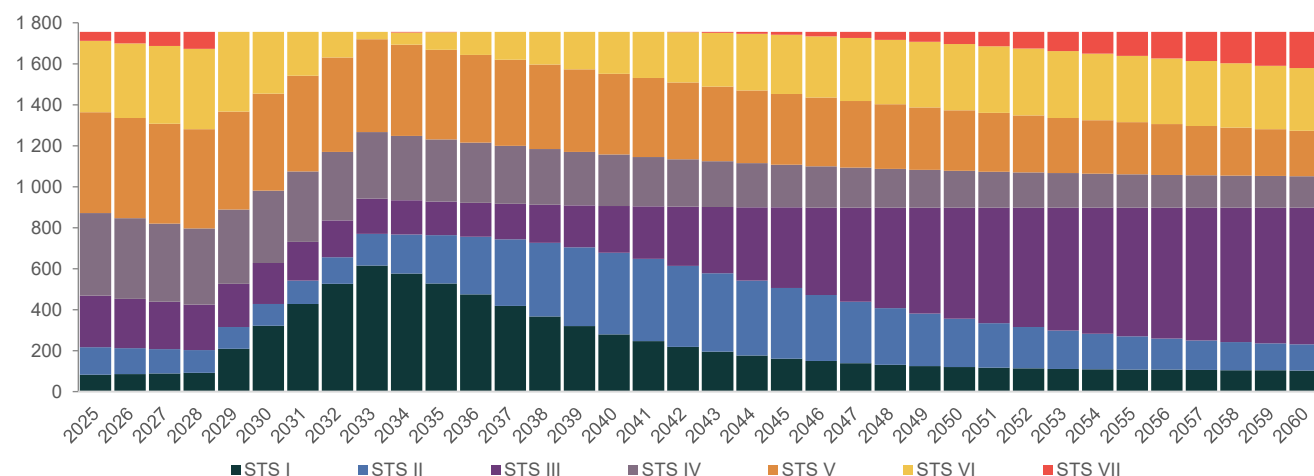
### 2.3.9 Doterajší rozsah rekonštrukcie + rapídna obnova mostov

V tomto variante sa predpokladá, že 575 mostov bude zrekonštruovaných formou rapídnej obnovy mostov v období rokov 2028 až 2032, pričom SSC bude naďalej pokračovať v doterajšom nasadení a rekonštruovať 13 mostov ročne.

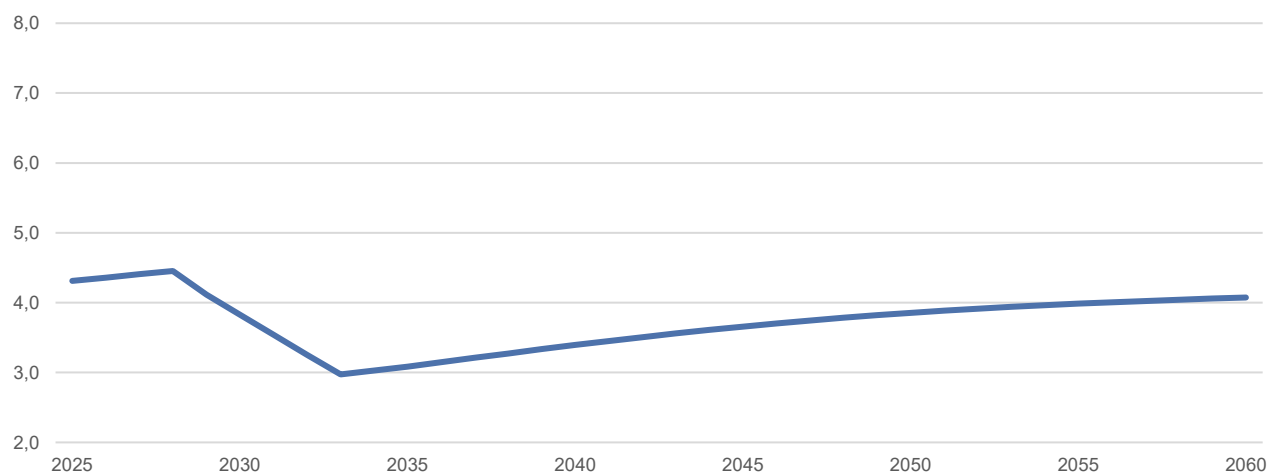
Rapídna obnova bude realizovaná Koncesionárom rovnomerne počas päťročného obdobia, t. j. 115 mostov ročne. Po ukončení rekonštrukcie budú tieto mosty zaradené do triedy STS I. Počas trvania tridsaťročnej Koncesnej lehoty sa predpokladá ich degradácia maximálne po stav STS III, ktorý bol stanovený ako minimálny technický stav požadovaný pri spätnom odovzdaní mostov verejnému sektoru. Počas celej doby trvania Koncesnej lehoty sú tieto mosty vyňaté zo správy SSC a zodpovednosť za ich technický stav nesie výlučne Koncesionár.

Mosty rekonštruované SSC budú taktiež po ukončení opravy zaradené do triedy STS I. Následná degradácia technického stavu týchto mostov je modelovaná podľa priemerných časov prechodu medzi jednotlivými triedami STS, ako sú podrobne popísané v časti 2.3.4.

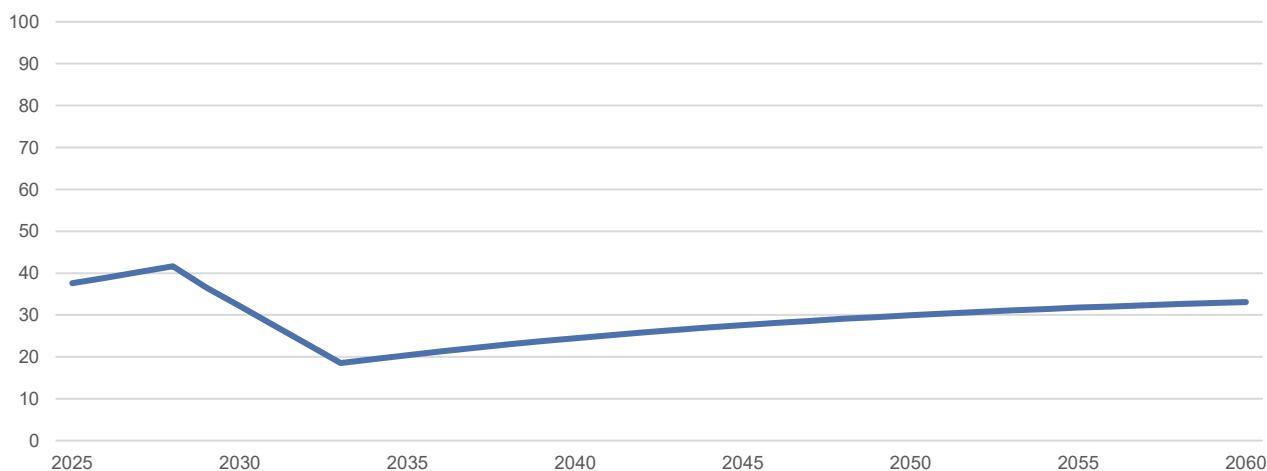
**Graf 35: Priebeh degradačnej krivky jednotlivých STS do roku 2060 pri doterajšom rozsahu rekonštrukcie SSC + rapidnou obnovou mostov**



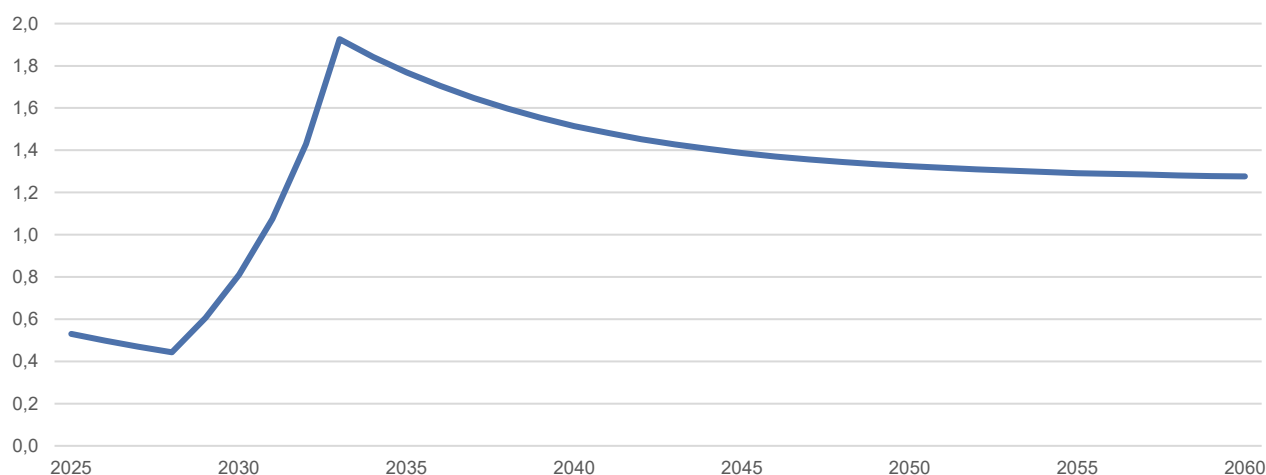
**Graf 36: Priebeh degradačnej krivky (priemerné STS) v rokoch 2025 – 2060 pri doterajšom rozsahu rekonštrukcie SSC + rapidnou obnovou mostov**



**Graf 37: Podiel mostov vo zvláštnom režime na celkovom počte mostov v rokoch 2025 – 2060 pri doterajšom rozsahu rekonštrukcie SSC + rapidnou obnovou mostov**



**Graf 38: Pomer mostov bez obmedzenia na jeden most s obmedzeniami v rokoch 2025 – 2060 pri doterajšom rozsahu rekonštrukcie SSC + rapidnou obnovou mostov**



Z priložených vizualizácií vidno, že po zlome medzi rokmi 2028 – 2032 nastáva opäť zhoršovanie stavu STS vo všetkých ukazovateľoch. Napriek tomu, že sa môže zdať, že v roku 2060 by mohol byť celkový stav mostov na Slovensku v lepšom stave, ako je v roku 2025, nie je to pravdou. Problémom je, že pri súčasnom stave mostov, aj pokiaľ by SSC nemusela vykonávať údržbu a rekonštrukcie mostov, ktoré by mal Koncesionár vo svojom rozsahu údržby, nedokázala by dostať zvyšné mosty do požadovaného stavu a nárast mostov v STS VI a VII by narástol do hodnôt, ktoré by mohli znamenať kolaps cestnej siete. Podľa výpočtov už v roku 2048 by počet mostov v havarijnom stave bol vyšší ako v roku 2024. V roku 2060 by bolo v havarijnom stave 176 mostov. Zdanlivý dobrý priebeh všetkých kriviek je jednoznačne spôsobený veľkým počtom mostov vo veľmi dobrom stave, o ktoré sa bude starať Koncesionár.

### 2.3.10 Ideálny rozsah rekonštrukcie + rapidná obnova mostov

Na základe predchádzajúcich analýz Poradcovia odporúčajú ideálny scenár rekonštrukcie mostnej infraštruktúry ciest I. triedy. Tento scenár predpokladá obnovu 575 mostov formou rapidnej obnovy mostov, pričom zvyšné mosty by boli priebežne rekonštruované SSC v ideálnom rozsahu.

Rapidná obnova bude realizovaná rovnomerne v období rokov 2028 až 2032, t. j. 115 mostov ročne. Počas tohto obdobia SSC pokračuje v realizácii rekonštrukcií v doterajšom tempe 13 mostov ročne, vzhľadom na limitované kapacity stavebného trhu a potrebu koordinácie obchádzkových trás.

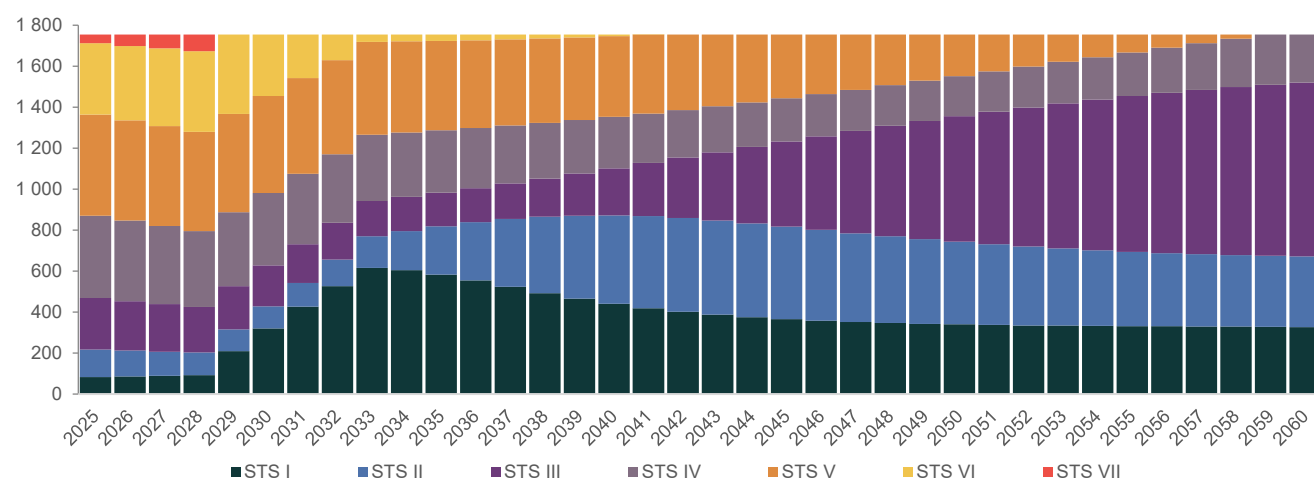
Po ukončení programu rapidnej obnovy, teda od roku 2033, SSC prejde na ideálny rozsah rekonštrukcií, predpokladajúci realizáciu **41 opráv ročne**. Prioritizácia rekonštrukcií bude založená na aktuálnom technickom stave mostov, pričom prednostne budú rekonštruované mosty v najhoršom stave. Tempo 41 mostov ročne vychádza z výpočtov potrebných na dosiahnutie cieľového stavu mostného fondu, v ktorom sa v infraštruktúre nenachádzajú mosty v triedach STS V a horších, do konca sledovaného obdobia (resp. Koncesnej lehoty).

Mosty zrekonštruované v rámci tohto programu budú po ukončení prác zaradené do triedy STS I. Počas trvania tridsaťročnej Koncesnej lehoty sa predpokladá ich degradácia maximálne po úroveň STS III, ktorá bola stanovená ako minimálny technický stav požadovaný pri spätnom odovzdaní mostov verejnemu sektoru. Počas trvania Koncesnej lehoty sú tieto mosty mimo správy SSC a ich technický stav je výlučne v kompetencii Koncesionára.

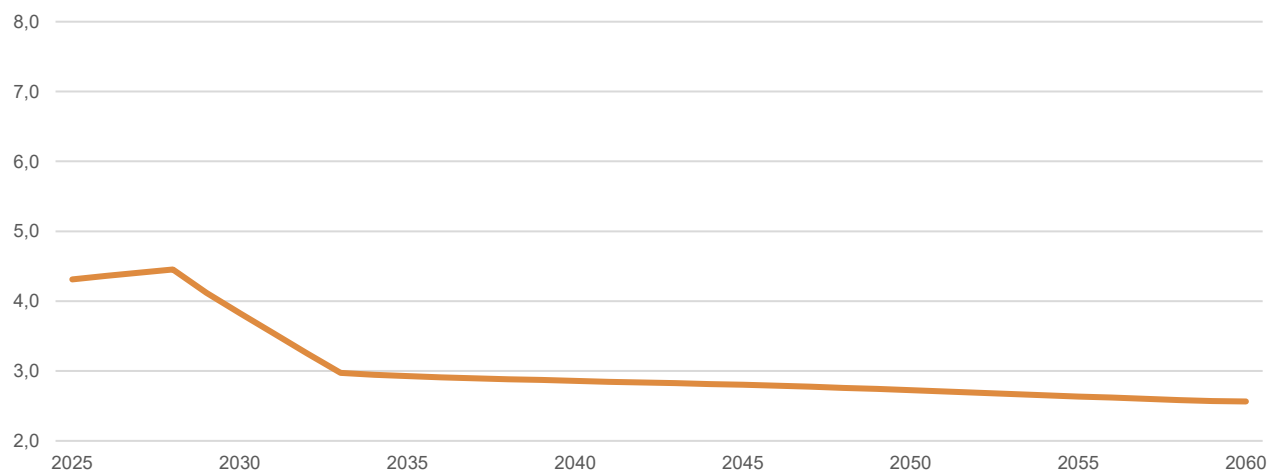
Mosty rekonštruované SSC budú rovnako po realizácii opravy zaradené do triedy STS I. Následná degradácia technického stavu týchto mostov je modelovaná podľa priemerných časov prechodu medzi jednotlivými triedami STS, ako sú podrobne popísané v časti 2.3.4.



**Graf 39: Priebeh degradačnej krivky jednotlivých STS do roku 2060 pri ideálnom rozsahu rekonštrukcie + rapidnou obnovou mostov**



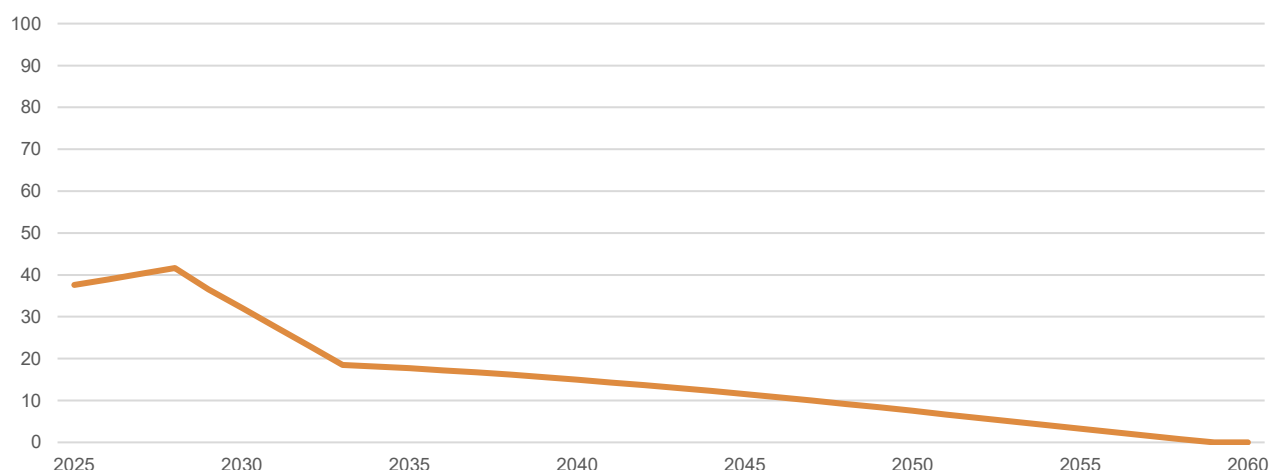
**Graf 40: Priebeh degradačnej krivky (priemerné STS) v rokoch 2025 – 2060 pri ideálnom rozsahu rekonštrukcie + rapidnou obnovou mostov**



V takomto scenárii nastáva po skokovej zmene v rokoch 2028 – 2032 plynulé zlepšovanie priemerného STS mostov.<sup>32</sup> Takýto vývoj zabezpečí, že na konci sledovaného obdobia (rok 2060) budú mosty na cestách I. triedy v dobrom technickom stave.

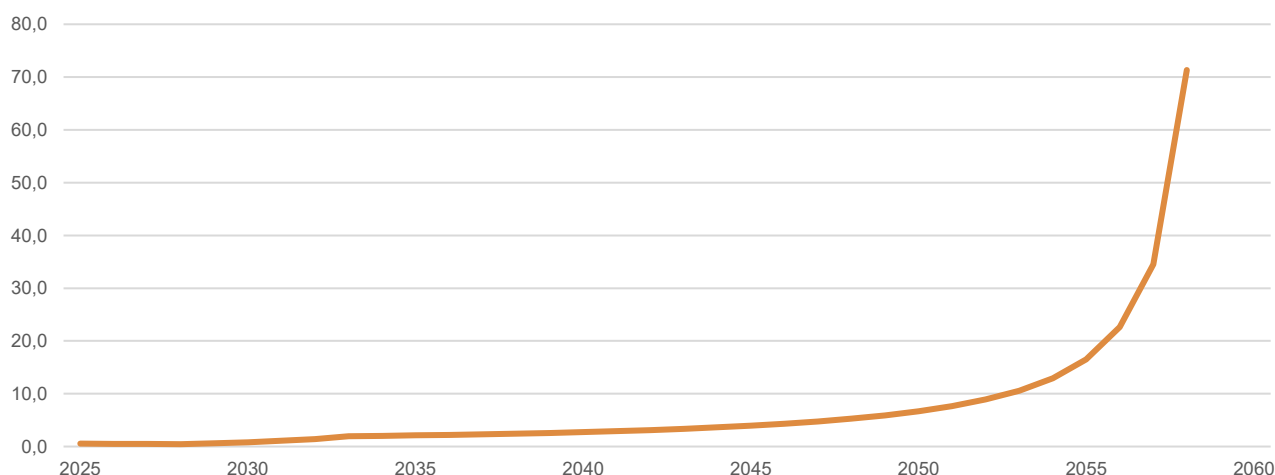
<sup>32</sup> Hodnota je informatívna, keďže sa neberú do úvahy prípadné skokové zmeny stavu mostov. Mosty realizované formou rapidnej obnovy mostov sú udržiavané maximálne v kategórii STS III.

**Graf 41: Pomer mostov vo zvláštnom režime na celkovom počte mostov v rokoch 2025 – 2060 pri ideálnom rozsahu rekonštrukcie + rapidnou obnovou mostov**



V roku 2059 by podľa modelu mala nastať situácia, kedy by sa na cestách I. triedy nemal nachádzať žiaden most v kategórii STS V a horšie. Tento stav je možné považovať za ideálny a zásadný pre dostupnosť cestnej siete I. triedy na území SR. Samozrejme sú možné individuálne poruchy, ktorým je nemožné zabrániť z dôvodu kolapsu mosta / vyššej moci a podobne, ale to nemá žiaden vplyv na konštatovanie uvedené vyššie.

**Graf 42: Pomer mostov bez obmedzenia na jeden most s obmedzeniami v rokoch 2025 – 2060 pri ideálnom rozsahu rekonštrukcie + rapidnou obnovou mostov**



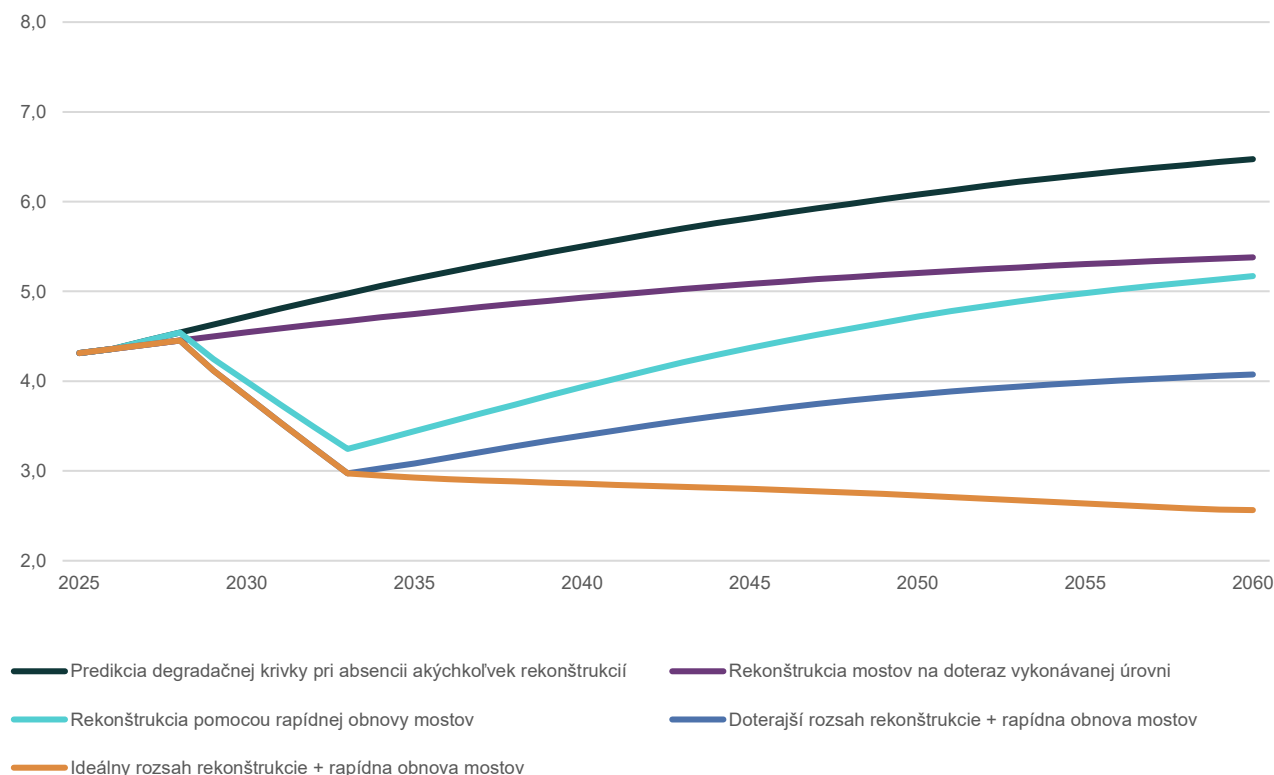
V roku 2059 by mali byť všetky mosty v STS IV a lepšie, čo znamená, že SSC by sa mohla venovať priebežne opravám mostov a ich údržbe aj v nižších triedach, čím predlžuje ich životnosť a postupne začať do svojej správy preberať aj mosty, ktoré boli rekonštruované cez rapidnú obnovu mostov. V tomto prípade by malo byť pre SSC vykonateľné udržiavať všetky mosty v stave lepšom ako je STS IV minimálne v horizonte ďalších približne 20 rokov, kedy začnú postupne prechádzať mosty rekonštruované cez rapidnú obnovu mostov do horších technických stavov.

## 2.4 Porovnanie jednotlivých variantov a definovanie optimálneho stavu

Vzhľadom k tomu, že absolútne čísla mostov v jednotlivých kategóriách predikované do budúcnosti sú veľmi informatívne (posuny medzi jednotlivými triedami o jeden stupeň, či už do lepšieho stavu, alebo do horšieho nie je možné odhadnúť ani v časovom horizonte jedného roka), na porovnanie budú slúžiť grafické zobrazenia pomerov, z ktorých je možné zistiť trend jednotlivých variantov, ktoré dávajú hodnoverný podklad pre vyhodnotenie.

### 2.4.1 Vyhodnotenie podľa priemerov

Graf 43: Porovnanie degradačných kriviek (priemerného STS) pri všetkých variantoch

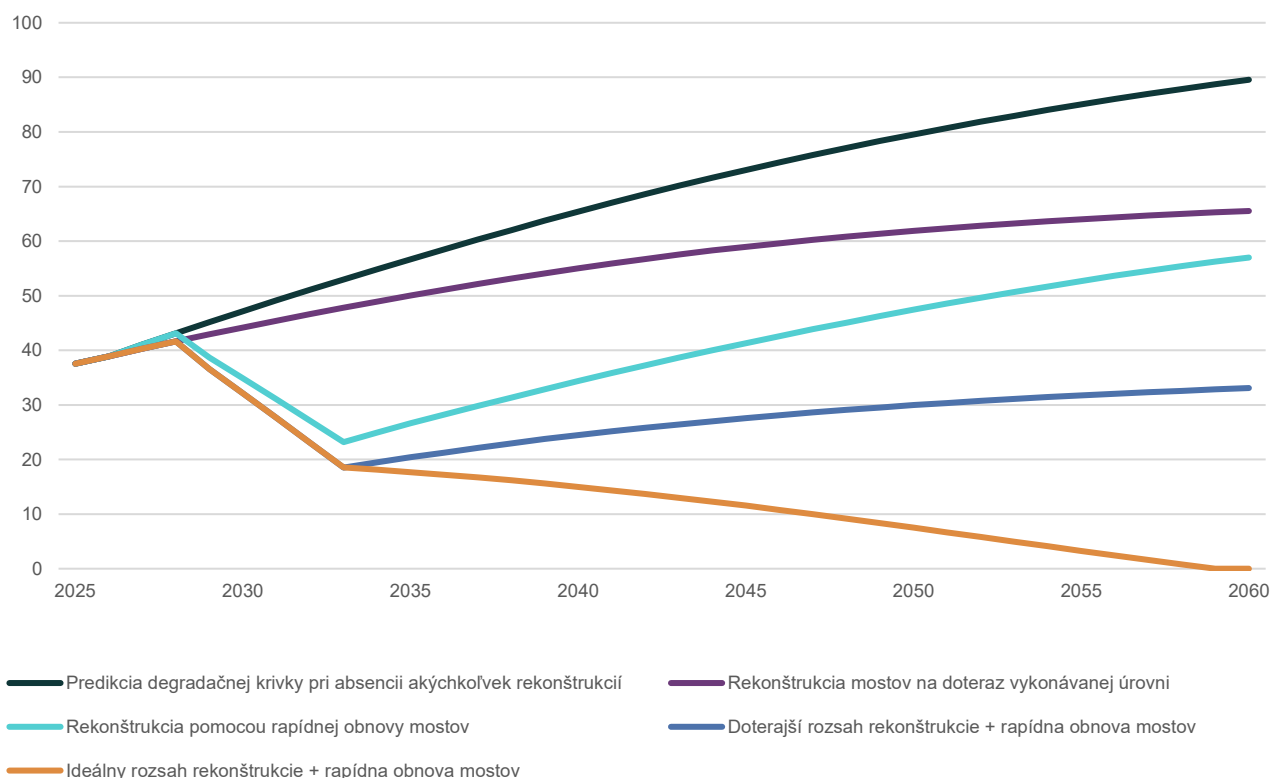


Jedine verzia s realizáciou rapídnej obnovy mostov a zapojenia SSC prinesie zlepšenie v porovnaní so súčasným stavom. Verzia so zapojením SSC s tým, že bude realizovať rekonštrukcie v doterajšom rozsahu, má rastúcu tendenciu, čiže s najväčšou pravdepodobnosťou po sledovanom období (približne v roku 2076) sa dostane na dnešnú úroveň a bude sa naďalej zhoršovať.

Za ideálny stav cestnej siete považujú Poradcovia stav, keď priemerná hodnota STS je pod úrovňou III. Takýto stav by mal nastať hneď po ukončení stavebných prác na mostoch v rámci variantu „Ideálny rozsah rekonštrukcie + rapídna obnova mostov“ (v roku 2033).

## 2.4.2 Vyhodnotenie podľa pomeru mostov vo zvláštnom režime

Graf 44: Pomer mostov vo zvláštnom režime na celkovom počte mostov medzi všetkými variantmi



Z vizualizácie je jednoznačné, že v prípade úplného ignorovania súčasného stavu mostov, respektíve pri tempe ich rekonštrukcie, ako boli realizované posledných 12 rokov, nastane v dohľadnej dobe kolaps cestnej siete. Pokiaľ by bola rapidná obnova mostov realizovaná v definovanom rozsahu a SSC by pokračovala v doterajšom nasadení, tiež by nebolo možné hovoriť z dlhodobého hľadiska o zlepšení. Stav mostov v STS VII by prudko narastal.

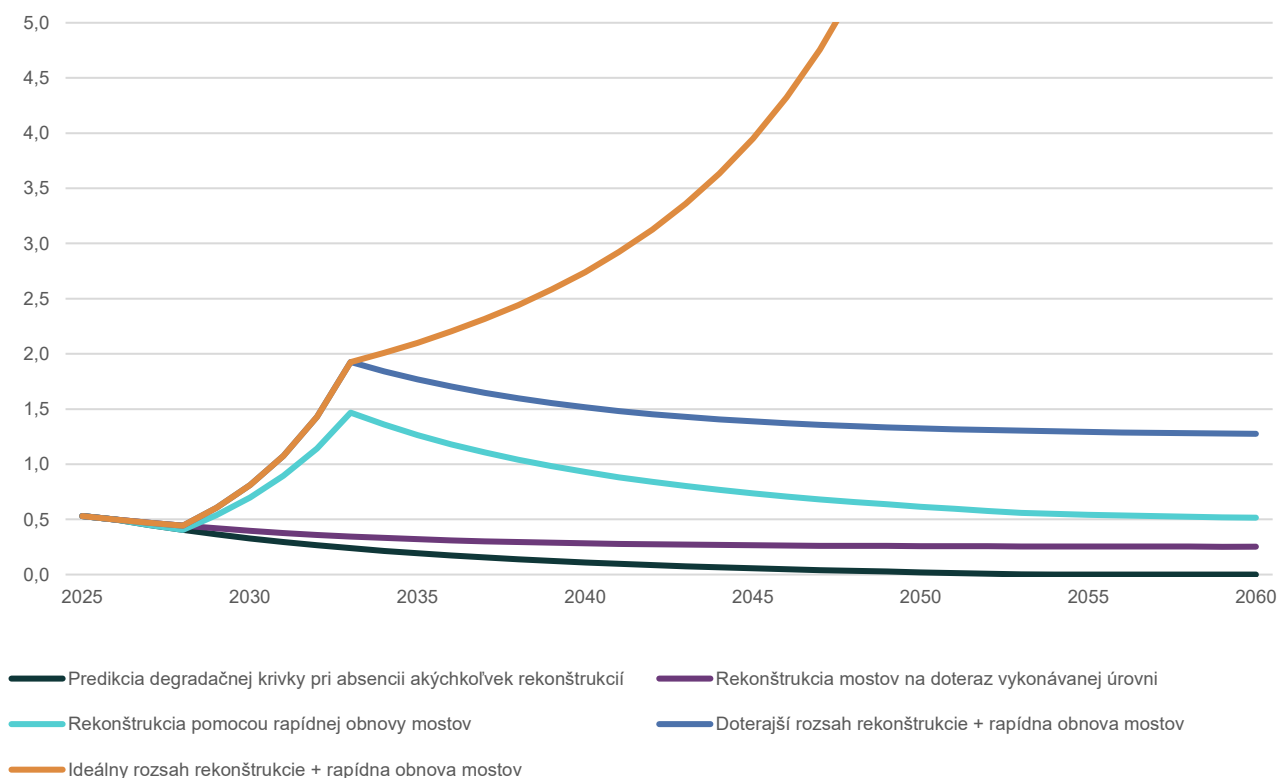
Z pohľadu tohto kritéria sa dá považovať za zlomovú hodnotu 10,75. Táto hodnota ukazuje, že na cestnej sieti sa nachádza maximálne 10 % mostov v kategórii zlé, 5 % v kategórii veľmi zlé a 0,5 % v kategórii havarijné. Jediný variant, ktorým je možné to dosiahnuť, je realizácia pomocou rapidnej obnovy mostov a zo strany SSC realizovať priemerne 41 mostov ročne. V tomto prípade by bolo možné dosiahnuť ideálny stav v roku 2047.

Ideálna hodnota tohto kritéria je 0, čo znamená, že na území Slovenska sa nebude nachádzať ani jeden most v STS V a horšie. Tento prípad by mal nastať približne v roku 2059.

Z pohľadu možného kolapsu cestnej siete považujú Poradcovia za kľúčovú hodnotu 50. Táto hodnota by znamenala, že 26 % mostov by bolo v zlom stave, 25 % vo veľmi zlom a 10 % mostov v havarijnom stave. V prípade, ak by SSC pokračovala v doterajšom tempe opráv mostov, by tento stav mohol nastať už v roku 2035.

### 2.4.3 Vyhodnotenie podľa pomerov

Graf 45: Porovnanie pomerov mostov bez obmedzení na jeden most s obmedzeniami pri všetkých variantoch



Za stav, ktorý je pre prevádzku cestnej siete udržateľný, je možné považovať situáciu, keď na jeden most s obmedzeniami pripadajú minimálne 4 mosty v kategórii „bez obmedzení“. Jediný variant ako realizovať tento stav je pomocou rapidnej obnovy mostov a cez nasadenie SSC na úrovni 41 mostov ročne. Tento stav by mal byť dosiahnutý v roku 2046. Ideálny prípad je v situácii, keď nebude žiaden most v kategórii s obmedzeniami, ktorý by mal nastať v roku 2059. Po tomto roku by mala SSC zvládať údržbu všetkých mostov v jej správe.

Za stav cestnej siete blízky kolapsu považujú Poradcovia situáciu, keď na jeden most v kategórii „bez obmedzení“ budú pripadať 3 mosty „s obmedzeniami“. Podľa modelu správania by táto situácia mohla nastať pri rekonštrukcii v rozsahu, ako je momentálne realizovaná SSC v roku 2034.

### 2.4.4 Záver

Na základe vyššie uvedeného je možné konštatovať, že **bez nárazovej rapidnej obnovy veľkého počtu mostov je reálny predpoklad, že v časovom horizonte 10 rokov môže dôjsť ku kolapsu cestnej siete**. Je nevyhnutné v blízkom časovom horizonte rekonštruovať stovky mostov a zároveň výrazne navýšiť kapacity na strane SSC, ktorá by začala rekonštruovať počet mostov v násobne väčšom rozsahu, ako doteraz.

## 2.5 Analýza dostupnosti

### 2.5.1 Časová dostupnosť Projektu

Časová dostupnosť Projektu predstavuje odhad časového horizontu, v ktorom budú výsledky realizácie – v tomto prípade obnovené a plne funkčné mostné objekty na cestách I. triedy vo vopred definovanom rozsahu – reálne sprístupnené používateľom. Ide o parameter, ktorý nevyjadruje len technický termín dokončenia stavebných prác, ale aj moment, keď infraštruktúra začne poskytovať plánované prínosy: zvýšenie bezpečnosti premávky, zlepšenie plynulosti dopravy, odstránenie alebo zmiernenie obchádzkových trás a predĺženie životnosti mostných konštrukcií.

Význam časovej dostupnosti je dvojrozmerný: na jednej strane určuje napĺňanie strategických cieľov štátu a návratnosť investícií, na druhej strane prináša používateľom priamy prínos v podobe skoršej dostupnosti lepšej infraštruktúry, zlepšenie komfortu a bezpečnosti cestovania, zníženie časových strát a nákladov na dopravu.

**Časová dostupnosť je ovplyvnená viacerými faktormi, najmä:**

- ▲ stupňom pripravenosti Projektu, ktorý zahŕňa technickú dokumentáciu, diagnostické podklady a projektové zámery;
- ▲ povoľovacími procesmi vrátane územného a stavebného konania či posudzovania vplyvov na životné prostredie;
- ▲ majetkovopravnými otázkami, teda zabezpečením trvalých a dočasných práv k pozemkom;
- ▲ technickými podmienkami, ako sú potreba geologických prieskumov či riešenie kolízií s inžinierskymi sieťami,
- ▲ organizačnou kapacitou verejného sektora zabezpečiť koordinovanú prípravu a následnú realizáciu.

Samotný proces prípravy a realizácie je viacstupňový – od prípravnej fázy (povoľovania, vysporiadania pozemkov, doplnenia technickej dokumentácie) cez výber Koncesionára až po samotnú realizáciu a následné uvedenie mostov do prevádzky. Každá z týchto fáz môže mať vplyv na výslednú časovú dostupnosť Projektu, preto je nevyhnutné hodnotiť ich komplexne a s ohľadom na riziká možných oneskorení.

Z hľadiska hodnotenia uskutočniteľnosti PPP projektov tak časová dostupnosť slúži ako ukazovateľ realistikosti predpokladov o tom, kedy môžu byť strategické prínosy Projektu skutočne dosiahnuté.

#### 2.5.1.1 Súčasná prax SSC a východiskový stav pripravenosti

Časová dostupnosť Projektu je priamo závislá od východiskovej pripravenosti jednotlivých mostných objektov. **Všetky analyzované mostné objekty sa v súčasnosti nachádzajú pred začiatkom povoľovacích procesov a vo väčšine prípadov bez vysporiadaných majetkovopravných vzťahov a bez projektovej dokumentácie v rozsahu potrebnom na VO a realizáciu.** Z hľadiska časovej dostupnosti to znamená, že pred samotnou výstavbou je potrebné absolvovať celý komplex prípravných krokov – od MPV a dopracovania projektovej dokumentácie až po geologické prieskumy a vydanie stavebných povolení.

Tieto činnosti dnes vo svojej réžii zabezpečuje SSC ako správca ciest I. triedy. Okrem bežnej správy a údržby je SSC zodpovedná aj za prípravu väčších investičných projektov, pričom nesie rozhodujúcu časť administratívnych a technických procesov ešte pred samotnou realizáciou. Tento postup znamená, že **časový rámec štandardných projektov rekonštrukcie mostov je do veľkej miery určený schopnosťou a kapacitou SSC zvládnuť administratívne a technické procesy** vo vlastnej réžii alebo s využitím externých zdrojov.

#### Majetkovopravný stav

Vysporiadanie vlastníckych vzťahov k pozemkom pod mostami a v ich okolí patrí k najkritickejšim faktorom ovplyvňujúcim časovú dostupnosť, pretože bez ukončeného MPV nie je možné začať stavať ani odovzdať stavenisko Koncesionárovi. Hoci cesty I. triedy a mostné objekty na nich môžu byť podľa Cestného zákona len vo vlastníctve štátu, samotné pozemky patria často iným subjektom od samospráv po súkromné osoby či správcov vodných tokov. To znamená, že pri rekonštrukcii je potrebné mať zabezpečené jednak trvalé práva k pozemkom, na ktorých je most postavený, a jednak dočasný prístup k pozemkom využívaným počas výstavby či údržby (detailná právna analýza problematiky MPV v časti 4.1.2.1).

V rámci tohto procesu musí SSC pripraviť geometrické plány, znalecké posudky pre stanovenie kúpnej ceny/náhrady za vecné bremeno, zmluvnú dokumentáciu a rokovať s vlastníckymi, prípadne viesť vyvlastňovacie konanie. Časová náročnosť tohto procesu je veľmi variabilná. V jednoduchých prípadoch, keď je vlastnícka štruktúra jasná a vlastníci spolupracujú, môže byť ukončený do 6 – 9 mesiacov. V komplikovaných situáciách, napríklad pri neukončených dedičských konaniach, neznámych vlastníkoch alebo pri vlastníkoch, ktorí cielene predlžujú rokovania, sa proces môže predĺžiť aj na niekoľko rokov. Kapacitné možnosti SSC zároveň predstavujú objektívny limit. Podľa skúseností organizácie zvládne jeden pracovník majetkovoprávne vysporiadať približne 10



– 12 mostov ročne. So šiestimi pracovníkmi vyčlenenými na túto agendu (k júnu 2025) to znamená približne 60 – 70 mostov ročne. Ide však iba o orientačnú kapacitu, reálne tempo je určované kombináciou interných zdrojov a postoja vlastníkov. Pri stovkách mostov v nevyhovujúcom stave preto súčasné nastavenie nedokáže pokryť potreby v krátkom časovom horizonte. MPV tak predstavuje zásadné úzke hrdlo časovej dostupnosti a tempo riešenia vlastníckych vzťahov priamo determinuje, koľko rekonštrukcií môže byť spustených v danom roku. Bez posilnenia personálnych a odborných kapacít, či už vlastnými zdrojmi, alebo zapojením externých geodetov, právnikov a znalcov, bude časová dostupnosť Projektu limitovaná práve schopnosťou štátu zvládať majetkovoprávne procesy v dostatočnom rozsahu.

### Projektovanie a technická dokumentácia

SSC má na starosti aj proces projektovania a zabezpečenie technickej dokumentácie potrebnej pre územné a stavebné povolenia. Ide o rozsiahlu agendu, ktorá zahŕňa koordináciu a kontrolu projektových prác, zaradovanie stavieb do plánu prípravy a výstavby, dohľad nad dodržiavaním technických predpisov a noriem a posudzovanie technických riešení mostných objektov či súvisiacich investícií.

V súčasnosti SSC disponuje iba výsledkami pravidelných hlavných a bežných prehliadok mostov, ktoré sú vedené v informačnom systéme mostov. Tieto prehliadky poskytujú základný obraz o technickom stave konštrukcie: identifikujú poruchy, poškodenia a celkovú funkčnosť nosných prvkov, opôr, povrchov a vybavenia. Slúžia predovšetkým na priebežné monitorovanie a určovanie priorít údržby, nie však ako podklad pre spracovanie projektovej dokumentácie. Plnohodnotná projektová dokumentácia potrebná na realizáciu rekonštrukcie, teda technická správa, výkresová časť (pôdorysy, pozdĺžne a priečne rezy), konštrukčné detaily či návrhy riešení, dnes k väčšine analyzovaných objektov chýba. Neexistujú ani aktuálne geologické prieskumy, ktoré by poskytli údaje o zakladaní mostov alebo o rizikách spojených s podložím. Tento nedostatok znamená, že každý budúci zhotoviteľ vstupuje do procesu s obmedzenými informáciami a nesie zvýšenú mieru technického rizika. V praxi to zvyšuje pravdepodobnosť, že počas výstavby dôjde k odhaleniu nepredvídaných skutočností, čo môže viesť k prestojom, navýšeniu nákladov alebo predĺženiu harmonogramu.

Podľa vlastného odhadu, SSC pri súčasnom internom nastavení oddelenia Investičnej výstavby a správy ciest a s využitím externých zdrojov dokáže ročne pripraviť približne 40 – 50 mostných projektov. Počas konzultácií však SSC zdôraznilo, že výkonnosť nemožno hodnotiť len podľa počtu mostov, ale najmä podľa ich plochy a technickej náročnosti. Rozhodujúcimi sú najmä rozsah rekonštrukcie (vrchná / spodná stavba), typ existujúcej konštrukcie, rozptätie, existencia obchádzkových trás a dopravné obmedzenia.

### Povoľovacie procesy

Rekonštrukcia mostov podlieha viacerým legislatívnym postupom, od územného a stavebného konania až po posudzovanie vplyvov na životné prostredie (EIA), ak to vyžaduje rozsah zásahu. Všetky mostné objekty zahrnuté do tejto Štúdie sa v súčasnosti nachádzajú pred začiatkom týchto konaní, čo znamená, že povoľovacia fáza bude tvoriť významnú časť prípravného obdobia. Tieto procesy sú časovo náročné a ich dĺžka je podmienená viacerými faktormi. Kľúčová je úplnosť a kvalita dokumentácie. Ak podklady nie sú dostatočné, konania sa často prerušujú alebo predlžujú v dôsledku dopĺňovania údajov. Významný vplyv má aj zapojenie verejnosti, odborných organizácií a dotknutých orgánov štátnej správy, ktoré môžu do procesu vnášať nové pripomienky a požiadavky. Nezanedbateľnú úlohu zohráva aj kapacita samotných povoľovacích orgánov. Vysoká záťaž a veľký počet paralelne posudzovaných projektov sa prejavuje predlžovaním rozhodovacích lehôt, zatiaľ čo dostatočné personálne a odborné kapacity môžu priebeh konaní zrýchliť. V konečnom dôsledku je časová dostupnosť Projektu významne ovplyvnená práve povoľovacími procesmi, ktorých priebeh nie je plne predvídateľný a môže sa výrazne líšiť podľa charakteru a rozsahu rekonštrukcie jednotlivých mostov.

### Ďalšie faktory s vplyvom na časový rámec:

Okrem majetkovoprávných a povoľovacích procesov SSC poukazuje aj na externé faktory, ktoré ovplyvňujú časový rámec prípravy:

- ▲ **administratívne prietahy:** konania pred orgánmi verejnej správy sa môžu predlžovať v dôsledku vysokého počtu paralelne posudzovaných projektov;
- ▲ **sezónnosť stavebných prác:** väčšina mostárskych prác je limitovaná poveternostnými podmienkami, najmä zimným obdobím. Ak sa povoľovacie konania alebo VO natiahnu, reálna realizácia sa často odkladá až na nasledujúcu stavebnú sezónu;
- ▲ **rozpočtové obmedzenia:** aj keď priamo nesúvisia s technickou prípravou, dostupnosť štátneho financovania často určuje tempo a rozsah prác. Ak rozpočtové krytie nie je zabezpečené, projekt sa oneskoruje alebo rozkladá do viacerých etáp;
- ▲ **kolízie s inžinierskymi sieťami:** mosty sú často využívané ako nosiče vedení elektriny, plynu alebo telekomunikačných káblov, čo si pri rekonštrukciách vyžaduje prekládky alebo dodatočné technické riešenia;

- ▲ **VO:** SSC uvádza, že pri zákazkách s nízkou hodnotou sa často prihlási málo uchádzačov alebo nikto. Pre väčšie firmy nie sú tieto tendre atraktívne, menší lokálni hráči zas často nemajú kapacitu zvládnuť technicky náročné rekonštrukcie. Následkom je riziko opakovaného vyhlasovania súťaží a zdržanie harmonogramu.

### 2.5.1.2 Hrubý projektový harmonogram

Časový harmonogram Projektu určuje základné etapy a časový rámec potrebný pre naplnenie jeho cieľ – teda zabezpečiť, aby sa mosty po obnove stali bezpečnou a plne funkčnou súčasťou cestnej siete.

Pri zostavovaní harmonogramu sa vychádza z aktuálneho stavu pripravenosti Projektu. Keďže **analyzované mostné objekty sú aktuálne pred začiatkom povoľovacích procesov a väčšina z nich nemá vysporiadané majetkovoprávne vzťahy či projektovú dokumentáciu**, pred samotnou výstavbou je nevyhnutné absolvovať celý rad prípravných krokov. Tieto kroky sú do veľkej miery spoločné pre každý spôsob realizácie – či už tradičným modelom verejného sektora alebo formou PPP. Rozdiel v prípade realizácie formou PPP spočíva najmä v prenose zodpovednosti za voľbu technického riešenia, prípravu projektovej dokumentácie a získanie potrebných povolení na Koncesionára.

Tabuľka 24: Predbežný hrubý harmonogram hlavných fáz Projektu

Fáza	Kroky	Odhadované trvanie v prípade realizácie formou PPP	Poznámka
<b>1. Prípravná fáza pred VO</b>	MPV pozemkov, spracovanie základnej technickej dokumentácie, prípadné doplnenie diagnostiky a geologických prieskumov, zabezpečenie podkladov pre VO	15 mesiacov (technická príprava) + paralelne MPV cca 24 mesiacov	Najrizikovejšia fáza, tempo určené kapacitami SSC (prípadne externe) a priebehom MPV
<b>2. VO</b>	Vyhlásenie súťaže, posudzovanie žiadostí, rokovania / dialóg s uchádzačmi, predloženie a vyhodnotenie ponúk, podpis Koncesnej zmluvy	18 – 21 mesiacov	Paralelne s prípravnou fázou
<b>3. Predrealizačná príprava</b>	Spracovanie realizačnej dokumentácie, zabezpečenie povolení, príprava stavenísk, mobilizácia kapacít, koordinácia s dotknutými subjektmi	12 mesiacov	
<b>4. Realizácia</b>	Obnova mostov po stavebných úsekoch; priebeh ovplyvňuje rozsah Projektu, kapacity Koncesionára, klimatické podmienky a technologické riziká	V závislosti od rozsahu Projektu	Kombinácia paralelnej a postupnej realizácie; uvádzanie úsekov do prevádzky priebežne
<b>5. Prevádzka a údržba</b>	Uvedenie mostov do užívania, ich správa a údržba podľa stanovených štandardov	30+ rokov	V PSC zodpovedá SSC, v PPP Koncesionár

Zdroj: Vypracované Poradcami

### Prípravná fáza

Praktické skúsenosti s obdobnými projektmi ukazujú, že od spustenia prípravy po začiatok realizácie nemožno očakávať kratší horizont než 2 – 3 roky. Tento horizont odráža najmä časovú náročnosť MPV a povoľovacích procesov, ktoré v praxi tvoria úzke hrdlá harmonogramu. Najviac času si vyžaduje MPV pozemkov a povoľovacie procesy, ktoré sú často citlivé na kapacitné limity verejnej správy a ochotu vlastníkov spolupracovať. Aj v optimálnych prípadoch je ich priebeh administratívne náročný a podlieha zákonom stanoveným lehotám. VO je zo svojej podstaty podobne časovo náročné, jeho štruktúra musí zabezpečiť transparentnosť a hospodársku súťaž, čo si vyžaduje viacstupňový proces so zákonom definovanými lehotami a možnosťou predĺženia v prípade námietok. Následná pred-realizačná príprava a mobilizácia preveruje kvalitu predchádzajúcej práce: každý nedostatok v dokumentácii, povoleniach alebo koordinácii s inžinierskymi sieťami sa v tejto fáze premieta do odkladu začiatku výstavby.

### Realizačná fáza

Dĺžka samotnej rekonštrukcie mostov je determinovaná počtom a rozsahom rekonštruovaných objektov, technickou náročnosťou zásahov a spôsobom organizácie výstavby. Pri väčších projektoch je vhodné kombinovať paralelný prístup, kde časť objektov sa obnovuje súčasne, aby sa dosiahli skoršie prínosy pre dopravu, iné nasledujú až po dokončení prípravných alebo technologicky zložitejších úsekov.

Významnú úlohu však zohrávajú aj externé faktory. Medzi najdôležitejšie patria klimatické podmienky a sezónnosť stavebných prác, keďže mnohé mostárske činnosti nie je možné vykonávať celoročne. Dalším faktorom je dostupnosť stavebných kapacít, teda kvalifikovanej pracovnej sily, stavebných materiálov alebo špecializovanej techniky. Každý deficit alebo oneskorenie v dodávkach sa priamo premieta do harmonogramu. Nezanedbateľné

sú aj technologické riziká, ako odhalenie skrytých konštrukčných porúch alebo nepredvídaných geologických podmienok, ktoré si môžu vyžadovať zmenu projektového riešenia.

Kľúčovým rozdielom medzi modelmi PPP a PSC je spôsob organizácie prác a prenos rizík. V prípade PSC funguje SSC prevažne reaktívne – kapacity sa mobilizujú až po pridelení rozpočtových zdrojov, projekty sa riešia izolovane a bez systematického balíčkovania. Rekonštrukcie preto prebiehajú postupne, v menších objemoch, s obmedzenou možnosťou paralelnej realizácie a vyššou náchylnosťou na časové sklzy. Väčšinu rizík nesie verejný sektor, ktorý sa pripravuje ad hoc a reaguje na vzniknuté problémy, čo vedie k nižšej efektívnosti a dlhším harmonogramom.

Naopak, PPP model pracuje s uceleným balíkom mostov, ktorý Koncesionár realizuje ako projektový celok. Motivácia Koncesionára je odlišná – oneskorenie má priamy vplyv na jeho cash-flow a platby za dostupnosť. Preto organizuje práce paralelne na viacerých objektoch, aktívne riadi dodávateľské reťazce a efektívnejšie mobilizuje pracovnú silu, techniku a organizačné zdroje. Výsledkom je vyššia efektívnosť a rýchlejší priebeh realizácie.

### Prevádzková fáza

Po dokončení stavebných prác sú mosty postupne uvádzané do prevádzky. V tejto etape sa začínajú naplňovať strategické ciele Projektu – zvýšenie bezpečnosti, plynulosti dopravy a predĺženie životnosti infraštruktúry. Pre verejnosť predstavuje práve táto fáza skutočnú časovú dostupnosť Projektu, pretože výsledky sa stávajú priamo využitelnými.

Rozdiel medzi modelmi je výrazný najmä v prenose rizík. Pri tradičnom PSC modeli zostáva zodpovednosť za údržbu a prevádzku v plnej miere na SSC. Verejný sektor nesie riziko, že nedostatok finančných zdrojov alebo kapacít povedie k odkladaniu údržby, čo môže znižovať dostupnosť a kvalitu služieb. V prípade PPP modelu sú tieto riziká prenesené na Koncesionára, ktorý je viazaný zmluvne stanovenými výkonnosťnými štandardmi a každý výpadok alebo zníženie kvality služby sa okamžite premietajú do mechanizmu platieb za dostupnosť. Tento finančný tlak vytvára priamu motiváciu zabezpečiť, aby boli mosty dlhodobo udržiavané v prevádzkyschopnom stave a aby časová dostupnosť nebola ohrozená ani počas desiatok rokov životného cyklu Projektu.

### Záver časovej dostupnosti

Analýza ukazuje, že časová dostupnosť Projektu je determinovaná najmä kvalitou prípravy a schopnosťou zvládnuť kritické úzke hrdlá: MPV, dopracovanie technickej dokumentácie a povoľovacie procesy. Priebeh a rýchlosť samotnej realizácie závisí od kvality prípravy, zvoleného riešenia (postupná alebo paralelná rekonštrukcia), kapacít zhotoviteľa, efektívnosti organizácie prác a schopnosti riadiť riziká. Rozdiel medzi modelmi spočíva predovšetkým v prenose rizík: zatiaľ čo verejný sektor je pri tradičnom modeli vystavený priamym dôsledkom zdržaní a obmedzených kapacít, PPP model vytvára finančné a zmluvné stimuly pre Koncesionára, aby zabezpečil rýchlejšiu a dlhodobo udržateľnú dostupnosť. V konečnom dôsledku tak **rozhodujúca nie je len samotná dĺžka jednotlivých fáz, ale aj spôsob ich riadenia a rozdelenie zodpovedností, ktoré určí, kedy a v akej kvalite sa strategické prínosy Projektu premietnu do praxe.**

## 2.5.2 Finančná dostupnosť realizácie Projektu

Financovanie akéhokoľvek rozsiahleho verejného investičného zámeru, najmä v oblasti dopravnej infraštruktúry, je nevyhnutne determinované rozpočtovou situáciou verejnej správy a dostupnosťou externých zdrojov. Projekt obnovy mostov na cestách I. triedy, ktorého rozsah zahŕňa stovky objektov v rôznom technickom stave, predstavuje investične mimoriadne náročný zámer vzhľadom na vysoký objem potrebných finančných prostriedkov, technickú a logistickú komplexnosť prípravy. Súčasne ide o segment infraštruktúry, ktorý bol dlhodobo podfinancovaný, čo viedlo k akumulácii investičného dlhu a zhoršeniu technického stavu mnohých objektov do kritickej úrovne. V tomto kontexte je nevyhnutné vyhodnotiť, či a v akom rozsahu sú dostupné verejné zdroje schopné pokryť požadované investičné náklady a aké sú možnosti ich doplnenia alebo nahradenia inými formami financovania.

Táto kapitola je venovaná systematickému zmapovaniu potenciálnych zdrojov financovania Projektu a analýze ich možností uplatnenia. Zameriava sa na vyhodnotenie:

- ▲ **Objemu, štruktúry a vývoja výdavkov štátneho rozpočtu** s dôrazom na výdavkové limity stanovené vládou SR, a ich vplyv na nové investičné projekty v rezorte dopravy;
- ▲ **Rozpočtovej kapacity MD SR a SSC** a ich možnosti flexibilne reagovať na nové investičné priority;
- ▲ **Zdroje financovania z fondov EÚ**, vrátane analýzy oprávnenosti, dostupnosti a časového obmedzenia čerpania prostriedkov z Programu Slovensko, Plánu obnovy, CEF a iných mechanizmov.

Každá z týchto možností má svoje špecifiká z hľadiska prístupnosti, rozpočtového vplyvu, časovej flexibility, legislatívnych a inštitucionálnych požiadaviek, či z pohľadu dopadu na verejný dlh. Táto kapitola preto neslúži len ako prehľad možností, ale najmä ako rámec pre kvalifikované rozhodovanie o tom, akým spôsobom možno Projekt zrealizovať tak, aby bol finančne uskutočniteľný, realistický z hľadiska implementácie a udržateľný z hľadiska verejného rozpočtu.

### 2.5.2.1 Rozpočtový rámec verejnej správy

Rozpočtové možnosti verejnej správy predstavujú základný rámec pre akýkoľvek verejne financovaný investičný projekt. Ich nastavenie priamo ovplyvňuje rozsah možných rozvojových aktivít v jednotlivých rezortoch a sektoroch. SR zostavuje rozpočet v trojročnom cykle ( $r$ ,  $r+1$ ,  $r+2$ ), pričom záväzný je len prvý rozpočtový rok a ďalšie dva sú výhľadové.<sup>33</sup> V súčasnosti však do tohto štandardného rámca výrazne zasahuje zvýšený tlak na konsolidáciu verejných financií.

Aktuálne platný rozpočet verejnej správy na roky 2025 až 2027 bol schválený vládou 15. októbra 2024<sup>34</sup> a bol pripravený už v súlade s reformovanými pravidlami rozpočtovej zodpovednosti a národným fiškálno-štruktúrnym plánom. Ide zároveň o prvý rozpočet, ktorý operuje s tzv. výdavkovými limitmi – záväznými hornými hranicami verejných výdavkov zakotvenými v Zákone o rozpočtových pravidlách. Tieto limity definujú maximálne prípustné výdavky verejnej správy a vytvárajú tvrdý rozpočtový strop na celé trojročné obdobie, ktorý platí naprieč všetkými kapitolami (vrátane dopravy), čím de facto znemožňujú dodatočné navýšovanie výdavkov, ak neexistuje explicitná úprava inde v rozpočte.

Cieľom tohto rámca je návrat k udržateľnému hospodáreniu a postupné zníženie deficitu verejnej správy pod hranicu 3 % HDP, čo je podmienkou plnenia tzv. Maastrichtských kritérií, ktoré sú záväzné pre Európsku menovú úniu. Súčasne by mal hrubý dlh verejnej správy zostať pod ústavne stanoveným limitom 60 % HDP. V prípade jeho prekročenia vstupujú do platnosti fiškálne sankcie a rozpočtové mechanizmy, ktoré ďalej znižujú flexibilitu rozpočtového hospodárenia štátu.

Prehľad základných fiškálnych ukazovateľov verejnej správy:

Tabuľka 25: Rozpočet verejnej správy SR v metodike ESA 2010

		2022 S	2023 S	2024 S	2025 OR	2026 NR	2027 NR
<b>Príjmy VS</b>	mil. EUR	44 655	52 843	54 807	59 798	62 122	63 237
<b>Výdavky VS</b>	mil. EUR	46 491	58 853	61 714	66 850	68 251	70 646
<b>Schodok VS</b>	mil. EUR	- 1 836	- 6 010	- 6 907	- 7 052	- 6 128	- 7 409
<b>HDP</b>	mil. EUR	110 046	123 833	130 985	136 475	142 887	148 527
<b>Schodok VS</b>	% HDP	- 1,7	- 4,9	- 5,3	- 5,2	- 4,3	- 5,0
<b>Hrubý dlh VS</b>	mil. EUR	63 499	68 896	77 648	84 348	92 201	100 825

<sup>33</sup> Základný rámec pre tvorbu rozpočtu verejnej správy.

<sup>34</sup> Návrh rozpočtového plánu SR na rok 2025. Dostupné online: <https://rokovania.gov.sk/RVL/Material/30073/1>

		2022 S	2023 S	2024 S	2025 OR	2026 NR	2027 NR
<b>Hrubý dlh VS</b>	% HDP	57,7	55,6	59,3	61,8	64,5	67,9
<b>Limit verejných výdavkov<sup>35</sup></b>	mil. EUR	n/a	n/a	n/a	61 143	62 093	63 071

Zdroj: MF SR, RRZ, ŠÚ SR, Rozpočet verejnej správy na roky 2025 – 2027, Dostupné online:

[https://hsr.rokovania.sk/data/att/186281\\_subor.pdf?csrt=10068412893818307475](https://hsr.rokovania.sk/data/att/186281_subor.pdf?csrt=10068412893818307475)  
[https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.rrz.sk%2Fwp-content%2Fuploads%2F2022%2F11%2Ffiskal\\_DB\\_data.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK](https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.rrz.sk%2Fwp-content%2Fuploads%2F2022%2F11%2Ffiskal_DB_data.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK)

Z údajov rozpočtu verejnej správy (Tabuľka 25) je zrejmé, že výdavky v roku 2025 presiahnu úroveň 66,9 mld. EUR, pričom výdavkové limity pre daný rok sú stanovené na úrovni približne 61,1 mld. EUR. To znamená, že už aktuálne plánované výdavky prekračujú limit o takmer 6,0 mld. EUR. To je rozdiel, ktorý bude musieť byť riešený dodatočnými opatreniami, napríklad formou výdavkových škrtov. V nasledujúcich rokoch sa očakáva podobná situácia: výdavky budú opakovane presahovať limit a ich dodržanie si vyžiada dodatočné konsolidačné opatrenia. Celkový schodok verejnej správy má klesnúť z 5,3 % HDP v roku 2024 na 5,0 % HDP v roku 2027.

Na strane výdavkov platí, že nové verejné investície sa dnes plánujú v prostredí prísnej konsolidácie a podliehajú mechanizmom hodnotenia návratnosti a pripravenosti (tzv. princíp nulového štartovacieho rozpočtu alebo „zero-based budgeting“ zavedený od roku 2021). Tento prístup znamená, že každý investičný projekt sa posudzuje nanovo, bez automatického pokračovania financovania z predchádzajúcich období a do rozpočtu sa dostanú iba projekty s dostatočným odôvodnením<sup>36</sup>. V kombinácii s pevnými výdavkovými limitmi to vytvára situáciu, v ktorej absentuje predvídateľný rámec pre viacročné programy, ako je systematická obnova mostov na cestách I. triedy. Nejde teda o to, že by sa investície princípom nulového štartovacieho rozpočtu vylučovali, ale že v prostredí napätých verejných financií a konsolidačných opatrení tento systém prakticky sťažuje presadenie veľkých, viacročných projektov bez alternatívnych zdrojov financovania. Z pohľadu Projektu je dôležité, že výdavkové limity platia agregátne a striktné pre všetky výdavky verejnej správy, vrátane kapitoly MD SR a rozpočtu SSC. Výnimky sú možné iba v prípade výdavkov mimo limitu (napr. spolufinancovanie EÚ projektov), avšak Projekt bez konkrétneho napojenia na eurofondy takouto výnimkou nie je.

V roku 2024 navyše Vláda SR prijala konsolidačný balík v objeme 2,7 mld. EUR, ktorý znížil manévrovací priestor pre všetky nové rozpočtové iniciatívy.<sup>37</sup> Tento balík kombinoval opatrenia na strane príjmov (napr. zvýšenie DPH na 23 %, zdanenie finančných transakcií, vyššia daň z príjmov PO) a na strane výdavkov (napr. pozastavenie rodičovského dôchodku, obmedzenie rastu miezd vo verejnej sfére). Výsledkom je vysoko rigidný rozpočtový rámec, v ktorom každé nové investičné opatrenie musí byť vyvážené znížením výdavkov v inej oblasti alebo nájdením alternatívneho financovania mimo limitu.

Rozpočtová realita tak jasne ukazuje, že:

- ▲ v rámci výdavkov verejnej správy neexistuje dodatočný, voľný priestor na začatie nového rozsiahleho investičného programu obnovy mostov v objeme rádovo 500 mil. – 1 mld. EUR v krátkodobom horizonte (2025 – 2027);
- ▲ ani strednodobý výhľad neposkytuje pozitívny signál: schodok verejnej správy zostáva v roku 2027 stále na úrovni 5,0 % HDP, hrubý dlh rastie a smeruje nad hranicu 65 % HDP, čo prekračuje ústavne definovaný strop (60 % HDP) a aktivuje sankčné mechanizmy podľa Zákona o rozpočtovej zodpovednosti;
- ▲ príprava a financovanie Projektu si preto vyžaduje uvažovanie nad rámec tradičného rozpočtového mechanizmu, teda prostredníctvom doplnkových alebo alternatívnych zdrojov financovania (napr. PPP, alebo kombinácia s fondmi EÚ).

Z pohľadu udržania fiškálnej disciplíny a naplnenia záväzkov SR možno konštatovať, že verejný rozpočet ako samostatný zdroj nie je za súčasných podmienok spôsobilý pokryť potreby rozsiahlej a rapidnej obnovy mostných objektov bez výrazného dopadu na rozpočtovú udržateľnosť.

Je pritom dôležité zdôrazniť, že aj v prípade zvolenia modelu PPP sa Projekt premietne do verejných financií, najmä prostredníctvom budúcich platieb za dostupnosť. Vzhľadom na rozsah Projektu ide o pravidelný záväzok v dlhodobom horizonte s materiálnym fiškálnym dopadom.

### 2.5.2.2 Rozpočet MD SR

Rozpočtová kapitola MD SR predstavuje základný nástroj štátu na realizáciu dopravnej politiky a je zároveň jednou z najviac kapitálovo náročných rozpočtových kapitol verejnej správy. Finančné prostriedky alokované v

<sup>35</sup> Schválený limit verejných výdavkov v metodike ESA 2010 uznesením Národnej rady Slovenskej republiky č. 699 z 3. decembra 2024.

Dostupné online: <https://www.nrsr.sk/web/Dynamic/DocumentPreview.aspx?DocID=554182>

<sup>36</sup> Metodika prípravy a hodnotenia investičných projektov, ÚHP. Dostupné online:

[https://analzy.gov.sk/files/archiv/88/21621\\_material\\_hlasovanie.pdf](https://analzy.gov.sk/files/archiv/88/21621_material_hlasovanie.pdf)

<sup>37</sup> Návrh konsolidačných opatrení na rok 2024, MF SR. Dostupné online: <https://www.mfsr.sk/sk/media/tlacove-spravy/navrh-konsolidacnych-opatreni-rok-2024.html>



rámci tejto kapitoly slúžia na plánovanie, výstavbu, obnovu, prevádzku a správu kľúčovej dopravnej infraštruktúry SR ako napríklad diaľnic, ciest I. triedy, železničnej infraštruktúry, letísk a prístavov .

MD SR prostredníctvom zriadenej rozpočtovej organizácie SSC zabezpečuje výkon správy, údržby, modernizácie a výstavby tej časti cestnej siete, ktorá patrí medzi najkritickejšie z pohľadu vnútroštátnej aj medzinárodnej mobility – cesty I. triedy. Financovanie týchto činností je naviazané na konkrétne podprogramy a ekonomické klasifikácie výdavkov v rámci kapitoly MD SR. Akékoľvek rozhodnutie o plošnej modernizácii ciest I. triedy či ich mostných objektov je preto priamo determinované štruktúrou a objemom tejto kapitoly.

V kontexte hodnotenia finančnej uskutočniteľnosti Projektu má rozpočet MD SR zásadný význam ako kľúčový referenčný rámec – nielen pre posúdenie možnosti priameho rozpočtového financovania Projektu, ale aj pre odhad reálnej schopnosti verejného sektora udržať prípadnú budúcu platobnú disciplínu v prípade zvoleného modelu PPP.

Schválený rozpočet výdavkov kapitoly MD SR na rok 2025 dosahuje hodnotu 2 666,7 mil. EUR, čo z nej robí jednu z najväčších rozpočtových kapitol verejnej správy (tvorí približne 7,9 % celkového štátneho rozpočtu). Približne 49 % výdavkov v roku 2025 je klasifikovaných ako kapitálové výdavky (bez prostriedkov z Plánu obnovy a odolnosti), teda investičného charakteru. Zvyšné náklady predstavujú bežné, prevádzkové výdavky vrátane záväzkov ako sú mzdy, údržba alebo aj platby za dostupnosť v rámci PPP projektov (R1, D4R7).

**Tabuľka 26: Schválený rozpočet výdavkov kapitoly MD SR na rok 2025**

v EUR	Výdavky v roku 2025
Bežné výdavky	1 366 408 987
Kapitálové výdavky	1 300 192 139
<b>Výdavky spolu</b>	<b>2 666 601 126</b>
Z toho: Prostriedky EÚ (Plán obnovy a odolnosti, Program Slovensko)	788 383 282
Z toho: Spolufinancovanie zo ŠR	102 295 905

Zdroj: Schválený rozpočet MD na rok 2025. Dostupné online:

[https://www.mindop.sk/fileadmin/documents/SRF/Schv%C3%A1leny\\_rozpo%C4%8Det\\_2025.pdf](https://www.mindop.sk/fileadmin/documents/SRF/Schv%C3%A1leny_rozpo%C4%8Det_2025.pdf)

Aj napriek relatívne vysokému nominálnemu objemu kapitálových výdavkov však nie je možné hovoriť o flexibilnom investičnom priestore. Väčšina kapitálových výdavkov v roku 2025 je určená na spolufinancovanie projektov podporených z fondov EÚ – predovšetkým z Plánu obnovy a odolnosti SR a nového Programu Slovensko 2021 – 2027. Tieto výdavky sú účelovo viazané na konkrétne operačné programy, typy aktivít, termíny čerpania a rozsiahly reporting voči EK. Ich použitie na systematickú obnovu existujúcich ciest I. triedy alebo mostných objektov je buď úplne vylúčené, alebo limitované oprávnenosťou výdavkov.

Analýza vývoja výdavkov MD SR túto situáciu jasne dokumentuje. Kým celkový rozpočet kapitoly sa v sledovanom období zvyšoval (s výkyvmi podľa dynamiky čerpania EÚ fondov), výdavky na cestnú dopravu nevykazujú stabilný rast. Naopak, v roku 2025 klesajú na 312,4 mil. EUR, čo je najnižšia úroveň od roku 2016. Podiel cestnej dopravy na celkových výdavkoch MD SR sa zároveň prepadáva na 11,7 %, čo predstavuje najnižší podiel v celej dekáde. Pre porovnanie – v roku 2024 tento podiel dosahoval 31,8 % a za sledované obdobie v rokoch 2016 – 2021 bol v priemere vo výške 23,9 %.



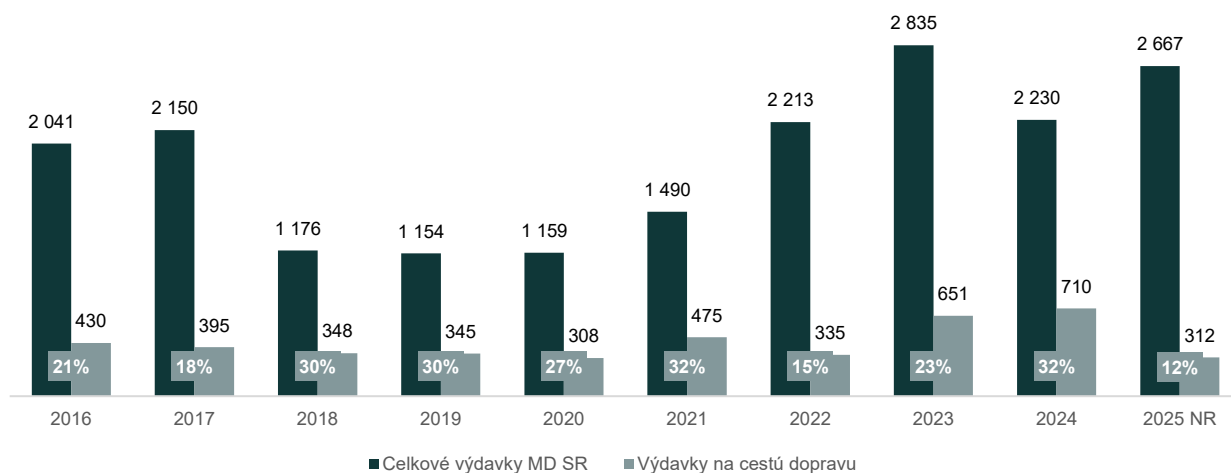
**Tabuľka 27: Schválené rozpočty MD SR v období 2016 – 2025**

v mil. EUR	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Cestná doprava	430,0	394,8	348,0	345,3	307,9	474,9	335,1	650,5	709,7	312,4
Železničná doprava	582,3	515,1	538,4	545,7	566,5	507,6	596,6	780,2	1 017,9	934,3
Vodná doprava	1,6	1,6	1,9	1,9	2,0	1,5	1,7	2,1	2,3	2,1
Letecká doprava	3,2	3,3	3,9	9,3	9,8	8,3	8,3	9,1	9,3	9,0
Celkové výdavky bez EÚ	1 167,2	1 109,4	1 176,2	1 118,3	1 045,9	1 135,6	1 220,5	1 656,6	1 963,8	1 775,9
Celkové výdavky s EÚ	2 040,7	2 149,8	1 176,2	1 153,8	1 159,2	1 489,5	2 212,8	2 834,8	2 230,4	2 666,7
<b>Podiel cestnej dopravy na celk. výdavkoch (%)</b>	<b>21,1%</b>	<b>18,4%</b>	<b>29,6%</b>	<b>29,9%</b>	<b>26,6%</b>	<b>31,9%</b>	<b>15,1%</b>	<b>22,9%</b>	<b>31,8%</b>	<b>11,7%</b>

Zdroj: MD SR, Schválený rozpočet výdavkov kapitoly MD SR.

Dostupné online: <https://www.mindop.sk/transparentnost/rozpocet-a-financovanie/schvaleny-rozpocet-vydavkov-kapitoly>

**Graf 46: Vývoj výdavkov na cestnú dopravu a celkových výdavkov MD SR v rokoch 2016 – 2025 (v mil. EUR)<sup>38</sup>**



Zdroj: MD SR, Schválený rozpočet výdavkov kapitoly MD SR. Dostupné online: <https://www.mindop.sk/transparentnost/rozpocet-a-financovanie/schvaleny-rozpocet-vydavkov-kapitoly>

Pokles výdavkov na cestnú dopravu v roku 2025, ktorý predstavuje 56 % prepád oproti predchádzajúcemu roku, nie je dôsledkom zásadného zníženia rozpočtu MD SR, ale najmä presmerovania investícií na železničnú infraštruktúru, a výstavbu novej infraštruktúry spolufinancovanej z európskych nástrojov.

### 2.5.2.3 Investičný rozpočet SSC

#### Zdroje a metodika plánovania

Rozpočet SSC je každoročne súčasťou kapitoly MD SR a tvorí kombináciu viacerých zdrojov: štátneho rozpočtu, európskych štrukturálnych a investičných fondov (EŠIF), Nástroja na prepájanie Európy (CEF) a vlastných príjmov správcu komunikácií. Výška schváleného rozpočtu na jednotlivé roky je stanovená zákonom o štátnom rozpočte na príslušné rozpočtové obdobie, úpravami rozpočtu vykonanými v súlade s vydanými rozpočtovými opatreniami MF SR a MD SR, v členení na príjmy, bežné a kapitálové výdavky, v tom ŠR, iné zdroje a prostriedky EÚ (Tabuľka 19).

Potreba investičných zdrojov vyplýva predovšetkým zo zastaranej a technicky nevyhovujúcej cestnej infraštruktúry. Ako reakciu na tento stav MF SR v spolupráci s ÚHP pripravilo metodiku investičného plánovania, ktorej cieľom bolo vniesť do rozhodovania o projektoch väčšiu transparentnosť, opierať sa o dáta a analytické hodnotenie a zabezpečiť predvídateľnejší rámec pre pridelovanie zdrojov. Na jej základe bol zostavený zoznam

<sup>38</sup> Schválené rozpočty MD SR pre príslušné roky a návrh na rozpočtu pre rok 2025

priorít výstavby cestnej infraštruktúry do roku 2030 (*Priority vo výstavbe cestnej infraštruktúry do roku 2030*). Jeho cieľom bolo odstrániť dlhodobý problém v plánovaní, kedy sa naraz pripravovalo príliš veľa projektov, bez jasného poradia a s vysokým rizikom, že sa na viaceré z nich nikdy nenájdu peniaze.

Tento systém priorít vychádza z niekoľkých kľúčových kritérií. V prvom rade sa hodnotí bezpečnosť, teda schopnosť investície odstrániť nevyhovujúci alebo havarijný stav infraštruktúry. Ďalším faktorom je dopravná obsluha a intenzita premávky: uprednostnené sú projekty na úsekoch s vysokou dopravnou záťažou, kde výpadok infraštruktúry spôsobuje najväčšie spoločenské škody. Tretím kritériom je širší prínos pre región a hospodárstvo, najmä v podobe zlepšenia prepojenia centier a väzieb na európsku dopravnú sieť TEN-T. V neposlednom rade sa hodnotí aj pomer nákladov a prínosov – CBA, teda ekonomická efektívnosť projektu.

Pre mosty sú tieto kritériá obzvlášť prísne. Mostný objekt má vo väčšine prípadov charakter kritického bodu dopravnej siete a jeho výpadok neznamená len spomalenie, ale často úplné prerušenie dopravného spojenia. Prioritizácia mostných projektov preto stojí na troch pilieroch: (i) technický stav a riziko havárie, (ii) význam komunikácie, ktorú most nesie, a (iii) socioekonomické dôsledky prípadného uzavretia.

### Harmonogram prípravy a výstavby cestnej infraštruktúry

Na spomenutú metodiku nadväzuje samotný *Harmonogram prípravy a výstavby projektov cestnej infraštruktúry*, ktorý SSC každoročne aktualizuje v spolupráci s MD SR a MF SR. Harmonogram je desaťročný plán rozdelený do trojročného rozpočtového cyklu (N+2). Záväzné sú len prostriedky na aktuálny rok, kým nasledujúce dva roky predstavujú výhľad, ktorý sa môže meniť podľa možností verejných financií a politických priorít. V praxi to znamená, že Vláda SR záväzne schvaľuje len rozpočet pre bežný rok (N), zatiaľ čo rozpočty na nasledujúce dva roky sú len indikáciou možného vývoja a každoročne sa prehodnocujú. Takýto systém síce vytvára určitú mieru plánovacej istoty, no zároveň prináša veľkú volatilitu. Projekty, ktoré sa dnes javia ako zabezpečené, môžu byť v nasledujúcej aktualizácii odsunuté alebo úplne vypustené, ak sa zmenia priority štátu či fiškálny rámec.

Tento prístup je z hľadiska štátneho rozpočtu logický, keďže verejné financie sa plánujú v dynamickom prostredí a musí sa zohľadňovať hospodársky cyklus, vývoj dlhu aj nové priority Vlády SR. Pre SSC, a osobitne pre obnovu mostov, to však znamená zásadný problém. Obnova mostov je kapitálovo náročná, dlhodobo pripravovaná a technicky komplikovaná činnosť, ktorá vyžaduje viacročné plánovanie. Ak sú k dispozícii len jednorôčné garancie, SSC je nútená postupovať reaktívne a realizovať najmä havarijné zásahy a odkladať systematické balíky rekonštrukcií.

Vývoj posledných troch rokov túto realitu jasne dokazuje. V roku 2023 bolo na mosty vynaložených približne 14,4 mil. EUR, čo predstavovalo len 8 % všetkých investícií do cestnej infraštruktúry. V roku 2024 sa objem zvýšil na 24,2 mil. EUR, teda 19 % celku. Pre rok 2025, ktorý je aktuálne jediným záväzným rokom harmonogramu, je alokovaných 23,8 mil. EUR, čo predstavuje 14 % z celkových výdavkov na cestnú infraštruktúru v hodnote 165 mil. EUR.

**Tabuľka 28: Historické a plánované investičné výdavky na Mostný program a cestnú infraštruktúru podľa údajov z Harmonogramu prípravy a výstavby projektov cestnej infraštruktúry z roku 2025**

v EUR	2023 (investičné výdavky podľa harmonogramu)	2024 (investičné výdavky podľa harmonogramu)	2025 (schválený rozpočet)	2026 (plán)	2027 (plán)
Výdavky na Mostný program	14 362 228	24 187 117	<b>23 767 835</b>	79 565 274	96 457 525
Celkové výdavky na cestnú infraštruktúru	182 440 540	130 187 992	<b>165 327 868</b>	203 548 864	220 570 321
% podiel mostného programu	8%	19%	<b>14%</b>	39%	44%

Zdroj: Harmonogramu prípravy a výstavby projektov cestnej infraštruktúry. Dostupné online: <https://www.mindop.sk/priority/cestny-harmonogram>

Ak tieto alokácie zasadíme do širšieho kontextu, obraz je ešte kritickejší. V absolútnych hodnotách sa **alokácie na mosty v posledných rokoch pohybujú len na úrovni 15 až 25 mil. EUR ročne**. Táto suma však musí pokryť nielen samotné stavebné práce, ale aj prípravu projektov, dokumentáciu, výkupy pozemkov, rezervy a zmluvné záväzky z minulých období. **Ak sa vezme do úvahy počet mostov v správe SSC a ich technický stav, je zrejmé, že takéto zdroje predstavujú iba zlomok reálnej potreby.**

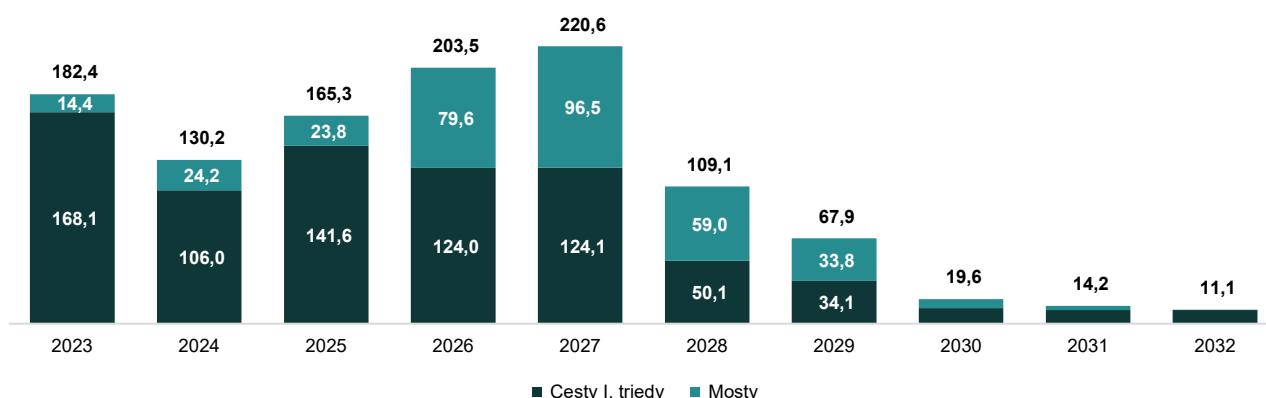
Na základe informácií poskytnutých SSC počas pracovného stretnutia (máj 2025) možno základnú potrebu rozdeliť do dvoch úrovní:

- ▲ **Na udržanie súčasného technického stavu by bolo potrebných minimálne 40 – 50 mil. EUR ročne na investičnú výstavbu;**
- ▲ **Na systematické zlepšovanie technického stavu a zvrátenie trendu degradácie by si sieť ciest I. triedy vyžadovala minimálne 100 mil. EUR ročne len na mosty** (s postupnou indexáciou tejto hodnoty, aby bol zohľadnený inflačný rast nákladov).

Z dlhodobého hľadiska preto nie je prekvapujúce, že chronicky podfinancovaná údržba vedie k zrýchlenému zhoršovaniu technického stavu a k rastu budúcich nákladov na rekonštrukcie. **Každý rok odkladu tak zvyšuje investičný dlh, ktorý bude v budúcnosti ešte ťažšie dobehnúť.**

Táto disproporcía medzi potrebami a reálnymi alokáciami sa jasne prejavuje aj v samotnom harmonograme. V roku 2025, ktorý je jediným záväzným rokom, dosahujú výdavky na mosty iba 23,8 mil. EUR, čo je hlboko pod hranicou potrebnou na udržanie súčasného stavu. Čísla uvedené pre roky 2026 a 2027 síce naznačujú výrazný nárast (na 79,6 mil. EUR a 96,5 mil. EUR), ide však len o indikatívne hodnoty vyplývajúce z rozpracovanosti niekoľkých väčších projektov. Ich skutočné financovanie bude závisieť od budúcich rozpočtových rozhodnutí a je v čase vypracovania Štúdie neisté. Vzhľadom na fiškálne limity štátu, prebiehajúcu konsolidáciu a historický vývoj je pravdepodobnejšie, že tieto objemy sa v plnej miere nenaplnia.

**Graf 47: Predpokladané investičné náklady SSC na projekty obnovy a rekonštrukcie mostov v harmonograme, v mil. EUR**



Zdroj: Harmonogram pre plánovanie a výstavbu cestnej infraštruktúry 2025. Dostupné online:

[https://www.mindop.sk/fileadmin/dokumenty/institut\\_dopravnej\\_politiky/Harmonogram/Aktualiz%C3%A1cia\\_2025\\_-\\_SSC.xlsx](https://www.mindop.sk/fileadmin/dokumenty/institut_dopravnej_politiky/Harmonogram/Aktualiz%C3%A1cia_2025_-_SSC.xlsx)

Mechanizmus, pri ktorom je záväzný vždy iba aktuálny rozpočtový rok, má zásadný dopad na fungovanie SSC a celý proces obnovy mostov. Bez viacročných garancií nemá správca komunikácií možnosť pripraviť dlhodobý, strategický investičný plán, ani zlučovať jednotlivé akcie do väčších, ucelených modernizačných balíkov. Tieto balíky by pritom umožnili optimalizovať technické riešenia, koordinovať výluky v doprave, lepšie plánovať využitie kapacít dodávateľov a najmä dosahovať výrazné úspory z rozsahu.

Rozsah problému je pritom zásadný. SSC spravuje približne 1 800 mostov, z ktorých takmer polovica je v zlom, veľmi zlom alebo havarijnom stave. To znamená, že poradie investícií určuje technická nevyhnutnosť a riziko okamžitého zlyhania, nie strategické plánovanie.

Dôsledkom je fragmentovaná a nákladnejšia obnova. Projekty sa zadávajú jednotlivo, v menších objemoch a často až v okamihu, keď je ich realizácia technicky nevyhnutná. Takýto reaktívny prístup znamená, že opravy a rekonštrukcie prebiehajú v časovom strese, s obmedzeným priestorom na prípravu a vyjednávanie. Výsledkom sú vyššie náklady na jednotku investície a obmedzené možnosti súťaže.

Ďalším dôsledkom je, že SSC nedokáže systematicky plánovať obmedzenia dopravy. Ak by boli projekty spájané do väčších balíkov, rekonštrukcie by sa mohli realizovať koordinovane, napríklad na viacerých mostoch v rovnakej regióne počas jedného časového obdobia, čo by minimalizovalo dopravné obmedzenia a súvisiace socioekonomické náklady. Pri súčasnom modeli sa však rekonštrukcie realizujú izolovane, čo zvyšuje negatívny dopad na mobilitu a hospodárstvo.

Fragmentácia má aj fiškálne dôsledky. Namiesto toho, aby sa verejné financie využívali efektívne v dlhodobom horizonte, prostriedky sa mihajú v krátkych rozpočtových cykloch, pričom sa strácajú možnosti viacročného finančného plánovania a optimalizácie nákladov. **V konečnom dôsledku tak štát platí viac za menší rozsah prác a investičný dlh v oblasti mostov sa ďalej prehľbuje.** Podľa informácií SSC z mája 2025 bolo:

- ▲ 9 mostov už vysúťažených v celkovej hodnote približne 18 mil. EUR;
- ▲ 16 projektov v príprave s predpokladanou hodnotou zákaziek 41 mil. EUR;
- ▲ približne 40 projektov pripravených na vyhlásenie VO alebo samotnú výstavbu.

Tento objem by v inom prostredí mohol predstavovať solídny základ pre systematickejšiu obnovu. Stabilný viacročný finančný rámec by umožnil tieto prostriedky využiť efektívnejšie, spájať projekty do väčších celkov a realizovať ich koordinovane, čím by sa obnovy aspoň čiastočne zrýchlili.

Dôsledkom je, že namiesto efektívneho VO väčších celkov sa rekonštrukcie zadávajú samostatne, často v časovej tiesni a v havarijnom režime, čo nielen zvyšuje jednotkové náklady, ale zároveň obmedzuje aj možnosti

stavebného trhu pripraviť sa na väčšie zákazky. Tento stav potvrdzuje, že bez zmeny prístupu a zavedenia alternatívnych foriem financovania nebude možné zabezpečiť systematickú a plošnú obnovu mostov.

V tomto svetle je zrejmé, že Mostný program pri súčasnom nastavení neplní úlohu systémového investičného nástroja, a jeho nastavenie zodpovedá skôr **reakčnému modelu financovania**, kde sa prioritizujú najmä akútne havarijné zásahy alebo zásahy technickej nevyhnutnosti, než plánovaná a optimalizovaná obnova. Súčasný rozpočtový rámec SSC pritom nedokáže pokryť ani základnú potrebu na udržanie technického stavu mostov, nieto ešte zabezpečiť systematické zlepšovanie.

Súhrnne možno konštatovať, že:

- ▲ rozpočtové výdavky MD SR na cestnú dopravu majú dlhodobu klesajúcu trajektóriu i trend, v absolútnom aj relatívnom vyjadrení;
- ▲ Mostný program ostáva objemovo aj štrukturálne nedostatočný na pokrytie potrieb systematickej obnovy mostov;
- ▲ Súčasný systém jednoročného rozpočtovania neumožňuje SSC pripravovať viacročné investičné balíky a dosahovať úspory z rozsahu;
- ▲ Projekty sú realizované fragmentovane, v časovej tiesni a havarijnom režime, čo zvyšuje jednotkové náklady;
- ▲ aktuálna rozpočtová kapacita MD SR neumožňuje v horizonte rokov 2025 – 2027 realizovať plošnú obnovu mostov v potrebnom rozsahu, ktorý je nevyhnutný na zlepšenie stavu, bez nových mimorozpočtových nástrojov.

#### 2.5.2.4 Možnosti financovania z fondov EÚ a iných zdrojov

Realizácia rozsiahlej obnovy mostov na cestách I. triedy si vzhľadom na svoj investičný rozsah, komplexnosť prípravy a časový rámec vyžaduje hľadanie dodatočných zdrojov financovania, ktoré presahujú možnosti bežných verejných rozpočtov. Jedným z prirodzených východísk je preskúmanie potenciálu fondov EÚ a iných mimorozpočtových finančných nástrojov, ktoré SR dlhodobu využíva na financovanie infraštruktúrnych investícií. V súčasnom programovom období 2021 – 2027 má SR prístup k viacerým typom EÚ fondov a finančných nástrojov, ktoré sa zameriavajú na podporu investícií do verejnej infraštruktúry. Reálne možnosti ich využitia pre Projekt sú však výrazne obmedzené tematickým zameraním, geografickým rozsahom oprávnenosti a časovým rámcom implementácie, **ako aj strategickým nastavením EK, ktorá obnovu existujúcej národnej infraštruktúry vníma ako primárnu zodpovednosť členských štátov.**

#### Program Slovensko 2021 – 2027

Program Slovensko (nástupca OPPI) je hlavný operačný program politiky súdržnosti pre SR, z ktorého sa financuje dopravná infraštruktúra. V oblasti cestnej infraštruktúry je jeho tematické zameranie sústredené na:

- ▲ zlepšenie dostupnosti v rámci TEN-T siete (hlavná a globálna sieť);
- ▲ prepojenie sídel na TEN-T;
- ▲ zvýšenie bezpečnosti cestnej infraštruktúry (eliminácia bodov s vysokou nehodovosťou);
- ▲ environmentálne a klimaticky udržateľnú dopravu.

Obnova existujúcich mostných objektov na cestách I. triedy, ktoré sa nenachádzajú na TEN-T, nepatrí medzi oprávnené typy intervencií, a ich **financovanie z Programu Slovensko je prakticky vylúčené alebo veľmi limitované**. Navyše, program už vstúpil do plnej implementačnej fázy a dominantná časť alokácie bola vyhradená na už schválené projekty. Zároveň podľa stanoviska MIRRI nie je možné očakávať, že by v tomto programovom období došlo k zásadnému preprogramovaniu zdrojov v prospech obnovy mostov, keďže by to vyžadovalo výrazné kompromisy voči iným sektorovým prioritám.

#### Plán obnovy a odolnosti SR

Plán obnovy a odolnosti SR predstavuje mimoriadny nástroj EÚ financovaný z Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti. V oblasti dopravy sa zameriava výlučne na:

- ▲ modernizáciu železničnej infraštruktúry (hlavne trate, stanice, vozidlá);
- ▲ podporu ekologickej a verejnej dopravy;
- ▲ digitalizáciu dopravy (napr. inteligentné systémy riadenia premávky).

Cestná infraštruktúra v Pláne obnovy nie je zahrnutá – čo znamená, že Projekt nie je oprávnený na spolufinancovanie z tohto nástroja. Navyše, všetky výdavky musia byť zrealizované do konca roka 2026, čo vylučuje financovanie dlhodobějších projektov.

## CEF – Nástroj na prepájanie Európy

CEF (Connecting Europe Facility) je nástroj EÚ zameraný na podporu medzinárodne významných projektov v doprave, energetike a digitálnej oblasti. V oblasti dopravy sa CEF prioritne orientuje na:

- ▲ nové cezhraničné projekty alebo prepojenia s výrazným európskym významom;
- ▲ infraštruktúru na hlavných koridoroch siete TEN-T (core network);
- ▲ interoperabilitu a klimaticky udržateľnú mobilitu.

Financovanie z CEF je súťažne prideľované na úrovni EK. Každý projekt musí v grantovej výzve preukázať nadnárodný dosah, vysoký stupeň pripravenosti a súlad s prioritami EÚ. Vzhľadom na charakter Projektu pozostávajúceho zo stoviek objektov na území SR bez značného cezhraničného významu nie je realistické očakávať úspech v CEF výzvach. Výnimkou by mohol byť individuálny projekt obnovy jedného strategicky významného mosta, ak by bol preukázateľne súčasťou TEN-T.

## Možnosti spolufinancovania zo zdrojov určených na obranu

Doplňkovou možnosťou financovania obnovy mostných objektov môže byť zapojenie rezortu MO SR, najmä v prípade infraštruktúry s tzv. duálnym (civilno-vojenským) využitím. Tento koncept naberá na význame v kontexte aktuálneho bezpečnostného prostredia v Európe, ako aj očakávaných rozpočtových záväzkov SR voči NATO. Na júnovom summite NATO v Haagu (2025) sa členské štáty zhodli na novom cieľovom rámci výdavkov na obranu vo výške 5 % HDP do roku 2035, z čoho 1,5 % má byť vyčlenených na obranné investície vrátane infraštruktúry s duálnym využitím. Tento rámec otvára perspektívu na financovanie časti mostov, ktoré sa nachádzajú na vojensky významných trasách alebo v koridoroch tzv. military mobility s duálnym využitím.

Z uvedenej analýzy vyplýva, že tradičné európske fondy ako Program Slovensko či Plán obnovy a odolnosti aktuálne neponúkajú reálne možnosti financovania plošnej obnovy existujúcich mostov na cestách I. triedy mimo siete TEN-T, či už z dôvodu tematickej neoprávnenosti, vyčerpania alokácie alebo časového obmedzenia implementácie. Nástroj CEF je síce formálne otvorený pre projekty v oblasti cestnej infraštruktúry, avšak jeho súťažná povaha a dôraz na cezhraničný a európsky význam projektov výrazne limitujú využiteľnosť tohto nástroja. Jedinou perspektívne otvorenou možnosťou mimorozpočtového financovania môže byť zapojenie prostriedkov rezortu obrany, za predpokladu, že určitá časť obnovovaných mostov bude spĺňať kritériá infraštruktúry s duálnym využitím (napr. na sieťach UAC alebo na strategických tranzitných ťahoch s obranným významom). Táto možnosť je však podmienená ďalším politickým vývojom, vyžaduje koordinovaný postup s MO SR a hlavne by mohla riešiť len malú časť potreby obnovy mostov.

### 2.5.2.5 Vyhodnotenie finančnej dostupnosti

Vzhľadom na rozsah potrebnej obnovy, časovú kritickosť zásahu a obmedzenia verejných rozpočtov, možno konštatovať, že **bez Projektu nebude možné zabezpečiť ani základné udržanie prevádzkyschopnosti kritickej mostnej infraštruktúry na cestách I. triedy.**

Z pohľadu verejných financií možno konštatovať, že súčasné nastavenie rozpočtového rámca, či už na úrovni verejných financií, alebo kapitoly MD SR, neposkytuje dostatočný priestor na systematickú a plošnú obnovu mostov na cestách I. triedy v rozsahu, ktorý by zodpovedal reálnym potrebám a technickému stavu infraštruktúry. Vzhľadom na odhadované potreby na obnovu mostov a dlhodobu poddimenzovanú údržbu je zrejmé, že bez doplnenia iných nástrojov financovania nemožno očakávať významné zlepšenie situácie.

Model PPP sa v tomto kontexte javí ako jedna z vhodných alternatív, ktorá by umožnila realizovať rozsiahly investičný zámer v kratšom časovom horizonte a s predvídateľným rozpočtovým dopadom rozloženým v čase. Zároveň však treba zdôrazniť, že aj PPP model bude mať dopad na verejné financie, a to najmä v podobe budúcich AVP. Pri zvažovanom rozsahu Projektu pôjde o záväzok, ktorý si vyžiada dôsledné plánovanie v rámci strednodobého rozpočtového rámca. Tento rozpočtový dopad je však v čase rozložený, veľmi dobre predvídateľný a v porovnaní s tradičným modelom financovania výrazne efektívnejší z hľadiska výsledného tempa obnovy a zamedzenia rastúcim nákladom spôsobeným odkladmi.

Ak by sa v nasledujúcich rokoch pokračovalo v súčasnom režime, teda s ročnou alokáciou vo výške približne na úrovni 15 až 25 mil. EUR ročne na Mostný program a absenciou viacročného investičného rámca, došlo by k ďalšiemu zhoršovaniu technického stavu mostov a neúmernému rastu budúcich nákladov. Hodnoty uvedené na roky 2026 a 2027 sú navyše len indikatívne, nie garantované zdroje, preto na nich nemožno stavať systematický program obnovy.

Vzhľadom na uvedené je teda možné konštatovať, že **verejný rozpočet, ani rozpočtová kapacita MD SR a SSC, nie sú bez zavedenia alternatívnych spôsobov financovania**, či už formou PPP, kombináciou s fondmi EÚ, alebo iným mechanizmom oddeleným od bežného rozpočtu, **schopné pokryť potreby systematickej obnovy mostov na cestách I. triedy.** Naopak, pri zachovaní status quo hrozí ďalšie zhoršovanie technického



stavu, rast investičného dlhu a zvyšovanie rizík pre bezpečnosť a plynulosť dopravy. **Vzhľadom na technickú naliehavosť, investičný objem a fiškálne limity, je zapojenie súkromného sektora formou PPP nielen možnosťou, ale zároveň veľmi vhodným spôsobom ako túto obnovu reálne a udržateľne zrealizovať v akcelerovanej podobe.**

## 2.5.3 Disponibilné ľudské zdroje

Disponibilné ľudské zdroje a inštitucionálne kapacity pre prípravu a realizáciu PPP projektov v cestnej infraštruktúre sa sústreďujú najmä na dvoch úrovniach:

- ▲ **MD SR (Zadávateľ)**: prostredníctvom Odboru PPP projektov má špecializovaný mandát zameraný na riadenie celého životného cyklu PPP projektov od prípravnej fázy a VO, cez dohľad nad plnením zmluvy počas prevádzky, až po spätné odovzdanie projektu štátu. MD SR tak disponuje strategickým aparátom, ktorý už preukázal schopnosť zvládnuť komplexné koncesné projekty.
- ▲ **SSC**: ako správca ciest I. triedy a mostov disponuje technickým a prevádzkovým zázemím, projektovou prípravou a dlhoročným know-how v oblasti diagnostiky a údržby mostov. SSC vedie rozsiahlu databázu mostných objektov, pravidelne vyhodnocuje ich technický stav a zabezpečuje dohľad nad kvalitou prác pri ich opravách a rekonštrukciách.

Spolu tieto dve inštitúcie vytvárajú základný pilier pre úspešné zvládnutie plánovaného Projektu: MD SR zodpovedá za strategické riadenie a zmluvný rámec, zatiaľ čo SSC prináša technicko-prevádzkové zázemie a znalosť reálnej siete mostov.

### 2.5.3.1 Personálne a inštitucionálne kapacity MD SR (Zadávateľa)

MD SR má zriadenú špecializovanú organizačnú jednotku zameranú výlučne na prípravu a realizáciu projektov PPP – odbor projektov verejno-súkromného partnerstva (Odbor PPP projektov), ktorá je zodpovedná za riadenie celého životného cyklu projektov PPP, vrátane projektovej prípravy, VO, uzatvárania zmlúv s partnermi verejného sektora, fázy výstavby aj následnej prevádzky.

V zmysle organizačnej štruktúry účinnej od 1. júla 2025 je Odbor PPP organizačne začlenený pod Sekciu stratégie a plánovania MD SR.

V súlade s Organizačným poriadkom MD SR účinným od 1. júla 2025 Odbor PPP plní najmä tieto strategické a odborné úlohy:

- ▲ vytvára a koordinuje stratégiu riadenia a implementácie PPP projektov v podmienkach ministerstva;
- ▲ zabezpečuje spoluprácu s ostatnými orgánmi štátnej správy a samosprávy;
- ▲ identifikuje nové oblasti vhodné na realizáciu projektov PPP;
- ▲ vypracúva a predkladá stanoviská a súhrnné materiály v oblasti PPP;
- ▲ určuje koncepciu a metodicky riadi monitorovanie výkonnosti PPP projektov;
- ▲ metodicky usmerňuje organizácie v pôsobnosti ministerstva a iné subjekty v oblasti PPP;
- ▲ spolupracuje na tvorbe legislatívnych a metodických dokumentov v oblasti PPP.

#### 2.5.3.1.1 Organizačné členenie a odborné zameranie

Odbor PPP sa člení na dve špecializované oddelenia, ktorých činnosti sa vzájomne dopĺňajú a pokrývajú celý životný cyklus PPP projektov:

##### Oddelenie právnej a technickej podpory PPP projektov

- ▲ zabezpečuje plnenie povinností a uplatňovanie práv vyplývajúcich z koncesných zmlúv počas realizácie PPP projektov;
- ▲ vykonáva koordináciu a kontrolu zameranú na dohľad nad stavbami a zmenami projektov;
- ▲ riadi sporovú agendu a procesy riešenia podnetov;
- ▲ participuje na VO koncesionárov a poradcov;
- ▲ zabezpečuje procesy súvisiace s povoľovaním, finančným uzatvorením a refinancovaním projektov;
- ▲ vedie evidenciu majetku, zabezpečuje archiváciu a poskytuje odborné stanoviská a podklady pre vedenie rezortu.

##### Oddelenie manažmentu a monitoringu PPP projektov

- ▲ komplexne riadi prípravu a realizáciu PPP projektov;
- ▲ koordinuje plnenie povinností z koncesných zmlúv a monitoruje výkonnosť projektov;
- ▲ riadi platobné procesy a kontroluje výpočty platieb v súlade s podmienkami zmlúv;



- ▲ koordinuje VO koncesionárov a poradcov;
- ▲ participuje na príprave nových PPP projektov a strategických materiálov;
- ▲ zabezpečuje komunikáciu s organizáciami v pôsobnosti ministerstva pri majetkovoprávnych otázkach;
- ▲ monitoruje medzinárodnú prax a implementuje moderné nástroje riadenia PPP projektov;
- ▲ vyhodnocuje riziká a navrhuje opatrenia na zvyšovanie efektívnosti a znižovanie nákladov.

### Hodnotenie pripravenosti

Vytvorená organizačná štruktúra, rozsah kompetencií a špecializácia jednotlivých oddelení Odboru PPP predstavujú dostatočnú inštitucionálnu bázu na zabezpečenie riadenia rozsiahlych a komplexných projektov PPP. Personálne obsadenie a expertná kapacita odboru umožňujú efektívne zvládnuť všetky kľúčové činnosti od predinvestičnej prípravy, cez fázu výstavby až po prevádzku a monitorovanie výkonnosti počas celej doby trvania koncesných zmlúv.

#### 2.5.3.1.2 Skúsenosti z realizovaných projektov PPP

V posledných sedemnástich rokoch sa Odbor PPP podieľal na príprave a realizácii dvoch najväčších projektov verejno-súkromného partnerstva v oblasti dopravy v SR. Medzi najväčšie projekty v cestnej infraštruktúre patria **R1 – Via Pribina** (viď. Tabuľka 29) a **D4R7 – bratislavský diaľničný obchvat** (viď. Tabuľka 30). Oba projekty boli významné z hľadiska objemu investícií, technickej zložitosti a počtu zapojených medzinárodných strán vrátane finančných inštitúcií a stavebných konzorcií.

Realizácia projektov takéhoto rozsahu si vyžaduje súbor komplexných odborných činností na strane Zadávateľa a Odboru PPP, ktorý zabezpečuje úlohy v celom životnom cykle projektov, vrátane:

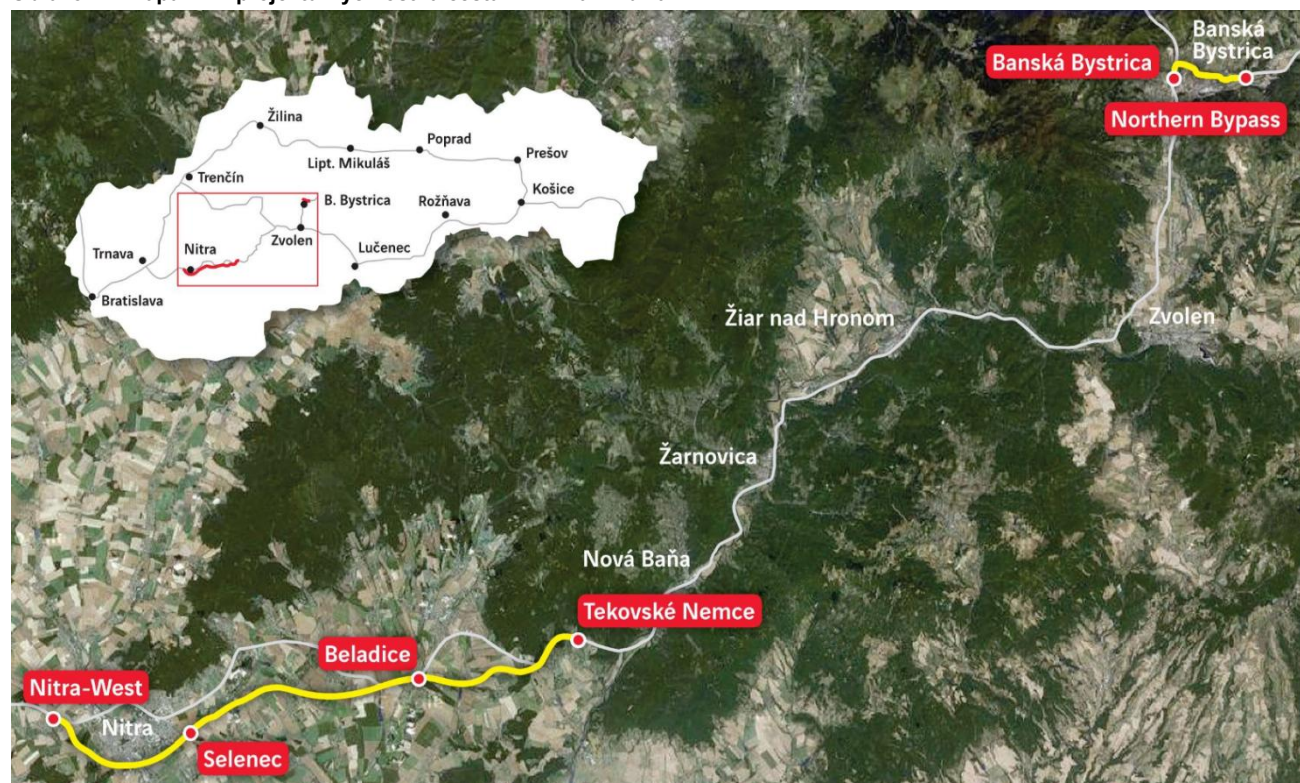
- ▲ formulovania zadania a obstarávacej stratégie;
- ▲ výberu a riadenia poradenských tímov (právnych, finančných, technických, environmentálnych);
- ▲ prípravy a vyhodnotenia VO;
- ▲ vyjednávania koncesných zmlúv;
- ▲ dohľadu nad realizáciou a plnením zmluvných záväzkov;
- ▲ monitoringu dostupnosti a kvality počas prevádzky.

Dnes možno konštatovať, že oba projekty boli dodané verejnosti a získali aj medzinárodné ocenenia zo strany odbornej verejnosti.

#### Rýchlostná cesta R1 – Via Pribina

Projekt R1 – Via Pribina bol prvým realizovaným PPP projektom cestnej infraštruktúry na Slovensku. Spočíval vo výstavbe a prevádzke viacerých úsekov rýchlostnej cesty R1 a obchvatu Banskej Bystrice v rámci jedného koncesného kontraktu. Projekt si vyžadoval nastavenie nových procesov pre VO, financovanie a správu zmluvných vzťahov, ako aj koordináciu s domácimi a zahraničnými finančnými partnermi a dodávateľmi. Napriek zložitým trhovým podmienkam sa projekt podarilo realizovať a dnes plne slúži verejnosti. Projekt získal aj medzinárodné uznanie, vrátane ocenení PFI Awards – Infrastructure Deal of the Year (2010, 2013) a bol prezentovaný ako príklad úspešného finančného uzatvorenia a implementácie modelu platby za dostupnosť. Detaily o projekte sú uvedené v Tabuľka 29 nižšie.

Obrázok 4: Mapa PPP projektu Rýchlostná cesta R1 – Via Pribina



Zdroj: Via Pribina. Dostupné online: <https://viapribina.sk/en/>

Tabuľka 29: Rýchlostná cesta R1 – Via Pribina

Parameter	Hodnota / Podrobný popis
<b>Projekt</b>	<b>Rýchlostná cesta R1 – Via Pribina:</b> PPP projekt na projektovanie, výstavbu, financovanie, prevádzku a údržbu úsekov rýchlostnej cesty R1 v dĺžke 51,6 km, úseky Nitra – západ – Tekovské Nemce a Banská Bystrica – severný obchvat
<b>Historický význam projektu</b>	<b>Projekt PPP R1 – Via Pribina</b> je historicky prvým PPP projektom v cestnej infraštruktúre SR a dodnes slúži ako referenčný príklad úspešnej spolupráce verejného a súkromného sektora
<b>Zadávatel'</b>	MD SR (v čase podpisu MDPT SR), zastupujúce SR ako vlastníka infraštruktúry
<b>Koncesionár</b>	<b>Via Pribina, a.s.</b> (v čase podpisu koncesnej zmluvy GRANVIA, a.s.) – aktuálne vlastnená 50 % VINCI Concessions a 50 % Meridiam Infrastructure; v čase podpisu koncesnej zmluvy v roku 2009 vlastnená 50 % VINCI Concessions a 50 % ABN AMRO Highway B.V. <b>VINCI Concessions</b> je globálny líder v oblasti koncesíí a infraštruktúrnych projektov, pôsobiaci vo viac ako 20 krajinách s portfóliom diaľnic, letísk a železníc. <b>Meridiam Infrastructure</b> je francúzska investičná spoločnosť špecializovaná na dlhodobé financovanie a správu verejnej infraštruktúry s viac než 125 projektmi na troch kontinentoch. <b>ABN AMRO Highway B.V.</b> bola investičná entita holandskej bankovej skupiny ABN AMRO zameraná na infraštruktúrne PPP projekty, aktívna najmä v Európe.
<b>Podpis zmluvy</b>	23. marec 2009
<b>Trvanie koncesie</b>	30 rokov
<b>Celková dĺžka a úseky</b>	51,6 km Nitra, západ – Selenec (12,6 km) Selenec – Beladice (19 km) Beladice – Tekovské Nemce (14,3 km) Banská Bystrica – severný obchvat (5,7 km) Úseky sú súčasťou TEN-T siete a významne zlepšili spojenie medzi západným a stredným Slovenskom.
<b>Technické parametre stavby</b>	Plocha vozoviek: 1 100 000 m <sup>2</sup> Počet stavebných objektov: 850 Mostné objekty: 84 ks, celková dĺžka 6 843 m Mimoúrovňové križovatky: 6 ks Protihlukové steny: 41 ks, celková dĺžka 32 611 m Oporné a zárubné múry: 27 ks, celková dĺžka 4 362 m Prekládky a úpravy komunikácií: 59 ks Vodohospodárske objekty: 187 ks

Parameter	Hodnota / Podrobný popis
	Elektro objekty: 255 ks Plynovod: 35 prekládok
<b>Začiatok výstavby</b>	2009
<b>Uvedenie do prevádzky</b>	Hlavný úsek Nitra – Tekovské Nemce: 28. októbra 2011 Severný obchvat Banskej Bystrice: 27. júla 2012 Obe časti spustené do prevádzky podľa harmonogramu, bez významných meškaní.
<b>Investičné náklady</b>	cca 1,2 mld. EUR
<b>Spôsob financovania</b>	Model platby za dostupnosť – štát začal platiť koncesionárovi až po uvedení úsekov do prevádzky; platby sú podmienené plnením presne definovaných ukazovateľov dostupnosti a kvality; neplnenie vedie k zrážkam.
<b>Finančná štruktúra</b>	Projekt bol pôvodne financovaný kombináciou vlastného kapitálu a dlhodobých úverov od medzinárodných a domácich bánk: BNP Paribas, BayernLB, BBVA, Calyon, Dexia, EBRD, Erste Bank, ING, KfW, Natixis, NIBC a Sociétés Générales. V roku 2013 bol projekt refinancovaný vydaním dlhopisov v hodnote 1,243 mld. EUR, ktoré nahradili pôvodné bankové úvery.
<b>Kľúčové prínosy projektu</b>	Zníženie dopravnej záťaže na I/65; Skrátenie cestovných časov medzi Nitrou a Banskou Bystricou Zlepšenie bezpečnosti Pozitívny vplyv na životné prostredie v oblastiach mimo novej trasy Integrácia do TEN-T
<b>Projektové míľniky</b>	2009 – podpis zmluvy 2009 – začiatok výstavby Október 2011 – otvorenie hlavného úseku Júl 2012 – otvorenie obchvatu BB November 2013 – refinancovanie projektu
<b>Ocenenia</b>	<i>PFI Awards – Infrastructure Deal of the Year 2009</i> (Project Finance International, Thomson Reuters) za inovatívnu finančnú štruktúru a úspešné uzavretie finančného modelu. <i>PFI Awards – European Bond Deal of the Year 2013</i> (Project Finance International, Thomson Reuters) za refinancovanie prostredníctvom projektových dlhopisov, hodnotené ako najlepší dlhopisový projekt v Európe roku 2013. <i>EMEA Finance Award – Best European Bond Deal</i> (EMEA Finance magazine) za úspešné refinancovanie PPP projektu R1 prostredníctvom emisie dlhopisov.

## Diaľnica D4 a rýchlostná cesta R7

Projekt spája výstavbu diaľnice D4 a rýchlostnej cesty R7 v rámci jedného koncesného kontraktu a vyžadoval koordináciu viacerých stavebných etáp súbežne. Jeho príprava a realizácia zahŕňala prácu s viacerými medzinárodnými investormi, finančnými inštitúciami a technickými partnermi, ako aj zabezpečenie súladu s environmentálnymi požiadavkami a podmienkami európskych finančných nástrojov. Projekt od svojho počiatku pútal pozornosť verejnosti a bol realizovaný v bezprecedentnej transparentnosti. Nakoniec bol úspešne finančne uzavretý napriek jeho presahu jedného volebného obdobia. Celková kvalita projektu sa pretavila aj do medzinárodného ocenenia, vrátane získania ceny PFI Europe PPP Deal of the Year 2016, čím sa zaradil medzi významné PPP projekty v Európe. Podrobné fakty o projekte sú uvedené v Tabuľka 30.

Obrázok 5: Mapa úsekov D4 a R7



Tabuľka 30: Diaľnica D4 a rýchlostná cesta R7

Parameter	Hodnota / Podrobný popis
<b>Projekt</b>	Diaľnica D4 a rýchlostná cesta R7: PPP projekt na projektovanie, výstavbu, financovanie, prevádzku a údržbu úsekov diaľnice D4 (Jarovce – Rača) a rýchlostnej cesty R7 (Bratislava – Holice) v celkovej dĺžke 59,1 km.
<b>Historický význam projektu</b>	Strategicky kľúčový projekt pre odľahčenie centrálnej časti Bratislavy od tranzitnej dopravy a pre zlepšenie dopravného prepojenia medzi mestom a jeho zázemím. Projekt získal medzinárodné uznanie a prestížne ocenenia v oblasti infraštruktúrneho financovania.



Parameter	Hodnota / Podrobný popis
<b>Zadávateľ</b>	MD SR
<b>Koncesionár</b>	<p><b>Zero Bypass Limited</b> – konzorcium Cintra Infraestructuras Internacional (líder), Macquarie Capital Group Limited a PORR AG</p> <p><b>Cintra Infraestructuras Internacional</b> (dcérska spoločnosť španielskej skupiny Ferrovial) – patrí medzi globálnych lídrov v oblasti diaľničných koncesií, pôsobí vo viac než 25 projektoch v Európe, Severnej a Južnej Amerike.</p> <p><b>Macquarie Capital</b> (súčasť austrálskej skupiny Macquarie Group) – svetový líder v investovaní do infraštruktúry a PPP, s portfóliom zahŕňajúcim energetiku, dopravu a sociálnu infraštruktúru a iné.</p> <p><b>PORR AG</b> (rakúska stavebná skupina) – jedna z najväčších stavebných spoločností v strednej Európe, s rozsiahlymi skúsenosťami vo výstavbe diaľnic, mostov a tunelov.</p>
<b>Zmluva podpísaná</b>	20. máj 2016
<b>Trvanie koncesie</b>	30 rokov
<b>Celková dĺžka</b>	59,1 km Diaľnica D4 (Jarovce – Rača) 27 km Rýchlostná cesta R7 (32,1 km).
<b>Významné objekty</b>	Viacero veľkých mostov a estakád vrátane premostenia Dunaja (Lužný most cez Dunaj v rámci D4 v dĺžke ~2.9 km), komplex mimoúrovňovej križovatky Jarovce, križovanie s D1, estakády cez inundačné územia a vodné toky, protihlukové opatrenia a moderný dopravný-riadiaci systém.
<b>Začiatok výstavby</b>	2016
<b>Uvedenie do prevádzky</b>	Fáza I (časť R7 Bratislava – Holic) otvorená v roku 2020; Fáza II (D4 Jarovce – Rača a zvyšok R7) otvorená v roku 2021.
<b>Investičné náklady</b>	cca 0,9 mld. EUR – zahŕňajú projektovanie, stavebné práce, inžinierske siete, environmentálne opatrenia a technologické vybavenie.
<b>Spôsob financovania</b>	Model platby za dostupnosť – štát platí koncesionárovi až po uvedení úsekov do prevádzky, platby sú podmienené plnením ukazovateľov dostupnosti a kvality; systém zahŕňa zrážky pri nesplnení parametrov.
<b>Finančná štruktúra</b>	Kombinácia vlastného kapitálu a dlhodobých úverov od medzinárodných komerčných bánk a multilaterálnych inštitúcií: od Európskej investičnej banky (EIB) – 426 mil. EUR v rámci EFSI, Európskej banky pre obnovu a rozvoj (EBRD), Slovak Investment Holding (SIH), Instituto de Crédito Oficial (ICO), UniCredit, ČSOB, Sumitomo Mitsui Banking Corporation (SMBC) a Crédit Agricole.
<b>Kľúčové prínosy projektu</b>	Odklon tranzitnej dopravy z vnútorného mesta Bratislavy; Zlepšenie dopravného napojenia na regióny juhovýchodného Slovenska; Skrátenie cestovných časov; Zvýšenie bezpečnosti; Pozitívny vplyv na kvalitu ovzdušia a životného prostredia v meste; Integrácia do TEN-T.
<b>Projektové míľniky</b>	2016 – podpis zmluvy; 2016 – začiatok výstavby; 2020 – otvorenie prvej časti R7; 2021 – otvorenie D4 a zvyšku R7; od 2021 – prevádzka v plnom rozsahu.
<b>Ocenenia</b>	<i>PFI Awards – Europe PPP Deal of the Year 2016</i> (Project Finance International, Thomson Reuters) – za najvýznamnejší PPP projekt v Európe v roku 2016, s dôrazom na inovatívnu finančnú štruktúru a zapojenie viacerých medzinárodných investorov a inštitúcií.

Odbor PPP zohral kľúčovú úlohu v príprave, realizácii ale aj následnej kontrole oboch PPP projektov, ktoré dnes tvoria kvalitnú súčasť cestnej infraštruktúry Slovenska.

Skúsenosti zamestnancov Odboru PPP sú z hľadiska rozsahu a komplexnosti prenositeľné aj na uvažovaný Projekt, ktorý bude vyžadovať obdobné činnosti od prípravy obstarávacích podmienok a špecifikácie technických požiadaviek, cez riadenie poradcov a dodávateľov, až po nastavenie platobného mechanizmu a kontrolu kvality počas dlhodobého obdobia trvania Koncesnej lehoty.

Na základe realizovaných projektov preto možno konštatovať, že Odbor PPP má preukázateľnú prax s:

- ▲ riadením komplexných koncesných projektov;
- ▲ koordináciou spolupráce so zahraničnými investormi a finančnými inštitúciami;
- ▲ zabezpečením súladu projektov s legislatívou SR a EÚ;
- ▲ implementáciou modelu platby za dostupnosť vrátane kontroly a sankčných mechanizmov.

Tieto prvky predstavujú relevantný základ pre zvládnutie Projektu, pričom kľúčovou výzvou bude zabezpečiť účinný dohľad nad harmonogramom a organizáciou prípravných prác pre úspešnú realizáciu Projektu.

#### 2.5.3.1.3 Organizačný rámec riadenia PPP projektu podľa metodických usmernení MF SR

Štruktúra riadiacich a výkonných zložiek ľudských zdrojov Projektu sa bude riadiť ustanoveniami Kódexu riadenia prípravy a realizácie PPP projektu, ktorý bol vypracovaný a aktualizovaný MF SR v roku 2016 ako metodická príručka pre zadávateľov verejno-súkromných partnerstiev v SR.

Tento dokument definuje základný rámec pre riadenie PPP projektov, pričom stanovuje tieto hlavné organizačné úrovne:

- ▲ **Zadávatel' projektu:** zostáva garantom verejného záujmu počas celej doby trvania projektu. Zodpovedá za koordináciu prípravy projektu, schvaľovanie jednotlivých etáp a strategické rozhodovanie.
- ▲ **Riadiaci výbor projektu:** zložený zo zástupcov MD SR, MF SR a SSC. Tento výbor plní úlohu dohľadu a strategického riadenia.
- ▲ **Projektový tím:** výkonná zložka zabezpečujúca každodenné riadenie projektu. Zabezpečuje komunikáciu s poradcami, koordináciu odborných vstupov, organizáciu VO a podporu v rokovaní s uchádzačmi.
- ▲ **Externí poradcovia** (technickí, finanční, právni): sú kontrahovaní podľa potreby v jednotlivých fázach projektu a ich úlohou je poskytovať špecializovanú expertízu, vykonávať analýzy, pripravovať zmluvnú dokumentáciu a podporovať Zadávateľa pri rokovaní s trhom.

#### Riadiaci výbor

Riadiaci výbor (RV) je vrcholovým riadiacim orgánom počas prípravnej fázy PPP projektu. Plní funkciu oficiálnej rozhodovacej platformy na najvyššej úrovni riadenia z pozície Zadávateľa a je zodpovedný za strategické vedenie prípravy projektu v súlade s cieľmi definovanými v projektovom zámere a štúdiu uskutočniteľnosti.

Riadiaci výbor:

- ▲ schvaľuje štúdiu uskutočniteľnosti, projektový harmonogram a jeho zmeny;
- ▲ menuje projektového manažéra, realizačný tím, komunikátora, prípadne manažéra kvality a rizík;
- ▲ rozhoduje o vyhlásení VO (na poradcov aj koncesionára);
- ▲ schvaľuje návrh koncesnej zmluvy a rozhoduje o jej podpise.

Riadiaci výbor Projektu bol zostavený na základe rozhodnutia ministra dopravy SR o zriadení riadiaceho výboru Projektu. V súlade s metodickým dokumentom „Postup pri príprave a realizácii PPP projektu a kontrolný proces“ sa rokovanie výboru zúčastňuje aj zástupca MF SR v postavení pozorovateľa.

#### Projektový manažér

Projektový manažér je zodpovedný za každodenné riadenie prípravy PPP projektu v mene Zadávateľa. Zabezpečuje koordináciu odborných vstupov, vedenie projektového tímu a komunikáciu s poradenským konzorciom. Je hlavnou kontaktnou osobou pre všetky odborné, organizačné a procesné otázky spojené s prípravou Projektu.

Projektový manažér:

- ▲ riadi realizačný tím a koordinuje jeho prácu;
- ▲ komunikuje s poradcami a zabezpečuje súčinnosť zo strany verejného sektora;
- ▲ pripravuje harmonogramy prác a zabezpečuje ich plnenie;
- ▲ predkladá výstupy a návrhy na schválenie riadiacemu výboru;
- ▲ dohliada na kvalitu výstupov a dodržiavanie termínov.

Funkciu projektového manažéra vykonáva osoba vymenovaná riadiacim výborom. Túto funkciu nevykonáva a ani nemôže vykonávať člen riadiaceho výboru ani zástupca poradcu, aby sa predišlo konfliktu záujmov.

#### Projektový tím

Projektový tím predstavuje výkonnú organizačnú zložku zodpovednú za odbornú a operatívnu realizáciu úloh uložených projektovým manažérom. Je nositeľom vecnej expertízy, organizačnej kapacity a zabezpečuje prípravu odborných podkladov, analýz, komunikáciu so zúčastnenými stranami a podporu pri verejnom obstarávaní a príprave zmluvnej dokumentácie.

**Projektový tím sa skladá z dvoch hlavných častí:**

- ▲ **Realizačný tím Zadávateľa**, pozostávajúci zo zamestnancov MD SR a jeho zriadených / riadených organizácií.

▲ **Poradenský tím**, tvorený odborníkmi vybranými prostredníctvom VO.

Realizačný tím Zadávateľa bol zvolený Riadiacim výborom v zostave odborníkov zamestnancov Zadávateľa a zamestnancov inštitúcií zriaďovaných / riadených Zadávateľom.

Poradenský tím bol zostavený spoločnosťami, ktoré zvíťazili vo VO na predmet zákazky „*Poradenské služby pri zadávaní a realizácii koncesie opráv, rekonštrukcií, výstavby (nahradenie pôvodných) a prevádzky vybraných mostov na cestách I. triedy*“, vyhlásenej MD SR dňa 6.5.2024.

Poradcovia poskytujú finančné, právne a technické poradenstvo, vykonávajú analýzy, navrhujú štruktúru Koncesnej zmluvy, podporujú Zadávateľa počas VO a sú účastníkmi rokovaní s uchádzačmi.

**Poradcovia pozostávajú z expertných poradcov spoločností:**

- ▲ WOOD & Company, a.s. – finančný poradca;
- ▲ HKV Law Firm s.r.o. – právny poradca;
- ▲ SGS Czech Republic s.r.o. – technický poradca;
- ▲ SIEBERT + TALAŠ, spol. s r.o. – technický poradca.

Poradcovia pozostávajú z odborníkov s mnohoročnými skúsenosťami s projektmi PPP a dopravnou infraštruktúrou.

**Komunikátor**

Komunikátor zabezpečuje externú komunikáciu Projektu smerom k verejnosti a médiám. Je zodpovedný za poskytovanie aktuálnych, vecných a koordinovaných informácií o vývoji Projektu, v súlade s komunikačnou stratégiou schválenou Riadiacim výborom. Vylúčené z komunikácie sú informácie, ktorých zverejnenie by bolo v rozpore so zákonom alebo by ohrozilo priebeh prípravy či VO.

**Projektová kancelária**

Projektová kancelária je podporná výkonná jednotka v rámci projektového tímu, ktorá sa zodpovedá projektovému manažérovi. Zabezpečuje formálnu, procedurálnu a administratívnu podporu riadenia Projektu, vrátane evidencie výstupov, prípravy zápisníc, spracovania dokumentácie a komunikácie v rámci tímu a s externými partnermi.



## 2.6 Analýza záujmových skupín

V nasledujúcej časti je uvedený prehľad záujmových skupín, ich vzťah k Projektu a možnosti ovplyvnenia Projektu.

Záujmová skupina	Záujmy skupiny k Projektu	Vzťah k Projektu	Konkrétne požiadavky na Projekt	Vplyv na realizáciu / nerealizáciu Projektu a možnosť / spôsob ovplyvnenia Projektu
<b>Vláda SR</b>	<p>Vláda SR ako vrcholný orgán výkonnej moci SR má záujem na zlepšení stavu mostov, ktoré sú súčasťou ciest I. triedy, pričom ich rekonštrukcia je kľúčová z hľadiska bezpečnosti a plynulosti dopravnej infraštruktúry.</p> <p>Na základe Programového vyhlásenia Vlády SR z roku 2023 vyvinie vláda SR maximálne úsilie na významné zníženie počtu mostov na cestách I. triedy, ktoré sa nachádzajú vo veľmi zlom a havarijnom technickom stave (str. 18).</p> <p>S ohľadom na kritický STS a dlhodobé systémové podfinancovanie opráv, údržby a rekonštrukcií mostných objektov vláda SR zabezpečí realizáciu rekonštrukcií prioritných mostných stavieb (str. 19).</p> <p>Vláda SR rozhoduje, ktoré investičné projekty sú strategickou investíciou, ktorých realizácia je vo verejnom záujme (uvedené by výrazne zjednodušilo uskutočnenie Projektu).</p> <p>Vláda SR vyjadruje súhlas s návrhom Koncesnej zmluvy.</p> <p>Vláda SR podporuje investíciu do regiónov a taktiež je povinná dodržiavať svoje medzinárodné záväzky v súvislosti s dopravnou infraštruktúrou.</p> <p>Vláda SR schvaľuje návrh Projektu s prihliadnutím na závery Štúdie.</p>	kladný	<p>Naplnenie programového vyhlásenia Vlády SR (zníženie počtu mostov na cestách I. triedy, ktoré sa nachádzajú vo veľmi zlom alebo havarijnom stave).</p> <p>Transparentný výber Koncesionára, projektového riešenia a financovania.</p> <p>Fiškálna udržateľnosť Projektu (aby nepredstavoval nadmernú fiškálnu záťaž pre verejné financie).</p>	Veľký – názor je pre realizáciu Projektu rozhodujúci a naplnenie záujmu je významne relevantné pre ciele Projektu.
<b>MD SR</b>	<p>MD SR je ústredným orgánom štátnej správy (okrem iného) pre: (i) cestnú dopravu a (ii) pozemné komunikácie, t. j. pre celú cestnú infraštruktúru vrátane ciest I. triedy a mostov na nich.</p> <p>MD SR implementuje a koordinuje investície do cestnej infraštruktúry (v súlade s dopravnou stratégiou SR).</p> <p>Ako iniciátor a Zadávateľ Projektu je účastníkom celého procesu prípravy a realizácie Projektu vo všetkých jeho</p>	kladný	<p>Naplnenie programového vyhlásenia Vlády SR (zníženie počtu mostov na cestách I. triedy, ktoré sa nachádzajú vo veľmi zlom alebo havarijnom stave).</p> <p>Pripravenosť Projektu v súlade s legislatívnymi požiadavkami, transparentný výber Koncesionára, projektového riešenia a financovania.</p>	Veľký – názor je pre realizáciu Projektu rozhodujúci a naplnenie záujmu je významne relevantné pre ciele Projektu.

Záujmová skupina	Zájmy skupiny k Projektu	Vzťah k Projektu	Konkrétne požiadavky na Projekt	Vplyv na realizáciu / nerealizáciu Projektu a možnosť / spôsob ovplyvnenia Projektu
	<p>fázach. Riadi Projekt počas celého procesu jeho prípravy a realizácie.</p> <p>MD SR plánuje a dohliada nad PPP projektmi, vrátane odborného posúdenia vhodnosti PPP modelu a jeho koordinácie s MF SR a ostatnými dotknutými orgánmi verejnej správy.</p> <p>MD SR pripravuje podklady na rokovanie Vlády SR o schválení Projektu, vrátane návrhu Koncesnej zmluvy.</p> <p>MD SR je zriaďovateľom vo vzťahu k niektorým ťažiskovým organizáciám vo vzťahu k Projektu (napr. SSC).</p>		Koordinácia s SSC ako správcom ciest I. triedy, ako aj s MF SR (ako aj s inými dotknutými orgánmi štátnej správy).	
<b>Odbor projektov verejno-súkromného partnerstva MD SR</b>	<p>Odbor PPP odborne a metodicky zastrešuje prípravu a implementáciu PPP projektov v gescii MD SR.</p> <p>Odbor PPP sleduje, aby bol PPP model vhodne zvolený, efektívny a právne udržateľný, v súlade s pravidlami VO, rozpočtovej disciplíny a VfM.</p> <p>Odbor PPP koordinuje svoj postup s ďalšími útvarmi MD SR, MF SR a pod.</p>	kladný	<p>Preukázanie efektivity PPP modelu (najmä vo vzťahu k VfM).</p> <p>Jednoznačné rozdelenie práv a povinností verejného a súkromného partnera.</p> <p>Súlad s legislatívnymi požiadavkami (vrátane metodiky) a transparentný výber Koncesionára, projektového riešenia a financovania.</p>	Veľký – názor je pre realizáciu Projektu rozhodujúci a naplnenie záujmu je významne relevantné pre ciele Projektu.
<b>Odbor rozpočtu a financovania MD SR</b>	<p>Odbor RF zodpovedá za prípravu a správu rozpočtu kapitoly MD SR, vrátane rozpočtovania kapitálových výdavkov na dopravnú infraštruktúru.</p> <p>Odbor RF zabezpečuje koordináciu s MF SR pri tvorbe rozpočtových limitov, návrhov a zmien štátneho rozpočtu a kontrolu dodržiavania rozpočtových pravidiel, osobitne podľa Zákona o rozpočtových pravidlách.</p> <p>Odbor RD zabezpečuje a koordinuje finančné krytie projektov v oblasti dopravnej infraštruktúry, či už z verejných zdrojov, fondov EÚ, alebo PPP mechanizmov.</p>	kladný	Rozpočtová udržateľnosť Projektu.	Veľký – názor je pre realizáciu Projektu rozhodujúci a naplnenie záujmu je významne relevantné pre ciele Projektu.
<b>Odbor financovania z prostriedkov EÚ MD SR</b>	<p>Odbor EÚ je zodpovedný za koordináciu, implementáciu a monitorovanie projektov financovaných z fondov EÚ.</p> <p>Odbor EÚ zabezpečuje súlad investičných projektov s požiadavkami EÚ, vrátane štátnej pomoci, VO, trvalej udržateľnosti a pod.</p>	kladný	Žiadne, keďže je veľmi málo pravdepodobné, že prostriedky z fondov EÚ bude možné alokovať na Projekt.	Malý – záujmy sú málo relevantné pre ciele a optimalizáciu realizácie Projektu, viac-menej nemá možnosť Projekt ovplyvniť.

Záujmová skupina	Zájmy skupiny k Projektu	Vzťah k Projektu	Konkrétne požiadavky na Projekt	Vplyv na realizáciu / nerealizáciu Projektu a možnosť / spôsob ovplyvnenia Projektu
<b>Odbor kontroly verejného obstarávania MD SR</b>	Odbor VO zabezpečuje súlad procesov verejného obstarávania v rezorte dopravy so ZVO a európskou legislatívou.	neutrálny	Súlad procesov VO s legislatívou.	Stredný – názor môže mať vplyv hlavne na čiastkové zmeny Projektu a je čiastočne relevantný pre splnenie cieľov Projektu. Nemožno predpokladať, že záujmová skupina môže realizáciu Projektu zastaviť.
<b>MF SR</b>	<p>MF SR zohráva kľúčovú úlohu v procese prípravy a schvaľovania realizácie Projektu.</p> <p>Jeho zodpovednosťou je taktiež dohliadať na dodržiavanie metodických usmernení pre prípravu a realizáciu PPP projektov, ktoré sú záväzné pre všetky ministerstvá a ostatné ústredné orgány štátnej správy.</p> <p>MF SR zodpovedá za schvaľovanie finančného rámca investičných projektov v súlade so Zákonom o rozpočtových pravidlách.</p> <p>MF SR vydáva metodické usmernenia a pokyny, ktoré sú záväzné pre Štúdiu uskutočniteľnosti.</p> <p>MF SR predkladá Vláde SR stanoviská:</p> <p>a) k návrhu Projektu s prihliadnutím na výsledky Štúdie, b) k návrhu Koncesnej zmluvy podľa Zákona o rozpočtových pravidlách.</p> <p>V súlade s osvedčenou praxou a metodickými materiálmi vypracovanými MF SR sa odporúča, aby sa jeho zástupcovia zapájali do Projektu už od jeho počiatkových fáz.</p> <p>V spolupráci s Eurostatom a ŠÚ SR posudzuje vplyv PPP projektov na verejný dlh a deficit (ESA 2010 klasifikácia).</p>	neutrálny	Fiškálna udržateľnosť Projektu (aby nepredstavoval nadmernú fiškálnu záťaž pre verejné financie).	Veľký – názor je pre realizáciu Projektu rozhodujúci a naplnenie záujmu je významne relevantné pre ciele Projektu.
<b>ÚHP</b>	<p>ÚHP je odborný analytický útvar MF SR, ktorý okrem iného zabezpečuje (i) hodnotenie efektívnosti verejných výdavkov, (ii) porovnanie variantov projektov, (iii) posúdenie VfM a (iv) vyhodnotenie investičných projektov s vplyvom na verejné financie.</p> <p>ÚHP má za úlohu ekonomicky posudzovať efektívnosť vynakladania verejných zdrojov na plánované verejné investície na dosiahnutie stanoveného cieľa.</p>	neutrálny	<p>Realizácia Projektu musí byť hospodárna a predstavovať ideálny spôsob vynaloženia verejných zdrojov na dosiahnutie stanoveného cieľa.</p> <p>Predbežné VfM posúdenie a kompletné VfM posúdenie pred schválením Projektu Vládou SR.</p>	Veľký – názor je pre realizáciu Projektu rozhodujúci a naplnenie záujmu je významne relevantné pre ciele Projektu.

Záujmová skupina	Zájmy skupiny k Projektu	Vzťah k Projektu	Konkrétne požiadavky na Projekt	Vplyv na realizáciu / nerealizáciu Projektu a možnosť / spôsob ovplyvnenia Projektu
	<p>ÚHP koordinuje proces posudzovania a oponovania Štúdií pre významné verejné investície.</p> <p>ÚHP sa podieľa na metodickom vedení Štúdií, vrátane vývoja a aktualizácie príslušných metodických pokynov MF SR.</p> <p>ÚHP v roku 2024 formou mediálneho blogu upozornil na potrebu rekonštrukcií mostov.</p> <p>Odporúča sa včasné zapojenie ÚHP do Projektu.</p>			
<b>SSC</b>	<p>SSC je samostatná rozpočtová organizácia zriadená MD SR, ktorá vykonáva okrem iného (i) správu, údržbu a opravy ciest I. triedy a súvisiacich mostných objektov, (ii) prípravu a realizáciu investičných projektov (rekonštrukcie, modernizácie), (iii) sledovanie technického stavu mostov, vedenie centrálného registra mostov a (iv) vypracovávanie odborných stanovísk a projektovej dokumentácie.</p> <p>V prípade Projektu (vrátane PPP) môže SSC vystupovať ako verejný obstarávateľ, odborný gestor a pod.</p> <p>Vzhľadom na význam Projektu pre prevádzkovanie systému dopravnej infraštruktúry, ktorá je (najmä) v správe SSC, je SSC kľúčovým partnerom. Zadávatelia pri realizácii Projektu a neskôr v prípade úspešnosti Projektu aj kľúčovým partnerom Koncesionára (tak vo vzťahu k samotnej realizácii Projektu, ako aj údržby mostov).</p>	kladný	<p>Realizácia Projektu musí byť v súlade s dopravným plánovaním SSC a nesmie mať negatívny dopad na dopravnú využiteľnosť ciest, ani predstavovať neprimeranú personálnu záťaž pre SSC.</p> <p>Definovanie zodpovedností medzi SSC, MD SR (prípadne inými orgánmi) a prípadným Koncesionárom (napr. vo vzťahu k údržbe).</p> <p>Zohľadnenie aktuálnych dát z centrálného registra mostov a hodnotenia technického stavu mostov (t. j. výber vhodných mostov na rekonštrukciu s poukazom na lokalitu, technický stav mostu, obchádzkových trás a pod.).</p> <p>Zabezpečenie možnosti odborného dohľadu SSC počas prípravy aj realizácie Projektu.</p>	Veľký – názor je pre realizáciu Projektu rozhodujúci a naplnenie záujmu je významne relevantné pre ciele Projektu.
<b>NDS</b>	<p>NDS je akciová spoločnosť, ktorej jediným akcionárom je Slovenská republika, v zastúpení MD SR. NDS zabezpečuje prípravu, správu, údržbu a výstavbu diaľnic a rýchlostných ciest v Slovenskej republike (aj formou PPP projektov - napr. D4R7), investičnú predprípravu, spracovanie projektových podkladov pre jednotlivé fázy schvaľovacieho a povoľovacieho procesu a prípravu a manažovanie MPV.</p> <p>Vo vzťahu k Projektu nemá priame kompetencie (keďže sa jedná o mosty na cestách I. triedy), avšak môže prispieť (i) odbornými radami v oblasti dopravnej infraštruktúry vo vzťahu k PPP modelom (vzhľadom na dva úspešné PPP</p>	kladný	<p>Zohľadnenie prepojení ciest I. triedy s diaľničnými úsekmi (rýchlostnými cestami), ktoré môžu byť ovplyvnené rekonštrukciou mostov.</p> <p>Zabezpečenie koordinácie harmonogramu stavebných prác v prípadoch, kde dôjde k obmedzeniam alebo odklonom premávky cez úseky dopravnej infraštruktúry v správe NDS.</p>	Stredný – názor môže mať vplyv hlavne na čiastkové zmeny Projektu a je čiastočne relevantný pre splnenie cieľov Projektu. Nemožno predpokladať, že záujmová skupina môže realizáciu Projektu zastaviť.

Záujmová skupina	Zájmy skupiny k Projektu	Vzťah k Projektu	Konkrétne požiadavky na Projekt	Vplyv na realizáciu / nerealizáciu Projektu a možnosť / spôsob ovplyvnenia Projektu
	projekty), (ii) pripomienkami vo vzťahu k prepojeniam mostov na cestách I. triedy s diaľničnou a rýchlostnou dopravnou infraštruktúrou a pod.			
<b>MO SR</b>	<p>MO SR je ústredným orgánom štátnej správy o. i. pre (i) riadenie a kontrolu obrany SR, (ii) koordináciu činností a kontrolu orgánov štátnej správy, orgánov územnej samosprávy a iných právnických osôb pri príprave na obranu SR, pričom má oprávnený záujem na zachovaní strategickej mobility ozbrojených síl SR a spojeneckých síl NATO.</p> <p>MO SR sleduje stav dopravnej infraštruktúry z hľadiska (i) vojenskej mobility, (ii) logistiky počas krízových stavov a (iii) plánovania obranných cvičení a pod.</p> <p>MO SR zabezpečuje správu vojenských obvodov a vojenských lesov.</p> <p>MO SR je kľúčový konzultačný orgán, ak má Projekt presah do obranného plánovania alebo vojenskej mobility.</p>	kladný	<p>Vo vzťahu k výberu mostov na modernizáciu a rekonštrukciu je potrebné zohľadniť potreby MO SR (t. j. kritické mosty potrebné napr. na vojenské presuny).</p> <p>Zabezpečenie, aby rekonštrukcia alebo modernizácia mostov zohľadňovala požiadavky na únosnosť a profil pre pohyb vojenskej techniky.</p> <p>Realizácia Projektu nesmie mať negatívny dopad na obranyschopnosť štátu, prípadne na inú kritickú infraštruktúru, napr. narušením dopravných spojení.</p> <p>Včasnú informáciu MO SR o projektoch zasahujúcich do infraštruktúry v blízkosti vojenských objektov alebo území strategického významu.</p> <p>Možné požiadavky na koordináciu prípadných obmedzení a obchádzok.</p> <p>Prípadná požiadavka na schválenie Projektu MO SR, ak ide o strategický objekt (podľa interných obranných predpisov).</p>	Stredný – názor môže mať vplyv hlavne na čiastkové zmeny Projektu a je čiastočne relevantný pre splnenie cieľov Projektu. Nemožno predpokladať, že záujmová skupina môže realizáciu Projektu zastaviť.
<b>MŽP SR</b>	<p>MŽP SR je ústredným orgánom štátnej správy v oblasti tvorby a ochrany životného prostredia, vrátane posudzovania vplyvov stavieb na prírodu, krajinu a vodné toky.</p> <p>Vplyv MŽP SR by mal byť neutrálny, ak sa Projekt nedotýka chránených území, biotopov alebo vodných prvkov, ktoré by vyžadovali špeciálne povolenie konania alebo stanoviská MŽP SR, t. z. MŽP SR by nemalo mať rozhodovacie (povoľovacie) kompetencie vo vzťahu k Projektu.</p> <p>MŽP SR je významné z pohľadu posudzovania vplyvu Projektu na životné prostredie v rámci tzv. EIA konania.</p>	neutrálny	<p>Realizácia Projektu musí spĺňať požiadavky na ochranu životného prostredia.</p> <p>Preukázanie, že realizácia Projektu v územiach s osobitným stupňom ochrany spĺňa špecifické požiadavky.</p> <p>Dodržiavanie všeobecne platných environmentálnych noriem počas realizácie Projektu.</p>	Stredný – názor môže mať vplyv hlavne na čiastkové zmeny Projektu a je čiastočne relevantný pre splnenie cieľov Projektu. Nemožno predpokladať, že záujmová skupina môže realizáciu Projektu zastaviť.

Záujmová skupina	Záujmy skupiny k Projektu	Vzťah k Projektu	Konkrétne požiadavky na Projekt	Vplyv na realizáciu / nerealizáciu Projektu a možnosť / spôsob ovplyvnenia Projektu
<b>MIRRI</b>	<p>MIRRI je ústredným orgánom štátnej správy okrem iného pre riadenie, koordináciu a dohľad nad využívaním finančných prostriedkov z fondov EÚ.</p> <p>MIRRI by bol kľúčový partner, ak by mal Projekt potenciál čerpania prostriedkov z fondov EÚ.</p> <p>Vzhľadom na to, že potenciál alokácie prostriedkov z fondov EÚ je minimálny, vplyv MIRRI na Projekt sa nepredpokladá, resp. je minimálny.</p> <p>V prípade spolufinancovania realizácie Projektu z finančných prostriedkov z fondov EÚ môže Projekt podliehať dohľadu zo strany MIRRI.</p>	neutrálny	Nepredpokladá sa.	Malý – záujmy sú málo relevantné pre ciele a optimalizáciu realizácie Projektu, viac-menej nemá možnosť Projekt ovplyvniť.
<b>MV SR</b>	<p>MV SR je ústredným orgánom štátnej správy (okrem iného) pre (i) bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky (ii) PZ SR a (iii) civilnú ochranu a ochranu pred požiarmi.</p> <p>Postavenie orgánov PZ SR pri výkone dohľadu nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky je upravené osobitným zákonom. V oblasti dopravy pôsobí v rámci PZ SR Dopravná polícia, pričom jej súčasťou je aj Mýtna polícia, ktorá pôsobí v oblasti zabezpečenia výberu mýta.</p> <p>V rámci civilnej ochrany MV SR posudzuje umiestňovanie stavieb a využívania územia, dodržovania záujmov civilnej ochrany na teritóriu pri konaní o stavebnom zámere a technických parametrov zariadení civilnej ochrany.</p> <p>Útvaram MV SR je aj Prezídium Hasičského a záchranného zboru, ktoré o. i. plní (i) úlohy štátnej správy na úseku ochrany pred požiarmi, (ii) úlohy pri zdolávaní požiarov, pri poskytovaní pomoci a vykonávaní záchranných prác pri haváriách, živelných pohromách a iných mimoriadnych udalostiach a pri ochrane životného prostredia, (iii) poskytuje pomoc pri ohrození života a zdravia fyzických osôb, majetku právnických osôb a fyzických osôb.</p>	kladný	<p>Realizácia Projektu musí spĺňať požiadavky na zabezpečenie civilnej obrany (napr. využiteľnosť komunikácií pre policajné a záchranné zložky) a plynulosti cestnej premávky.</p> <p>Zabezpečenie a koordinácia harmonogramu výstavby so záchrannými a policajnými zložkami.</p> <p>Vylúčenie situácie, kedy by uzávery mostov znemožnili operatívne výjazdy alebo zásahy (najmä v oblastiach s obmedzenou sieťou komunikácií alebo v prípade, ak mosty slúžia ako spojenie pre výjazdy záchranných a policajných zložiek).</p> <p>Zabezpečenie, aby rekonštrukcia alebo modernizácia mostov zohľadňovala požiadavky pre kritickú infraštruktúru vo vzťahu k vyššie uvedeným záchranným a policajným zložkám.</p>	Stredný – názor môže mať vplyv hlavne na čiastkové zmeny Projektu a je čiastočne relevantný pre splnenie cieľov Projektu. Nemožno predpokladať, že záujmová skupina môže realizáciu Projektu zastaviť.
<b>MH SR</b>	MH SR okrem iného zodpovedá za rozvoj podnikateľského prostredia, hospodársky rast a energetickú infraštruktúru.	kladný	Nepredpokladajú sa žiadne.	Malý - záujmy sú málo relevantné pre ciele a optimalizáciu realizácie Projektu, viac-menej nemá možnosť Projekt ovplyvniť.



Záujmová skupina	Zájmy skupiny k Projektu	Vzťah k Projektu	Konkrétne požiadavky na Projekt	Vplyv na realizáciu / nerealizáciu Projektu a možnosť / spôsob ovplyvnenia Projektu
	Predpokladá sa minimálny vplyv, avšak MH SR môže podporiť realizáciu Projektu napríklad v súvislosti s inžinierskymi sieťami, s ktorými sa bude potrebné vysporiadať pri realizácii Projektu (napríklad v prípade potreby úpravy legislatívy).			
<b>MK SR /Pamiatkový úrad SR /Krajské pamiatkové úrady</b>	<p>MK SR ako ústredný orgán štátnej správy pre ochranu kultúrneho dedičstva a Pamiatkový úrad SR vrátane krajských pamiatkových úradov zodpovedajú za (i) ochranu nehnuteľných kultúrnych pamiatok, (ii) zachovanie historického charakteru prostredia, a (iii) dohľad nad stavebnou činnosťou v pamiatkových zónach a ochranných pásmach.</p> <p>V prípade, ak realizácia Projektu nebude zasahovať do chránených objektov (napr. v prípade mostov, ktoré zasahujú do chránených pamiatkových území, resp. sú kultúrnou alebo historickou pamiatkou), tak vyššie uvedené subjekty budú mať minimálny vplyv na Projekt. V opačnom prípade je potrebné vyžiadať si záväzné stanoviská / vyjadrenia dotknutých orgánov.</p>	neutrálny	Realizácia Projektu nesmie mať negatívny dopad na pamiatkovo chránené časti dopravnej infraštruktúry.	Malý - záujmy sú málo relevantné pre ciele a optimalizáciu realizácie Projektu, viac-menej nemá možnosť Projekt ovplyvniť.
<b>ŠÚ SR</b>	<p>ŠÚ SR posudzuje návrhy zmlúv PPP projektov z hľadiska ich vplyvu na vykazovanie verejného dlhu podľa jednotnej metodiky ESA 2010 (vydáva stanoviská), záväznej v rámci EÚ. Zároveň zabezpečuje správne zaevidovanie ich dopadu na deficit a dlh verejnej správy v súlade s touto metodikou.</p> <p>Spolupracuje s Eurostatom a MF SR pri klasifikovaní PPP projektov, či sa započítavajú do verejného dlhu a deficitu.</p> <p>MF SR môže požiadať ŠÚ SR o záväzné stanovisko vo vzťahu k Projektu.</p>	neutrálny	Jedným z cieľov Projektu je, aby jeho realizácia mala minimálny dopad na deficit a verejný dlh.	Stredný – názor môže mať vplyv hlavne na čiastkové zmeny Projektu a je čiastočne relevantný pre splnenie cieľov Projektu. Nemožno predpokladať, že záujmová skupina môže realizáciu Projektu zastaviť.
<b>SIH</b>	<p>SIH je akciová spoločnosť v 100-percentnom vlastníctve Slovenskej záručnej a rozvojovej banky. Hlavným cieľom SIH je podpora verejných a súkromných investícií v strategických sektoroch na Slovensku.</p> <p>SIH sleduje projekty, ktoré spĺňajú kritériá verejného záujmu a dlhodobej udržateľnosti.</p> <p>SIH využíva finančné nástroje (záruky, úvery, kapitálové vstupy) na podporu verejných a PPP projektov. Zapojenie</p>	neutrálny	<p>Predloženie základného projektového zámeru a finančného rámca vo vzťahu k Projektu, vrátane informácií o rizikách a plánovanom modeli financovania.</p> <p>Dodržanie podmienok financovania z verejných zdrojov, najmä v oblasti štátnej pomoci.</p>	Stredný – názor môže mať vplyv hlavne na čiastkové zmeny Projektu a je čiastočne relevantný pre splnenie cieľov Projektu. Nemožno predpokladať, že záujmová skupina môže realizáciu Projektu zastaviť.

Záujmová skupina	Záujmy skupiny k Projektu	Vzťah k Projektu	Konkrétne požiadavky na Projekt	Vplyv na realizáciu / nerealizáciu Projektu a možnosť / spôsob ovplyvnenia Projektu
	<p>SIH môže mať význam predovšetkým v súvislosti s optimalizáciou nákladov na financovanie Projektu.</p> <p>SIH je dôležitým partnerom v prípade, ak má Projekt potenciál byť kombinovaný s nástrojmi SIH.</p>			
ÚVO	<p>ÚVO vykonáva dohľad nad zákonnosťou a transparentnosťou VO.</p> <p>ÚVO dohliada na nediskriminačný prístup a rovnaké zaobchádzanie so všetkými záujemcami / uchádzačmi.</p> <p>ÚVO disponuje významnými kompetenciami vo vzťahu k výberu Koncesionára, ktoré môžu mať vplyv na realizáciu Projektu, a to napríklad z časového hľadiska.</p>	neutrálny	Zákonné nastavenie súťažných podmienok pre výber Koncesionára.	Stredný – názor môže mať vplyv hlavne na čiastkové zmeny Projektu a je čiastočne relevantný pre splnenie cieľov Projektu. Nemožno predpokladať, že záujmová skupina môže realizáciu Projektu zastaviť.
PMÚ	<p>PMÚ vykonáva dozor nad dodržiavaním pravidiel hospodárskej súťaže.</p> <p>PMÚ môže identifikovať narušenie súťaže (napr. zvýhodnenie určitého uchádzača, porušovanie pravidiel súťaže v rámci samotnej Koncesnej zmluvy, porušenie pravidiel týkajúce sa štátnej pomoci a pod.).</p> <p>Zo strany PMÚ môže dôjsť k určitým zásahom, ktoré môžu čiastočne ovplyvniť Projekt, ale významný vplyv sa nepredpokladá.</p>	neutrálny	<p>Dodržiavanie pravidiel hospodárskej súťaže.</p> <p>Možné notifikácie (koncentrácie a štátna pomoc).</p>	Malý – záujmy sú málo relevantné pre ciele a optimalizáciu realizácie Projektu, viac-menej nemá možnosť Projekt ovplyvniť.
ŽSR	<p>ŽSR je správca železničnej infraštruktúry na území SR.</p> <p>Vo vzťahu k Projektu môže byť ŽSR partnerom v súvislosti s mostmi, ktoré prechádzajú ponad alebo popod železničné koridory, ovplyvňujú železničné priecestia, ich ochranné pásma a pod.</p> <p>Je potrebné zabezpečiť súčinnosť a koordináciu realizácie Projektu v nadväznosti na železničnú infraštruktúru tak, aby nebola obmedzená plynulosť železničnej dopravy.</p>	neutrálny	Zabezpečenie prevádzky a bezpečnosti počas realizácie Projektu, najmä ak ide o most nad železničnou traťou.	Malý – záujmy sú málo relevantné pre ciele a optimalizáciu realizácie Projektu, viac-menej nemá možnosť Projekt ovplyvniť.
ÚJD	ÚJD je ústredným orgánom štátnej správy pre oblasť jadrového dozoru a zabezpečuje okrem iného výkon štátneho dozoru nad jadrovou bezpečnosťou jadrových	neutrálny	Realizácia Projektu musí mať minimálny dopad na jadrovú bezpečnosť štátu, napr. zabezpečenie obslužnosti jadrových zariadení	Malý – záujmy sú málo relevantné pre ciele a optimalizáciu realizácie Projektu, viac-menej nemá možnosť Projekt ovplyvniť.

Záujmová skupina	Záujmy skupiny k Projektu	Vzťah k Projektu	Konkrétne požiadavky na Projekt	Vplyv na realizáciu / nerealizáciu Projektu a možnosť / spôsob ovplyvnenia Projektu
	<p>zariadení, vrátane nakladania s rádioaktívnymi odpadmi a vyhoretým palivom.</p> <p>ÚJD vykonáva taktiež dohľad nad infraštruktúrou v okolí jadrových elektrární.</p> <p>Ak sa niektorý most v rámci Projektu nachádza v dosahu ochranného pásma jadrového zariadenia (Mochovce a Jaslovské Bohunice), je potrebné spolupracovať s ÚJD. V tejto súvislosti môže ÚJD vydať záväzné stanovisko.</p>		<p>počas obmedzení spôsobených realizáciou Projektu.</p> <p>Predloženie dokumentácie v súvislosti s rekonštrukciou mosta (najmä s poukazom na prístupové trasy, evakuáciu a pod.).</p>	
<b>Stavebný úrad</b>	Okresné úrady v sídle kraja vykonávajú pôsobnosť špeciálneho stavebného úradu pre cesty I. triedy (vrátane mostov, ktoré sú ich súčasťou).	neutrálny	Projekt by mal rešpektovať technické predpisy, územnoplánovacie dokumenty a stanoviská dotknutých orgánov.	Stredný – názor môže mať vplyv hlavne na čiastkové zmeny Projektu a je čiastočne relevantný pre splnenie cieľov Projektu. Nemožno predpokladať, že záujmová skupina môže realizáciu Projektu zastaviť.
<b>Zamestnanci Zadávateľa</b>	Zamestnanci Zadávateľa – členovia projektového tímu – sa budú podieľať na celom procese prípravy a realizácie Projektu vo všetkých jeho fázach. Ostatní zamestnanci Zadávateľa (okrem Odboru PPP) nebudú mať priamy vplyv na realizáciu Projektu, a preto možno predpokladať ich neutrálny postoj k nemu.	neutrálny	Realizácia Projektu nesmie mať negatívny dopad na zariadenie záujmovej skupiny.	Malý – záujmy sú málo relevantné pre ciele a optimalizáciu realizácie Projektu, viac-menej nemá možnosť Projekt ovplyvniť.
<b>EBRD</b>	<p>EBRD je medzinárodná finančná inštitúcia, ktorá podporuje udržateľné investície a rozvoj v krajinách strednej a východnej Európy vrátane Slovenska.</p> <p>EBRD sa zameriava na dlhodobu udržateľnú a ekonomicky životaschopnú verejnú projekty, pričom preferuje PPP projekty a kladie dôraz na možnosť bankového financovania projektov, environmentálnu a sociálnu udržateľnosť.</p> <p>EBRD je relevantný partner v prípade, ak má Projekt potenciál na dlhodobé návratné alebo kombinované financovanie.</p>	neutrálny	Splnenie a preukázanie podmienok na podporu Projektu zo strany EBRD (napr. predloženie Štúdie, splnenie environmentálnych, sociálnych podmienok a pod.).	Stredný – názor môže mať vplyv hlavne na čiastkové zmeny Projektu a je čiastočne relevantný pre splnenie cieľov Projektu. Nemožno predpokladať, že záujmová skupina môže realizáciu Projektu zastaviť.
<b>EIB</b>	<p>EIB je oficiálna rozvojová banka EÚ, zameraná na podporu strategických verejných investícií v členských štátoch.</p> <p>EIB môže financovať veľké infraštruktúrne projekty vrátane cestnej a mostnej infraštruktúry, najmä, ak projekt</p>	neutrálny	Splnenie a preukázanie podmienok na podporu Projektu zo strany EIB (napr. predloženie Štúdie, splnenie environmentálnych, rozpočtových podmienok a pod.).	Veľký – názor je pre realizáciu Projektu rozhodujúci a naplnenie záujmu je významne relevantné pre ciele Projektu.

Záujmová skupina	Záujmy skupiny k Projektu	Vzťah k Projektu	Konkrétne požiadavky na Projekt	Vplyv na realizáciu / nerealizáciu Projektu a možnosť / spôsob ovplyvnenia Projektu
	<p>podporuje udržateľnosť, regionálny rozvoj a dopravnú dostupnosť a je v súlade s cieľmi politiky EÚ.</p> <p>EIB je relevantný partner v prípade, ak má Projekt potenciál na úverové alebo záručné financovanie prostredníctvom EIB, prípadne na iné formy pomoci zo strany EIB.</p>			
<b>EÚ zastúpená svojimi orgánmi a inštitúciami</b>	<p>EÚ si kladie za cieľ zlepšiť kvalitu dopravného prepojenia hlavných paneurópskych koridorov. Keďže projektové úseky môžu byť súčasťou doplnkovej siete paneurópskych dopravných koridorov, ich funkčnosť je v záujme EÚ. Rôzne orgány a inštitúcie EÚ môžu mať na Projekt odlišný vplyv – napríklad SD EÚ alebo EK. EK disponuje rôznymi kompetenciami, najmä v oblasti VO a štátnej pomoci.</p>	neutrálny	Realizácia Projektu nesmie mať negatívny dopad na dopravnú sieť v rámci európskych dopravných koridorov.	Stredný – názor môže mať vplyv hlavne na čiastkové zmeny Projektu a je čiastočne relevantný pre splnenie cieľov Projektu. Nemožno predpokladať, že záujmová skupina môže realizáciu Projektu zastaviť.
<b>VÚC / SK8</b>	<p>SK8 je záujmové združenie samosprávnych krajov Slovenskej republiky. Keďže zamýšľané projekty sa týkajú celého územia SR, je jednotlivé VÚC možné považovať za dôležitých partnerov Zadávatelia pri realizácii Projektu.</p> <p>VÚC spravujú cesty II. a III. triedy, ktorých zaťaženie sa môže pri realizácii Projektu zvýšiť.</p> <p>Odporúča sa včasná komunikácia s SK8 resp. jednotlivými VÚC, keďže Projekt môže ovplyvniť napr. regionálnu dopravu, školské spoje, záchranné zložky, či prístup k sociálnym službám.</p>	kladný	Realizácia Projektu nesmie mať negatívny dopad na dopravnú využiteľnosť a zaťaženie ciest v správe VÚC.	Stredný – názor môže mať vplyv hlavne na čiastkové zmeny Projektu a je čiastočne relevantný pre splnenie cieľov Projektu. Nemožno predpokladať, že záujmová skupina môže realizáciu Projektu zastaviť.
<b>Bratislava</b>	<p>Hlavné mesto SR Bratislava zabezpečuje správu a údržbu ciest I. triedy na svojom území. Keďže časť zvažovaných mostov môže ležať na území Hlavného mesta Bratislavy, Hlavné mesto Bratislava možno považovať za jedného z partnerov Zadávatelia pri realizácii Projektu.</p>	kladný	<p>Realizácia Projektu nesmie mať negatívny dopad na dopravnú využiteľnosť a zaťaženie ciest v správe magistrátu.</p> <p>Koordinácia obchádzkových trás, dopravného značenia, zásahu do MHD a pod.</p>	Malý – záujmy sú málo relevantné pre ciele a optimalizáciu realizácie Projektu, viac-menej nemá možnosť Projekt ovplyvniť.
<b>Košice</b>	<p>Mesto Košice zabezpečuje správu a údržbu ciest I. triedy na svojom území. Keďže časť zvažovaných mostov môže ležať na území Košíc, Mesto Košice možno považovať za ďalšieho z kľúčových partnerov Zadávatelia pri realizácii Projektu.</p>	kladný	<p>Realizácia Projektu nesmie mať negatívny dopad na dopravnú využiteľnosť a zaťaženie ciest v správe magistrátu.</p> <p>Koordinácia obchádzkových trás, dopravného značenia, zásahu do MHD a pod.</p>	Malý – záujmy sú málo relevantné pre ciele a optimalizáciu realizácie Projektu, viac-menej nemá možnosť Projekt ovplyvniť.

Záujmová skupina	Zájmy skupiny k Projektu	Vzťah k Projektu	Konkrétne požiadavky na Projekt	Vplyv na realizáciu / nerealizáciu Projektu a možnosť / spôsob ovplyvnenia Projektu
<b>ZMOS</b>	<p>ZMOS je najväčšia mimovládna organizácia združujúca, zastupujúca a reprezentujúca mestá, obce a mestské časti v SR. Keďže Projekt sa týka celého územia Slovenskej republiky, je možné jednotlivé mestá a obce považovať za partnerov Zadávatel'a pri realizácii Projektu. Obce spravujú miestne cesty a účelové cesty, ktorých využitie sa môže pri realizácii Projektu zvýšiť.</p> <p>Odporúča sa včasná komunikácia zo ZMOS, keďže Projekt môže ovplyvniť napr. regionálnu dopravu, školské spoje, záchranné zložky či prístup k sociálnym službám.</p>	neutrálny	<p>Zohľadnenie dopadov na miestnu dopravu, bezpečnosť, obchádzkové trasy a dostupnosť služieb.</p> <p>Vzhľadom na množstvo obcí sa ich individuálne záujmy a požiadavky môžu značne líšiť.</p> <p>Vo všeobecnosti však obce majú záujem, aby realizácia Projektu nemala negatívny dopad na dopravnú dostupnosť obcí, využiteľnosť a zaťaženie ciest v ich správe.</p>	Stredný – názor môže mať vplyv hlavne na čiastkové zmeny Projektu a je čiastočne relevantný pre splnenie cieľov Projektu. Nemožno predpokladať, že záujmová skupina môže realizáciu Projektu zastaviť.
<b>SVP</b>	<p>SVP zabezpečuje starostlivosť o vodné toky a na nich vybudovaný hmotný investičný majetok, stará sa o kvantitu a kvalitu povrchových a podzemných vôd.</p> <p>Vzhľadom na povahu mostov ako konštrukcie s možným dopadom na vodný tok a protipovodňovú ochranu, môže SVP predstavovať dôležitého partnera Zadávatel'a Projektu.</p> <p>Pri realizácii Projektu je potrebné brať do úvahy predovšetkým protipovodňovú ochranu vo vzťahu k mostom.</p>	neutrálny	<p>Realizácia Projektu nesmie mať negatívny dopad na vodné toky v správe SVP a protipovodňovú ochranu (mali by byť zachované ochranné prvky a technické parametre vodných objektov), mala by prebehnúť v súlade s platnou legislatívou (najmä v súlade s Vodným zákonom).</p> <p>Predloženie projektovej dokumentácie pri rekonštrukcii jednotlivých mostoch.</p>	Veľký – názor je pre realizáciu Projektu rozhodujúci a naplnenie záujmu je významne relevantné pre ciele Projektu.
<b>LESY SR</b>	<p>LESY SR je štátny podnik, zriadený Ministerstvom pôdohospodárstva SR, ktorého hlavnou úlohou je spravovanie lesného a iného majetku vo vlastníctve SR. Keďže Projekt sa môže týkať aj územia spravovanom LESY SR, je možné považovať ho za partnera Zadávatel'a pri realizácii Projektu.</p>	neutrálny	<p>Realizácia Projektu nesmie mať negatívny dopad na lesy v správe LESY SR.</p>	Malý – záujmy sú málo relevantné pre ciele a optimalizáciu realizácie Projektu, viac-menej nemá možnosť Projekt ovplyvniť.
<b>Vojenské lesy</b>	<p>Vojenské lesy, zriadené MO SR, majú za úlohu správu a využívanie lesného a poľnohospodárskeho majetku a prírodných zdrojov vo vojenských výcvikových priestoroch Ozbrojených síl SR. Keďže realizácia Projektu môže prebiehať aj v lesoch v ich správe, je možné ich považovať za partnera Zadávatel'a pri realizácii Projektu.</p>	neutrálny	<p>Realizácia Projektu nesmie mať negatívny dopad na lesy v správe Vojenských lesov.</p>	Malý – záujmy sú málo relevantné pre ciele a optimalizáciu realizácie Projektu, viac-menej nemá možnosť Projekt ovplyvniť.
<b>Národné parky</b>	<p>Národné parky predovšetkým spravujú lesy na ich území. Ak by realizácia Projektu prebiehala aj v lesoch v ich správe, je možné ich považovať za partnera Zadávatel'a pri realizácii Projektu.</p>	neutrálny	<p>Realizácia Projektu nesmie mať negatívny dopad na lesy v správe národných parkov.</p>	Malý – záujmy sú málo relevantné pre ciele a optimalizáciu realizácie Projektu, viac-menej nemá možnosť Projekt ovplyvniť.

Záujmová skupina	Záujmy skupiny k Projektu	Vzťah k Projektu	Konkrétne požiadavky na Projekt	Vplyv na realizáciu / nerealizáciu Projektu a možnosť / spôsob ovplyvnenia Projektu
	Vzhľadom na to, že sa nepredpokladá realizácia Projektu v národných parkoch, vplyv uvedeného subjektu na Projekt sa nepredpokladá.			
<b>Západoslovenská distribučná, a.s.</b>  <b>Východoslovenská distribučná, a.s.</b>  <b>Stredoslovenská distribučná, a.s.</b> <b>SPP - distribúcia, a.s.</b>  <b>Slovenská elektrizačná prenosová sústava, a.s.</b>  <b>Prevádzkovatelia telekomunikačných a optických sietí</b>  <b>Vodárenské spoločnosti (napr. VVS, BVS)</b>	<p>Uvedené subjekty zodpovedajú za prevádzku distribučných sústav / sietí / komunikačnej infraštruktúry a zabezpečujú distribúciu energií / vody / komunikáciu na vymedzenom území.</p> <p>Tieto subjekty majú záujem na ochrane a nepretržitej funkčnosti sietí, ktoré môžu byť uložené v mostných telesách alebo v ich bezprostrednom okolí.</p> <p>Pri realizácii Projektu v blízkosti distribučných sústav / sietí sa môže vyžadovať vyjadrenie distribútora k projektovej dokumentácii, alebo sa môže vyžadovať zabezpečenie preložky, čo môže byť pomerne nákladné.</p> <p>Je potrebné (pri jednotlivých mostoch) identifikovať požiadavky jednotlivých správcov inžinierskych sietí.</p>	neutrálny	<p>Realizácia Projektu nesmie mať negatívny dopad na zabezpečenie distribúcie energií.</p> <p>Zabezpečenie ochranného pásma a technických podmienok kladenia alebo preložky sietí.</p>	Stredný – názor môže mať vplyv hlavne na čiastkové zmeny Projektu a je čiastočne relevantný pre splnenie cieľov Projektu. Nemožno predpokladať, že záujmová skupina môže realizáciu Projektu zastaviť.
<b>Subjekty súkromného sektora</b> <b>1) stavebné spoločnosti a ich subdodávatelia</b> <b>2) spoločnosti podieľajúce sa na prevádzke projektových úsekov a ich subdodávatelia</b>	<p>Súkromný sektor privíta realizáciu Projektu, pretože vzhľadom na kvantitu ide o potenciálne významné zákazky.</p> <p>Vzhľadom na existujúce PPP projekty R1 a D4R7 možno predpokladať záujem súkromného sektora zúročiť nadobudnuté skúsenosti pri tomto Projekte.</p>	kladný		Stredný – názor môže mať vplyv hlavne na čiastkové zmeny Projektu a je čiastočne relevantný pre splnenie cieľov Projektu. Nemožno predpokladať, že záujmová skupina môže realizáciu Projektu zastaviť.
<b>Komerčné banky / iné financujúce inštitúcie</b>	<p>V danom prípade sa jedná o poskytovateľov financovania pre Koncesionára v súvislosti s realizáciou Projektu.</p> <p>Bez účasti bánk je Projekt v podstate nerealizovateľný. Tieto inštitúcie sledujú predovšetkým návratnosť Projektu, zdieľanie rizík medzi verejným a súkromným sektorom, vymožitelnosť zmluvných záväzkov a záruky zo strany</p>	kladný	<p>Primerané platby za dostupnosť zo strany štátu, primerané záruky a ďalšie podmienky financovania Projektu.</p> <p>Due Diligence (právne, technické, ekonomické).</p>	Veľký – názor je pre realizáciu Projektu rozhodujúci a naplnenie záujmu je významne relevantné pre ciele Projektu.



Záujmová skupina	Záujmy skupiny k Projektu	Vzťah k Projektu	Konkrétne požiadavky na Projekt	Vplyv na realizáciu / nerealizáciu Projektu a možnosť / spôsob ovplyvnenia Projektu
	štátu, prípadne inštitúcií EÚ (finančné nástroje SIH, EIB a pod.).			
<b>Správca mýtného systému</b>	<p>Správca mýtného systému je zodpovedný za výber a správu elektronického mýta na spoplatnených úsekoch ciest, vrátane niektorých ciest I. triedy.</p> <p>V prípade obmedzenia dopravy môže dôjsť k určeniu obchádzky na spoplatnenom úseku, čo je nutné koordinovať so správcom mýtného systému (z tohto dôvodu môže dôjsť napríklad k dočasnému vyradeniu úseku z výberu mýta).</p>	neutrálny	Realizácia Projektu nesmie mať negatívny dopad na využitie ciest z pohľadu zabezpečenia výberu mýta.	Malý – záujmy sú málo relevantné pre ciele a optimalizáciu realizácie Projektu, viac-menej nemá možnosť Projekt ovplyvniť.
<b>Odbory</b>	Vzhľadom na charakter Projektu sa neočakáva významný vplyv na túto záujmovú skupinu. Možno preto predpokladať skôr neutrálny vzťah k Projektu a nízku možnosť ovplyvniť priebeh Projektu.	neutrálny	Odbory majú záujem, aby realizácia Projektu prebehla pri zachovaní štandardov vyplývajúcich z právnych predpisov a kolektívnych zmlúv.	Malý – záujmy sú málo relevantné pre ciele a optimalizáciu realizácie Projektu, viac-menej nemá možnosť Projekt ovplyvniť.
<b>Záujmové združenia a profesijné spolky – napr. ČESMAD Slovakia.</b>	<p>Tieto záujmové skupiny sa usilujú o zlepšenie podmienok podnikania v oblasti cestnej dopravy.</p> <p>Zo strany týchto skupín možno očakávať podporu Projektu, keďže jeho realizácia prinesie zníženie nehodovosti a skrátenie cestovného času, z čoho budú profitovať.</p>	kladný	Realizácia Projektu nesmie mať negatívny dopad na využitie ciest z pohľadu cestnej dopravy (napr. minimalizácia obchádzok a predlžovanie cestovného času).	Malý – záujmy sú málo relevantné pre ciele a optimalizáciu realizácie Projektu, viac-menej nemá možnosť Projekt ovplyvniť.
<b>ZAD</b>	<p>ZAD združuje osoby podnikajúce vo verejnej pravidelnej osobnej doprave a ďalšie organizácie, ktorých činnosť súvisí s verejnou dopravou.</p> <p>Keďže Projekt môže dočasne obmedziť dopravnú využiteľnosť mostov, môžu byť podnikatelia v doprave dotknutí. ZAD je preto možné považovať za partnera Zadávatľa pri realizácii Projektu.</p>	neutrálny	Realizácia Projektu nesmie mať negatívny dopad na využitie ciest z pohľadu verejnej osobnej dopravy (napr. minimalizácia obchádzok a predlžovanie cestovného času).	Malý – záujmy sú málo relevantné pre ciele a optimalizáciu realizácie Projektu, viac-menej nemá možnosť Projekt ovplyvniť.
<b>Združenie prevádzkovateľov hromadnej dopravy osôb v mestských aglomeráciách SR</b>	<p>Združenie združuje prevádzkovateľov MHD v mestských aglomeráciách.</p> <p>Keďže Projekt môže dočasne obmedziť dopravnú využiteľnosť mostov, môžu byť prevádzkovatelia MHD dotknutí. Združenie je preto možné považovať za partnera Zadávatľa pri realizácii Projektu.</p>	neutrálny	Realizácia Projektu nesmie mať negatívny dopad na využitie ciest z pohľadu MHD (napr. minimalizácia obchádzok a predlžovanie cestovného času).	Malý – záujmy sú málo relevantné pre ciele a optimalizáciu realizácie Projektu, viac-menej nemá možnosť Projekt ovplyvniť.

Záujmová skupina	Záujmy skupiny k Projektu	Vzťah k Projektu	Konkrétne požiadavky na Projekt	Vplyv na realizáciu / nerealizáciu Projektu a možnosť / spôsob ovplyvnenia Projektu
<b>Slovenská poľovnícka komora</b>	<p>Slovenská poľovnícka komora je stavovská organizácia združujúca o. i. poľovnícke organizácie.</p> <p>Keďže Projekt môže byť realizovaný aj na území poľovných revírov, je Slovenskú poľovnícku komoru možné považovať za partnera Zadávatelia pri realizácii Projektu.</p>	neutrálny	Realizácia Projektu nesmie mať negatívny dopad na výkon poľovníckeho práva.	Malý – záujmy sú málo relevantné pre ciele a optimalizáciu realizácie Projektu, viac-menej nemá možnosť Projekt ovplyvniť.
<b>Slovenský rybársky zväz</b>	<p>Slovenský rybársky zväz je záujmovým združením miestnych organizácií rybárov na Slovensku.</p> <p>Vzhľadom na povahu mostov ako konštrukcie s možným dopadom na vodný tok a protipovodňovú ochranu, môže Slovenský rybársky zväz predstavovať partnera Zadávatelia Projektu.</p>	neutrálny	Realizácia Projektu nesmie mať negatívny dopad na vodné toky a výkon rybárstva.	Malý – záujmy sú málo relevantné pre ciele a optimalizáciu realizácie Projektu, viac-menej nemá možnosť Projekt ovplyvniť.
<b>Vlastníci pozemkov dotknutých výstavbou - spolupracujúci / nespolupracujúci</b>	<p>Vzhľadom na historické okolnosti môžu byť prvky cestnej infraštruktúry podstatné pre realizáciu Projektu umiestnené na pozemkoch vo vlastníctve tretích osôb, resp. takéto pozemky môžu byť cestnou infraštruktúrou inak dotknuté (priestor na manipuláciu a stavenisko).</p> <p>Pri realizácii Projektu môže byť nevyhnuté zabezpečiť súhlas vlastníka, alebo nadobudnutie relevantného majetku alebo práva v prospech štátu / Koncesionára.</p> <p>Dobrovoľní vlastníci môžu mať pozitívny postoj, ak je Projekt v ich záujme alebo za primeranú náhradu.</p> <p>Nedobrovoľní vlastníci môžu klásť odpor (napr. nesúhlas s výkupom, žaloby, zdržovanie konaní).</p>	kladný / negatívny	<p>Riadne a včasné informovanie všetkých dotknutých vlastníkov.</p> <p>Zabezpečenie MPV (napr. kúpa, nájom, zámenná zmluva, vecné bremeno).</p> <p>Konkrétne podmienky odplaty za výstavbu / výkup.</p>	Stredný – názor môže mať vplyv hlavne na čiastkové zmeny Projektu a je čiastočne relevantný pre splnenie cieľov Projektu. Nemožno predpokladať, že záujmová skupina môže realizáciu Projektu zastaviť.
<b>Budúci užívatelia mostov</b>	Zo strany budúcich užívateľov rekonštruovaných mostov očakávať podporu Projektu, keďže táto skupina bude profitovať zo zlepšenia stavu cestnej infraštruktúry.	kladný	Realizácia Projektu nesmie mať negatívny dopad na využitie ciest z pohľadu verejnosti (napr. minimalizácia obchádzok a predlžovanie cestovného času).	Malý – záujmy sú málo relevantné pre ciele a optimalizáciu realizácie Projektu, viac-menej nemá možnosť Projekt ovplyvniť.
<b>Širšia verejnosť</b>	Obyvatelia SR si budú utvárať názor na Projekt na základe informácií z médií.	neutrálny / kladný	Realizácia Projektu nesmie mať negatívny dopad na využitie ciest z pohľadu verejnosti	Stredný – názor môže mať vplyv hlavne na čiastkové zmeny Projektu a je čiastočne relevantný pre splnenie cieľov Projektu.

Záujmová skupina	Záujmy skupiny k Projektu	Vzťah k Projektu	Konkrétne požiadavky na Projekt	Vplyv na realizáciu / nerealizáciu Projektu a možnosť / spôsob ovplyvnenia Projektu
	V prípade zvolenia vhodnej komunikačnej stratégie zo strany Zadávatel'a možno očakávať skôr pozitívny postoj verejnosti k výstavbe / rekonštrukcii mostov.		(napr. minimalizácia obchádzok a predlžovanie cestovného času).	Nemožno predpokladať, že záujmová skupina môže realizáciu Projektu zastaviť.
<b>Médiá / Mediálna verejnosť</b>	Vzhľadom na dopravný, sociálny a hospodársky význam Projektu možno očakávať výrazný záujem médií o sprostredkovanie informácií o jeho priebehu. Média môžu svojím pôsobením na verejnosť upriamovať pozornosť spoločnosti na určitú tému, čím prispievajú k posilneniu jej významu vo verejnej mienke.	neutrálny	S cieľom sprostredkovania informácií má predmetná záujmová skupina záujem na dostupnosti informácií (transparentná komunikácia).	Stredný – názor môže mať vplyv hlavne na čiastkové zmeny Projektu a je čiastočne relevantný pre splnenie cieľov Projektu. Nemožno predpokladať, že záujmová skupina môže realizáciu Projektu zastaviť.
<b>Občianske združenia, ktoré sa venujú ekologickým otázkam (tretí sektor) – napr. SOS BirdLife, Priatelia Zeme Slovensko, Lesoochranské združenie Vlk</b>	Tieto záujmové skupiny presadzujú svoje záujmy v oblasti ochrany životného prostredia v súvislosti s rekonštrukciou mostov.  Vzhľadom na aktuálny stupeň prípravy projektových úsekov a plánované opatrenia na zmiernenie ekologickej záťaže možno predpokladať skôr neutrálny postoj k Projektu.	Neutrálny / negatívny	Realizácia Projektu musí spĺňať požiadavky na ochranu životného prostredia.	Malý – záujmy sú málo relevantné pre ciele a optimalizáciu realizácie Projektu, viac-menej nemá možnosť Projekt ovplyvniť.

Zdroj: Vlastná analýza Poradcov

## 2.7 Popis hlavných výstupov Projektu

Parameter	Požadovaná hodnota
Popis služby, infraštruktúry a výstupov Projektu	<b>Služba</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Zabezpečenie dlhodobu udržateľnej verejnej služby, ktorej účelom je bezpečná, plynulá a spoľahlivá prevádzka mostných objektov na cestách I. triedy, a to prostredníctvom ich obnovy, pravidelnej údržby a technického dohľadu.</li> <li>▲ Realizácia rekonštrukcie a následná správa mostných objektov formou služby verejno-súkromného partnerstva typu DBFOM, pričom celý životný cyklus služby je garantovaný jedným Koncesionárom počas obdobia 30 rokov.</li> <li>▲ Odmena Koncesionára bude viazaná na platobný mechanizmus založený výlučne na reálnej dostupnosti mostov, kvalite poskytovanej služby a plnení technicko-prevádzkových ukazovateľov.</li> <li>▲ Súčasťou služby bude plánovanie, projektovanie a realizácia obnovy mostov v čo najefektívnejšom časovom harmonograme, vrátane manažmentu dopravných obmedzení, komunikácie s dotknutými subjektmi a vypracovania povinnej dokumentácie (plán obnovy, plán výluk, plán údržby, havarijné scenáre).</li> <li>▲ Počas fázy prevádzky bude Koncesionár plne zodpovedný za pravidelnú a mimoriadnu údržbu všetkých zverených mostných objektov – vrátane výmeny dilatácií, čistenia a funkčnosti odvodňovacích systémov, výmeny obrusných vrstiev vozovky na moste, údržby ríms, zábradlí a prechodových oblastí.</li> <li>▲ Medzi povinnosť Koncesionára bude patriť aj starostlivosť o chráničky, priechody, ložiská a ostatné komponenty podliehajúce zákonným technickým kontrolám.</li> <li>▲ Súčasťou služby bude aj aktívne riadenie výluk v súlade s definovaným harmonogramom, zabezpečenie reakčnej pohotovosti na technické poruchy a riadenie mimoriadnych prevádzkových situácií.</li> <li>▲ Služba zahŕňa aj zber, aktualizáciu a reportovanie údajov o technickom stave a funkčnosti mostov na pravidelnej báze, pričom Koncesionár bude zodpovedný za výstupy monitoringu, implementáciu opatrení vyplývajúcich z kontrolných zistení a zachovanie prevádzkyschopnosti v každom okamihu.</li> </ul>
	<b>Infraštruktúra</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Predmetom Projektu je obnova celkovo 575 existujúcich mostných objektov na cestách I. triedy, ktoré sú v čase prípravy Projektu evidované v stupňoch STS IV až STS VI a boli vybrané na základe multikriteriálneho hodnotenia zohľadňujúceho technický stav, dopravné zaťaženie, dopad prípadnej výluky a ďalšie prevádzkové faktory.</li> <li>▲ Ide o rôznorodé mostné konštrukcie (monolitické, prefabrikované, oceľové) s rôznou dĺžkou a šírkovým usporiadaním, ktoré vykazujú významné poruchy a predstavujú zvýšené riziko výluky alebo úplnej nefunkčnosti v prípade ďalšej degradácie.</li> </ul>
	<b>Výstupy Projektu</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Obnova bude realizovaná formou úplnej výmeny mosta alebo komplexnej rekonštrukcie nosných častí pri zachovaní požadovaných technických parametrov.</li> <li>▲ Obnova bude ukončená uvedením každého objektu minimálne do stavu STS II (veľmi dobrý technický stav) podľa metodiky TP 077, ktorý umožní ich plnú prevádzku bez obmedzení – t. j. bez zníženej nosnosti, bez dočasných zúžení a bez rýchlostných obmedzení vyplývajúcich z technického stavu.</li> <li>▲ Všetky objekty budú počas trvania Koncesnej lehoty udržiavané v požadovanom stave, a to prostredníctvom pravidelného monitoringu, plánovanej údržby a včasných opráv, ktoré bude vykonávať Koncesionár.</li> <li>▲ Zavedenie platobného mechanizmu viazaného na výkonnostné ukazovatele zabezpečí previazanosť platieb na dosiahnutý stav infraštruktúry a služby.</li> </ul>
	<b>Minimálny štandard</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Obnovené mostné objekty musia počas trvania koncesie spĺňať technické a prevádzkové požiadavky definované v Koncesnej zmluve a príslušných normách, pričom nesmú klesnúť pod cieľový stav STS III. Každý most musí byť prevádzkyschopný 365 dní v roku, s výnimkou plánovaných a riadne oznámených výluk.</li> <li>▲ V prípade mimoriadnych udalostí bude požadovaný primeraný reakčný čas Koncesionára na napravenie zistenej udalosti stanovený v závislosti od charakteru incidentu a jeho vplyvu na dostupnosť mosta, s cieľom minimalizovať negatívny dopad na funkčnosť cestnej siete.</li> </ul>
Socioekonomické dopady na okolie	<b>Dopad na dopravnú spoľahlivosť a funkčnosť siete</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Zníženie rizika neplánovaných výluk a obmedzení dopravy v dôsledku havarijného stavu mostov.</li> <li>▲ Zvýšenie spoľahlivosti cestnej siete I. triedy, predovšetkým na úsekoch bez alternatívnej obchádzkovej trasy.</li> <li>▲ Vyššia prevádzková plynulosť v exponovaných úsekoch – zníženie neočakávaných dopravných obmedzení, potrebných zásahov a dočasných znížení rýchlosti.</li> <li>▲ Vyššia predvídateľnosť plánovania dopravných tokov a koordinácie výluk s inými dopravnými projektami.</li> <li>▲ Projekt uvoľní interné kapacity SSC, ktoré môžu byť presunuté na strategické plánovanie siete a nové investičné projekty.</li> <li>▲ Na konci Projektu SSC získa systémovo obnovený mostný fond v jednotnom technickom štandarde.</li> </ul>
	<b>Dopady na občanov</b>

Parameter	Požadovaná hodnota
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Zvýšenie bezpečnosti dopravy pre vodičov, cyklistov a chodcov v lokalitách, kde je most kritickým bodom pre každodenný pohyb.</li> <li>▲ Odstránenie potreby využívania obchádzok, ktoré spôsobujú meškania, stres a obmedzujú mobilitu najmä v odľahlejších regiónoch.</li> <li>▲ Zabezpečenie dlhodobu stabilnejšej dostupnosti verejných služieb ako sú nemocnice, školy a úrady, najmä v obciach s jediným prepojením cez most.</li> </ul>
	<b>Dopady na životné prostredie</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Obmedzenie negatívnych environmentálnych vplyvov v dôsledku núdzových (a neefektívnych) obchádzok a výluk (zvýšené emisie CO<sub>2</sub>, hluk v obciach).</li> <li>▲ Modernizované mosty budú spĺňať aktuálne environmentálne normy.</li> <li>▲ Minimalizácia stavebného odpadu vďaka použitiu moderných recyklovateľných materiálov a prefabrikovaných riešení.</li> <li>▲ Zvýšenie odolnosti mostov voči extrémnym klimatickým javom znižuje riziko ekologických havárií.</li> </ul>
	<b>Dopady na ekonomické prostredie a investície</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Zvýšenie investičnej atraktivity a konkurencieschopnosti regiónov a dôvery súkromných aj verejných investorov pri plánovaní projektov vďaka zlepšenej dostupnosti po spoľahlivej infraštruktúre I. triedy.</li> <li>▲ Zlepšenie prístupu k priemyselným a logistickým areálom prostredníctvom spoľahlivej infraštruktúry podporuje rast podnikania.</li> <li>▲ Projekt zlepšuje pozíciu Slovenska ako logistického uzla v rámci medzinárodnej siete TEN-T.</li> </ul>
	<b>Dopady na zamestnanosť a lokálny rozvoj</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Krátkodobý multiplikačný efekt na zamestnanosť počas výstavbovej fázy a subdodávok (stavebníctvo, doprava, služby).</li> <li>▲ Strednodobá podpora mobility pracovnej sily v regiónoch s vysokou závislosťou na mostnej infraštruktúre.</li> <li>▲ Dlhodobu prispieva k rovnomernejšiemu rozvoju územia, znižovaniu regionálnych rozdielov.</li> <li>▲ Nepriame efekty cez stabilitu lokálnej dopravy pre každodenné dochádzanie do zamestnania</li> </ul>
	<b>Dopad na verejné výdavky a hospodárske straty</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Každá dlhodobá výluka mosta spôsobuje reálne hospodárske škody. Podľa expertných odhadov uzávierka jedného priemerného mosta na ceste I. triedy predstavuje ekonomickú škodu približne 50 mil. EUR ročne (viď. analýzu v časti 5.5.2.2)</li> <li>▲ Prevencia týchto výluk znižuje nutnosť dočasných obchádzok, ktoré zvyšujú náklady pre dopravcov, podniky aj občanov.</li> <li>▲ Zníženie nákladov na havarijné zásahy, dočasné opravy a obchádzkové riešenia pre štát a SSC.</li> <li>▲ Lepšie plánovanie výdavkov SSC v dlhodobom horizonte: predvídateľnosť investičných a prevádzkových nákladov.</li> <li>▲ Výkonnostne viazaný model zvyšuje hodnotu za peniaze a efektívnosť správy štátneho majetku v porovnaní s tradičným rozpočtovým financovaním.</li> </ul>
<b>Kľúčové ukazovatele výkonnosti</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ <b>Zlepšenie technického stavu mostov:</b> cieľová zmena priemerného STS zo vstupného rozsahu STS IV–VII na výstupný stav STS III alebo lepší, a tento stav udržiavať počas celej doby trvania Koncesnej lehoty vrátane spätného odovzdania do správy verejného sektora.</li> <li>▲ <b>Dostupnosť infraštruktúry.</b></li> <li>▲ <b>Dodržanie časového harmonogramu obnov.</b></li> <li>▲ <b>Plnenie environmentálnych záväzkov.</b></li> </ul>

Zdroj: Vlastná analýza Poradcov

### 3 Analýza variantov riešenia

Cieľom tejto kapitoly je predstaviť jednotlivé varianty riešenia Projektu a spôsoby dosiahnutia stanovených cieľov, pričom dôraz je kladený na identifikáciu preferovaného variantu, ktorý najlepšie naplňa strategické priority Zadávateľa. Kapitola podrobne popisuje metodiku výberu mostných objektov v rámci jednotlivých realizovateľných variantov, analyzuje s nimi súvisiace riziká a poskytuje komplexné hodnotenie jednotlivých možností. Výsledkom tejto analýzy je výber preferovaného variantu, ktorý je následne porovnaný z pohľadu realizácie formou VO (PSC) a verejno-súkromného partnerstva (PPP).

Technický stav mostných objektov na Slovensku sa hodnotí podľa systému STS. Tento systém slúži na štandardizované hodnotenie stavu mostných konštrukcií na základe vizuálnej prehliadky, diagnostiky a výsledkov technických meraní. Stupnica obsahuje sedem stupňov od STS I (bezchybný stav) až po STS VII (havarijný stav). Každý stupeň reflektuje mieru porušenia nosných a nenosných častí mosta, jeho funkčnosť, bezpečnosť a potrebu zásahu.

Táto klasifikácia sa využíva najmä:

- ▲ pri správe mostného majetku (pasportizácia);
- ▲ pri určovaní priorít údržby, opráv a rekonštrukcií;
- ▲ ako vstupné kritérium pri ekonomickom hodnotení variantov obnovy.

Pri definovaní jednotlivých variantov boli zámerne zohľadnené mosty s rôznym stupňom STS, aby jednotlivé riešenia reprezentovali celú škálu prístupov – od aktuálneho riešenia predstavujúci nulový variant až po komplexnú obnovu celého mostného portfólia, predstavujúci celkový variant.

#### 3.1 Panel expertov

V rámci prípravy Projektu bol zo strany Poradcu navrhnutý odborný konzultačný panel pozostávajúci zo zástupcov MF SR a ÚHP, SSC a Odboru PPP, so zámerom poskytnúť nezávislé odborné stanoviská k zásadným rozhodnutiam v ďalších fázach Projektu. Panel bol odporúčaný ako poradný orgán Zadávateľa s cieľom overiť a validovať kľúčové výstupy, vrátane výberu preferovaného variantu, nastavenia harmonogramu, finančných predpokladov a modelu zapojenia PPP.

Zloženie panelu bolo navrhnuté tak, aby zastupovalo odborníkov z nasledujúcich oblastí:

- ▲ mostné inžinierstvo a diagnostika;
- ▲ financovanie verejných investícií;
- ▲ VO a zmluvné PPP modely;
- ▲ projektový manažment infraštruktúrnych projektov.

Členovia panelu boli identifikovaní na základe odbornej spôsobilosti, skúseností z obdobných projektov a schopnosti nezávislého hodnotenia. Ich názory boli získavané kombináciou individuálnych konzultácií, spoločných zasadnutí a priebežného hodnotenia relevantných výstupov. Panel sa vyjadroval k navrhovaným variantom riešenia, validoval predpoklady ekonomicko-finančného modelu a poskytol odporúčania pre nastavenie optimálnej štruktúry Projektu z pohľadu PPP realizácie.

#### 3.2 Základné východiská pre stanovenie variantov Projektu

Pre stanovenie rozsahu Projektu sa vychádzalo z podrobnej dokumentácie **1 240 mostov (v STS IV, V a VI)** na cestnej sieti I. triedy poskytnutej Zadávateľom. V prvom kroku selekcie relevantných mostov boli z ďalšieho posudzovania vylúčené nasledujúce mosty:

- ▲ Mosty, ktoré sa už buď realizujú, alebo rekonštruujú v súčasnej dobe, alebo ich má v pláne realizovať alebo rekonštruovať SSC v priebehu najbližších dvoch rokov. Nakoľko v čase prípravy Štúdie Projektu nebol schválený, SSC naďalej nezávisle pokračuje v príprave nových rekonštrukcií a je možné, že do vyhlásenia VO v prípade schválenia Projektu bude musieť dôjsť k aktualizácii selekcie mostov.
- ▲ Mosty, ktoré križujú železnice. V rámci realizácie nového mosta, opravy alebo rekonštrukcie by v rámci Projektu vznikalo neúmerne množstvo výluk koľajovej dopravy a nebolo by možné vopred exaktne určiť lehoty výstavby mosta. Riziká zapojenia tretej strany (ŽSR a ZSSK) sú príliš vysoké a mohli by priniesť výrazné komplikácie pri hromadných opravách mostov.
- ▲ Mosty, ktoré sú kultúrnymi pamiatkami. Tieto mosty si vyžadujú vysoko individualizovaný prístup, ktorý je v priamom rozpore so stratégiou vyťaženia úspor z rozsahu pri rapidnej obnove veľkého počtu objektov v čo najkratšom čase. Zároveň v prípade rekonštrukcie mosta nie je možné bez detailnej analýzy a dokumentácie v tejto fáze rozumne kvantifikovať možné riziká, ktorým by Koncesionár čelil.

**Po vylúčení týchto množín mostov obsahuje základný balík 1 142 mostov.**



## 3.3 Selekcia mostov pre jednotlivé varianty

### 3.3.1 Výber množín mostov

Zo základného balíka 1 142 mostov boli vybrané mosty do jednotlivých variantov. Mosty boli selektované na základe multikriteriálneho hodnotenia. Na základe dlhodobého sledovania sa dajú mosty s prefabrikovaným nosníkom typu „Vloššák“ považovať za problematické. Táto skutočnosť je takmer bez výhrady akceptovaná celou odbornou verejnosťou. Tieto mosty sa budovali najmä v rokoch 1956 – 1970.

Nosníky sa vyrábali z betónu značky B600 a predopnuté boli káblami zostavenými z patentovaného drôtu  $\phi$  4,5 mm s minimálnou nominálnou pevnosťou 1 650 MPa a s konvenčnou medzou klzu 1 200 MPa. Betonárska výstuž bola zhotovená z ocele 10512 a 10370. Základný problém týchto mostov z pohľadu údržby je ten, že je nemožné kontrolovať predopnuté káble, keďže sú neobnažené a je nemožné určiť ich skutočný stav. Mosty typu Vloššák sa vyznačujú tým, že môže dôjsť k náhlemu zhoršeniu ich stavu až do havarijného stupňa STS VII (kolaps / zrútenie), a to bez akýchkoľvek predchádzajúcich varovných signálov.

Vzhľadom na vyššie uvedené, sú mosty typu Vloššák automaticky zaradené do kategórie 1 (bezpodmienečná nutnosť opravy). Celkovo sa to týka 36 mostov s touto nosnou konštrukciou.

### 3.3.2 Multikriteriálne hodnotenie

Metóda multikriteriálneho hodnotenia spočíva v hodnotení viacerých parametrov jednotlivých mostov s priradením váh jednotlivým kritériám, pričom na základe vážených hodnotení jednotlivých parametrov sa určí prioritizácia opráv alebo rekonštrukcií jednotlivých mostov.

#### 3.3.2.1 Návrh kritérií a ich váhy

Tabuľka 31: Návrh kritérií hodnotenia a ich váhy

Č.	Kritérium	Váha
1	TP 077	50%
2	Dopravné zaťaženie	15%
3	Geografické rozmiestnenie	15%
4	Súčasť strategických a medzinárodných ťahov	10%
5	Náročnosť stavebných prác	10%
Spolu		100%

Zdroj: Vlastný návrh Poradcov

#### Kritérium 1 – TP 077

SSC vypracovala TP 077, súčasťou ktorého je okrem iného výpočet prioritizácie opráv mostov. Do tohto výpočtu okrem iného vstupujú nasledujúce dáta:

- ▲ IBM – index bezpečnosti mostu (najhoršie hodnotená časť mosta);
- ▲ ISTS – index stavebno-technického stavu (vážený priemer stavebných častí konštrukcie mosta);
- ▲ IZS – index zvyškovej životnosti;
- ▲ IID – dopravné zaťaženie mostu.

Výpočet podľa tejto normy berie do úvahy s najväčšou váhou STS mosta, samotné dopravné zaťaženie je však v tomto výpočte výrazne potlačené. Rozptyl Klasifikačného čísla je od 46 113 do 70 060, s priemernou hodnotou 57 805. Pre ďalšie spracovanie bolo Klasifikačné číslo rozdelené do 5 kategórií rovnomerne, a to v tomto rozsahu s krokom 4 789:

Tabuľka 32: Vyhodnotenie Kritéria 1 – TP 077

Kategória	Hodnota Klasifikačného čísla	Priradený bod do selekcie
Kategória 1	46 113 – 50 901	1 bod
Kategória 2	50 902 – 55 691	2 body

Kategória	Hodnota Klasifikačného čísla	Priradený bod do selekcie
Kategória 3	55 692 – 60 481	3 body
Kategória 4	60 482 – 65 271	4 body
Kategória 5	65 272 – 70 060	5 bodov

Zdroj: Vlastný výpočet Poradcov

### Kritérium 1 – TP 077 má váhu 50 %.

### Kritérium 2 – Dopravné zaťaženie

Keďže v TP 077 je vo výpočte dopravné zaťaženie značne potlačené, je potrebné ho zahrnúť do výpočtu aj samostatne. Na základe dostupných dát a v súlade s bežnou odbornou praxou boli určené váhové koeficienty nákladnej dopravy vo výške 0,85 a osobnej dopravy vo výške 0,15. Celkové zaťaženie potom bude počítané ako:

$$CZ = 0,85 \times Z_{ND} + 0,15 \times Z_{OS}$$

kde

CZ = celkové zaťaženie

$Z_{ND}$  = zaťaženie nákladnou dopravou

$Z_{OS}$  = zaťaženie osobnou dopravou

Po výpočte Celkového zaťaženia sa hodnoty pohybujú v rozptyle 165 – 10 669. Tieto hodnoty boli rozdelené do 5 kategórií rovnomerne s krokom 2 100:

Tabuľka 33: Vyhodnotenie Kritéria 2 – Dopravné zaťaženie

Kategória	Hodnota Klasifikačného čísla	Priradený bod do selekcie
Kategória 1	165 – 2 266	1 bod
Kategória 2	2 267 – 4 367	2 body
Kategória 3	4 368 – 6 468	3 body
Kategória 4	6 469 – 8 569	4 body
Kategória 5	8 570 – 10 669	5 bodov

Zdroj: Vlastný výpočet Poradcov

Z celkového počtu 1 142 mostov chýba informácia o dopravnom zaťažení pri 65 mostoch. Tieto mosty však musia byť tiež zahrnuté do výpočtu, preto im boli pridelené hodnoty z najbližšieho mostu, kde tieto hodnoty boli známe. V prípade 31 mostov však týmto mostom hodnoty nemohli byť pridelené (napríklad boli na vetvách križovatky, medzi najbližším mostom s údajmi sa nachádzalo viacero križovatiek a pod.). Týmto mostom budú automaticky priradené hodnoty z kategórie 3.

### Kritérium 2 – Dopravné zaťaženie má váhu 15 %.

### Kritérium 3 – Geografické rozmiestnenie

Pri posudzovaní selekcie bolo brané do úvahy okrem iného aj geografické rozmiestnenie mostov. Tento parameter bol posudzovaný z hľadiska hustoty cestnej siete v každom okrese, ako aj počet kilometrov cestnej siete na obyvateľa v jednotlivých okresoch.

Hustota cestnej siete v rámci okresov je v rozmedzí 0,015 km/km<sup>2</sup> – 2,126 km/km<sup>2</sup>. Obe tieto hodnoty sú extrémne v porovnaní s inými hodnotami a týkajú sa častí Košice II a Košice IV. Pri odstránení týchto extrémnych hodnôt je rozpätie 0,185 km/km<sup>2</sup> – 0,701 km/km<sup>2</sup>. Po odstránení extrémnych hodnôt boli okresy rozdelené rovnomerne do 5 kategórií s krokom 0,103.

**Tabuľka 34: Vyhodnotenie Kritéria 3 – Geografické rozmiestnenie z hľadiska hustoty cestnej siete**

Kategória	Hodnota kritéria	Priradený bod do selekcie
Kategória 1	0,185 – 0,288	1 bod
Kategória 2	0,289 – 0,391	2 body
Kategória 3	0,392 – 0,494	3 body
Kategória 4	0,495 – 0,597	4 body
Kategória 5	0,598 – 0,701	5 bodov

Zdroj: Vlastný výpočet Poradcov

Okres Košice II bude zaradený do kategórie 1 a okres Košice IV do kategórie 5.

Počet kilometrov cestnej siete na obyvateľa v rámci okresov je v rozmedzí 0,406km/1 000 obyv. – 9,092km/1 000 obyv. Okresy boli rozdelené do 5 kategórií rovnomerne s krokom 1,737.

**Tabuľka 35: Vyhodnotenie Kritéria 3 – Geografické rozmiestnenie hľadiska počtu kilometrov cestnej siete**

Kategória	Hodnota kritéria	Priradený bod
Kategória 1	0,406 – 2,143	1 bod
Kategória 2	2,144 – 3,880	2 body
Kategória 3	3,881 – 5,617	3 body
Kategória 4	5,618 – 7,354	4 body
Kategória 5	7,355 – 9,092	5 bodov

Zdroj: Vlastný výpočet Poradcov

### Kritérium 3 – Geografické rozmiestnenie má váhu 15 %.

### Kritérium 4 – Súčasť strategických a medzinárodných ťahov

Ďalším parametrom, ktorý bol dôležitý pre selekciu, bolo to, či je most súčasťou strategickej siete z pohľadu MO SR – Trasy určených automobilových ciest (UAC), alebo či sú súčasťou multimodálnych koridorov „TEN-T“.

Na základe týchto kritérií boli mosty zaradené do troch kategórií:

**Tabuľka 36: Vyhodnotenie Kritéria 4 – Súčasť strategických a medzinárodných ťahov**

Kategória	Hodnota kritéria	Priradený bod
Kategória 1	most je súčasťou UAC aj TEN-T koridoru	5 bodov
Kategória 2	most je súčasťou buď UAC, alebo TEN-T koridoru	2.5 bodu
Kategória 3	most nie je súčasťou ani UAC, ani TEN-T koridoru	0 bodov

Zdroj: Vlastný výpočet Poradcov

### Kritérium 4 – Súčasť strategických a medzinárodných ťahov má váhu 10 %.

### Kritérium 5 – Náročnosť stavebných prác

Vzhľadom k predpokladanému veľkému množstvu mostov, ktoré bude mať Koncesionár v relatívne krátkom čase obnoviť, bola posudzovaná okrem iného aj predpokladaná zložitost' samotnej stavebnej rekonštrukcie. V rámci analýzy boli vyhodnotené všetky dostupné dáta o mostoch. Na základe analýzy boli mosty rozdelené podľa predpokladanej zložitosti rekonštrukcie do 5 kategórií:

**Tabuľka 37: Vyhodnotenie Kritéria 5 – Náročnosť stavebných prác**

Kategória	Hodnota kritéria	Priradený bod
Kategória 1	Stavebne zložité konštrukcie, veľmi pravdepodobné závažné nepredvídateľné komplikácie	1 bod
Kategória 2	Stavebne zložité konštrukcie, možné závažné nepredvídateľné komplikácie	2 body
Kategória 3	Stavebne zložité konštrukcie, s malým predpokladom nepredvídateľných komplikácií	3 body
Kategória 4	Stavebne jednoduché konštrukcie, možné nepredvídateľné komplikácie	4 body
Kategória 5	Stavebne jednoduché konštrukcie, s malým predpokladom nepredvídateľných komplikácií	5 bodov

Zdroj: Vlastný výpočet Poradcov

**Kritérium 5 – Náročnosť stavebných prác má váhu 10 %.**

### 3.4 Vyhodnotenie multikritériálnych hodnotení

Celkové hodnotenie každého mosta spočíva vo výpočte hodnoty jednotlivých čiastkových kritérií podľa vzorca:

$$CH = 0,5 \times TP + 0,15 \times DZ + 0,075 \times HS + 0,075 \times SO + 0,1 \times T + 0,1 \times O$$

kde

*CH* = celkové hodnotenie

*TP* = hodnotenie podľa TP 077

*DZ* = hodnotenie podľa dopravnej zaťažnosti

*HS* = hodnotenie podľa hustoty cestnej siete v okrese na km<sup>2</sup>

*SO* = hodnotenie podľa hustoty cestnej siete v okrese na počet obyvateľov

*T* = hodnotenie podľa ťahov

*O* = hodnotenie podľa obťažnosti výstavby

Výsledkom vyššie uvedeného výpočtu je pre posudzovaných 1 142 mostov rozptýl hodnôt od 1,20 (most s najmenšou prioritizáciou rekonštrukcie) po hodnotu 4,53 (most s najvyššou prioritizáciou rekonštrukcie). Mosty boli na základe týchto vyrátaných hodnôt rozdelené do 5 množín.

#### Množina 1

Množinu 1 predstavujú mosty v rámci celkového hodnotenia v rozpätí hodnôt 3,59 – 4,53. Tieto mosty je potrebné bez výnimky všetky rekonštruovať. Celkovo Množina 1 predstavuje k rekonštrukcii **248 mostov**, a to všetky mosty dosahujúce hodnoty 4,53 – 3,59 a mosty s prefabrikovanou nosnou konštrukciou typu Vloššák, ktoré nespádajú do tejto množiny.

#### Množina 2

Množina 2 predstavuje mosty, ktorých celkové skóre multikritériálneho hodnotenia sa nachádza v intervale 2,75 – 3,58. Ide o objekty s vysokou prioritou obnovy, ktoré však nedosahujú kritickosť Množiny 1. Do tejto množiny bolo na základe hodnotenia zaradených 322 mostov.

**Variant MAXI** – zahŕňa všetkých **322 mostov** z Množiny 2 bez ďalšej selekcie. Ide o scenár, ktorý predpokladá komplexnú obnovu celej množiny na základe jej celkového skóre. Tento prístup maximalizuje rozsah zásahu, pokrýva aj územne rozptýlené objekty a predstavuje ambicióznejší variant z pohľadu rozsahu investície a dosahu na sieť.

**Variant MIDI** – zahŕňa všetky mosty z Množiny 2, ktoré spĺňajú nasledovné kritériá:

- ▲ nachádzajú sa do 15 km od najbližšieho mosta zaradeného do Množiny 1 a zároveň majú vyššie dopravné zaťaženie (kategórie 3, 4 a 5 podľa celoštátneho sčítania dopravy),
- ▲ nachádzajú sa do 3 km od iného mosta z Množiny 1 a zároveň majú nízke dopravné zaťaženie (kategória 1 alebo 2 podľa celoštátneho sčítania dopravy).

Dodatočne boli do výberu zaradené aj tie mosty z Množiny 2, ktoré sa síce nachádzajú v územne menej prioritných oblastiach, ale vytvárajú teritoriálny klaster – t. j. nachádzajú sa do 3 km od iného mosta z Množiny 2. Tento prístup zabezpečuje efektívnejšiu organizáciu výstavby a znižuje mobilizačné náklady.

Po aplikácii týchto kritérií bolo zo zoznamu 322 mostov vyradených 66 objektov, čím vznikol výsledný zoznam **256 mostov**, ktorý tvorí obsah variantu MIDI.

### Množina 3

Množina 3 predstavuje mosty, ktorých celkové skóre multikriteriálneho hodnotenia sa nachádza v intervale 2,34 – 2,74. Ide o objekty so strednou prioritou obnovy, ktorých samostatná rekonštrukcia nie je opodstatnená, avšak môžu byť výhodne zahrnuté do realizácie v prípade vhodných technických alebo organizačných podmienok. Do tejto množiny bolo zaradených 195 mostov.

**Variant MAXI** – zahŕňa všetkých **195 mostov** z Množiny 3 bez dodatočnej selekcie.

**Variant MIDI** – predstavuje zúženú selekciu Množiny 3 na základe geografickej a realizačnej synergie. Do rekonštrukcie boli zahrnuté len tie mosty, ktoré:

- ▲ sa nachádzajú do 1 km od iného mosta zaradeného na rekonštrukciu vo variante MIDI v rámci Množiny 1 alebo Množiny 2.

Toto kritérium zabezpečuje efektívne využitie mobilizovaných kapacít počas výstavby a minimalizuje dodatočné náklady na samostatné zásahy. Po aplikácii týchto kritérií bol z pôvodného zoznamu 195 mostov vytvorený výsledný súbor **55 mostov**, ktorý tvorí obsah variantu MIDI.

### Množina 4

Množina 4 predstavuje mosty, ktorých celkové skóre multikriteriálneho hodnotenia sa nachádza v intervale 1,70 – 2,33. Ide o objekty s nižšou prioritou obnovy, ktorých technický stav ani strategické parametre samé osebe neodôvodňujú samostatnú rekonštrukciu. Do tejto množiny bolo zaradených 237 mostov.

**Variant MAXI** – zahŕňa všetkých **237 mostov** z Množiny 4 bez dodatočnej selekcie.

**Variant MIDI** – predstavuje selektívny prístup, ktorý zohľadňuje len tie mosty, ktoré sa nachádzajú v bezprostrednej prevádzkovej alebo stavebnej blízkosti iných rekonštruovaných objektov. Do rekonštrukcie boli zahrnuté mosty z Množiny 4, ktoré spĺňajú aspoň jedno z nasledovných kritérií:

- ▲ sú súčasťou predpokladanej obchádzkovej trasy pri rekonštrukcii iného mosta variantu MIDI, alebo
- ▲ sa nachádzajú do 300 metrov od iného mosta variantu MIDI z Množiny 1, 2 alebo 3 a zároveň majú dopravné zaťaženie v kategórii 4 alebo 5, alebo
- ▲ sa nachádzajú do 50 metrov od iného rekonštruovaného mosta variantu MIDI bez ohľadu na dopravné zaťaženie.

Tento prístup umožňuje realizovať opravy v súlade s princípom územnej a prevádzkovej synergie, pričom eliminuje potrebu samostatnej mobilizácie zdrojov pre izolované objekty.

Po aplikácii výberových kritérií bol z pôvodného zoznamu 237 mostov vytvorený výsledný súbor **16 mostov**, ktoré tvoria obsah variantu MIDI.

### Množina 5

Množina 5 predstavuje mosty, ktorých celkové skóre multikriteriálneho hodnotenia sa nachádza v intervale 1,20 – 1,69. Ide o objekty s najnižšou prioritou obnovy, ktorých technický, strategický ani dopravný význam neodôvodňuje ich zaradenie do rekonštrukcie v rámci hlavného rozsahu projektu. Do tejto množiny bolo zaradených 140 mostov.

**Variant MAXI** – zahŕňa všetkých **140 mostov** z Množiny 5.

**Variant MIDI** – uvažuje so zapojením iba tých mostov z Množiny 5, ktoré spĺňajú nasledovné podmienky:

- ▲ nachádzajú sa na obchádzkovej trase počas rekonštrukcie iného mosta variantu MIDI, alebo
- ▲ sú do 300 metrov od iného mosta variantu MIDI z Množiny 1, 2, 3 alebo 4 a zároveň majú dopravné zaťaženie v kategórii 5, alebo
- ▲ sú do 50 metrov od iného rekonštruovaného mosta variantu MIDI z Množiny 1, 2, 3 alebo 4 bez ohľadu na dopravné zaťaženie.

Po aplikácii týchto prísnych selekčných kritérií nebol identifikovaný žiadny most, ktorý by spĺňal podmienky zaradenia do rekonštrukcie. Variant MIDI tak v prípade Množiny 5 neobsahuje **žiadny most**.

### 3.4.1 Výber mostov pre jednotlivé varianty PPP:

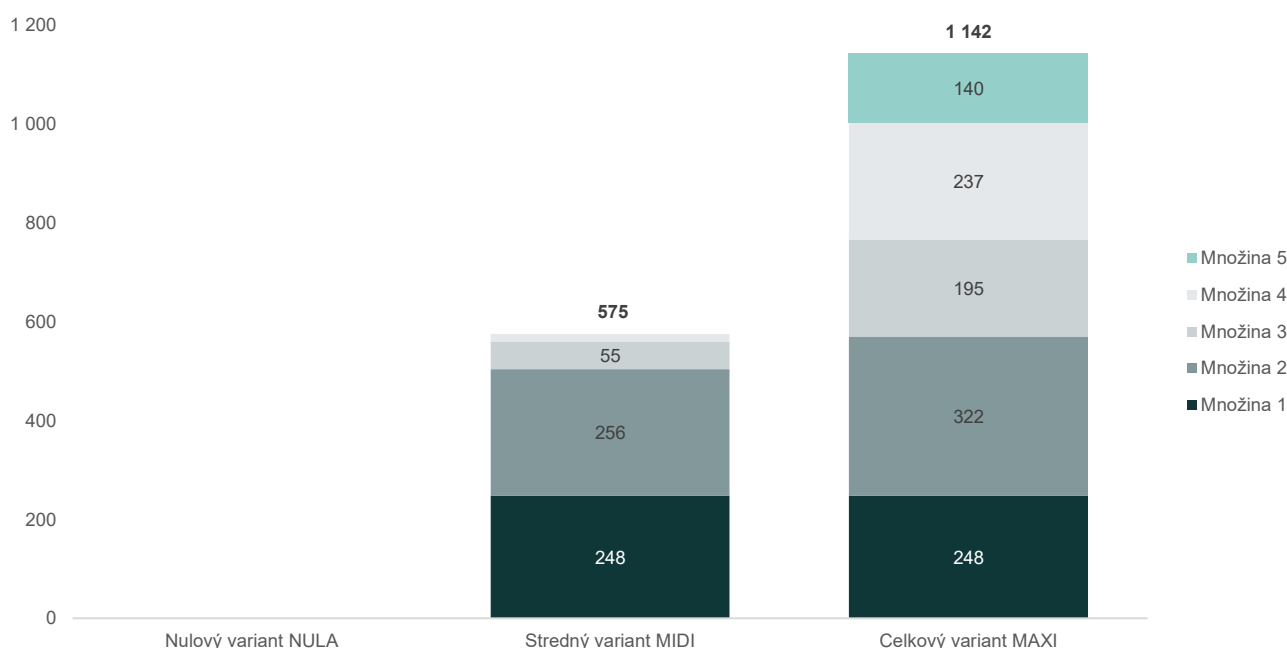
Na základe hore uvedenej multikriteriálnej analýzy boli vybrané kombinácie pre jednotlivé varianty Projektu.

Tabuľka 38: Navrhnuté varianty

Nulový variant NULA	Stredný variant MIDI	Celkový variant MAXI
Pokračovanie v súčasnom režime správy bez zásadného zásahu	Čiastočné zapojenie PPP modelu na časť mostného fondu	Komplexné zapojenie PPP pre celý uvažovaný rozsah mostov
Žiadne množiny	Dodatočný výber z Množín 1,2,3 a 4	Celá Množina 1,2,3,4 a 5
= 0 mostov	= 575 mostov	= 1 142 mostov

Zdroj: Vlastná analýza Poradcov

Graf 48: Rozsah pokrytých množín mostov v jednotlivých variantoch



Zdroj: Vlastný výpočet Poradcov

## 3.5 Návrh a popis variantov dodania služby

Táto kapitola sa zaoberá identifikáciou a porovnaním možných variantov dodania služby obnovy mostného fondu formou PPP. Cieľom je posúdiť rôzne úrovne zásahov do správy a obnovy mostov a ich potenciál prispieť k naplneniu cieľov Projektu, ako aj vyhodnotiť vhodnosť jednotlivých prístupov pre uplatnenie PPP modelu.

Navrhnuté varianty reflektujú mieru zapojenia PPP riešenia, rozsah investičných potrieb a rozdelenie zodpovednosti medzi verejný a súkromný sektor. Všetky varianty sú hodnotené z hľadiska:

- ▲ ich súladu so stratégiou Zadávatel'a;
- ▲ investičných a prevádzkových nákladov;
- ▲ časového harmonogramu realizácie;
- ▲ rizík, ktoré so sebou nesú; a
- ▲ predpokladanej atraktivity pre súkromných investorov.

Cieľom tejto analýzy je vytvoriť východisko pre ďalšie rozhodovanie o optimálnom rozsahu Projektu a forme jeho realizácie.



### 3.5.1 Nulový variant („NULA“)

Nulový variant predstavuje scenár, v ktorom sa Projekt formou PPP nerealizuje a systém správy mostov zostáva zachovaný v súčasnej podobe. SSC by naďalej vykonávala správu, ľahkú aj ťažkú údržbu mostov zo svojho rozpočtu a podľa aktuálnych rozpočtových možností by realizovala opravy, rekonštrukcie alebo výstavbu nových mostov.

#### Technické a finančné aspekty

Vzhľadom na dlhodobé podfinancovanie údržby mostov je reálne predpokladať, že v rámci tohto variantu nebude možné zabezpečiť systematickú a hromadnú obnovu mostného fondu. Investície budú realizované reaktívne – teda najmä tam, kde už vznikajú akútne technické problémy alebo bezpečnostné riziká. Tento prístup vedie k zvyšujúcim sa prevádzkovým nákladom, neefektívnemu plánovaniu a predlžovaniu životného cyklu objektov bez celkovej modernizácie.

#### Riziká variantu

Riziká je možné rozdeliť do nasledujúcich kategórií:

##### a) Technické riziká

- ▲ Zhoršovanie technického stavu mostov v STS IV – VI – bez zásahu hrozí ich postupný prechod do havarijného stavu (STS VII).
- ▲ Zvýšené riziko zlyhania konštrukcií – najmä pri starších mostoch s už identifikovanými poruchami nosných častí (karbonatácia, korózia výstuže, degradácia ložísk).
- ▲ Zníženie únosnosti a bezpečnosti dopravy, ktoré nemusí byť ihneď viditeľné, ale prejaví sa kumulatívne.

##### b) Riziká VO

- ▲ VO budú naďalej prebiehať v rámci bežného režimu SSC, prevažne na jednotlivé zákazky menšieho rozsahu.

##### c) Finančné riziká

- ▲ Odhadované úspory sú len zdanlivé – v dôsledku nečinnosti porastú budúce náklady na opravy geometrickým radom (tzv. efekt odkladu údržby).
- ▲ Hrozí nutnosť havarijných opatrení v budúcnosti – tie bývajú výrazne drahšie, menej efektívne a organizačne náročné.

##### d) Časové a realizačné riziká

- ▲ V budúcnosti môže dôjsť k neočakávaným uzávieram mostov, čo spôsobí krízové situácie v doprave, meškania a nepredvídateľné zásahy do harmonogramov iných projektov.

##### e) Spoločenské a legislatívne riziká

- ▲ Ohrozenie bezpečnosti cestnej dopravy, najmä pri mostoch v zlom technickom stave.
- ▲ Negatívne vnímanie verejnosťou a samosprávami – môže byť vnímané ako zlyhanie správy verejného majetku.
- ▲ Riziko legislatívnych dôsledkov – správca komunikácie je zo zákona povinný zabezpečiť bezpečnú prevádzku, čo môže byť pri nezásehu spochybnené.

Kľúčovým rizikom tohto variantu je pokračovanie degradácie technického stavu mostov až po ich nefunkčnosť alebo havarijný stav. Hrozí reálne riziko uzatvárania niektorých úsekov ciest, obmedzenie dopravnej obslužnosti, a tým aj sekundárne dopady na hospodársku aktivitu a bezpečnosť cestnej dopravy.

Ďalším rizikom je neschopnosť SSC efektívne plánovať obnovu mostov pri zachovaní rozpočtových obmedzení, čo vedie k fragmentovanému a nekoordinovanému zásahu do infraštruktúry.

#### Zhodnotenie z pohľadu stratégie Zadávatel'a

Tento variant je v rozpore so stratégiou Zadávatel'a, ktorej cieľom je systémovo a plošne zlepšiť stav mostov. Nulový variant nespĺňa podmienky efektívneho zásahu do správy majetku štátu ani neumožňuje dosiahnuť pokrok v prijateľnom časovom rámci.

#### Možné socioekonomické vplyvy variantu v strednodobom / dlhodobom výhľade

V prípade absencie iných zásahov nad rámec doterajšieho stavu (cca 13 rekonštrukcií mostov ročne) do technického stavu mostných objektov možno v strednodobom až dlhodobom horizonte očakávať pokračujúce zhoršovanie ich stavu. Výsledkom bude rastúce obmedzovanie prevádzky, znižovanie dopravnej kapacity,

zhoršovanie bezpečnosti a možné výpadky v obslužnosti dopravnej siete. Negatívne dopady sa prejavujú v zníženej mobilite obyvateľstva, vyšších nákladoch dopravcov a celkovom oslabení regionálnej ekonomickej výkonnosti. Rastúce riziko havárií a nutnosť núdzových zásahov navyše zvyšujú neefektivitu verejných výdavkov.

### Financovateľnosť a dostupnosť

Keďže mostné objekty tvoria dlhodobú súčasť verejnej dopravnej infraštruktúry, náklady na ich údržbu sú zahrnuté v rozpočtoch príslušných správcov. Financovateľnosť Nulového variantu je preto formálne zabezpečená, avšak pretrvávajúca podinvestovanosť v oblasti mostného hospodárstva predstavuje významné riziko z hľadiska dlhodobej udržateľnosti ich technického stavu a dostupnosti potrebných kapacít.

### Záver

Z hľadiska cieľov Projektu, technických potrieb a strategických ambícií verejného sektora **nulový variant nie je považovaný za udržateľný**. Udržiavanie status quo môže viesť k eskalácii technických a finančných problémov a nie je v súlade so zámerom modernizovať kľúčové prvky cestnej infraštruktúry.

### 3.5.2 Stredný variant („MIDI“)

Stredný variant predpokladá realizáciu Projektu v obmedzenom rozsahu, konkrétne obnovu približne polovice z celkového počtu mostov, ktoré sú z technického a ekonomického hľadiska vhodné pre zahrnutie do PPP. Ide o približne 575 mostov, ktoré by boli odstránené a novovybudované alebo komplexne zrekonštruované v horizonte 5 rokov. Zvyšné mosty by naďalej podliehali správe a obnovám zo strany SSC v rámci tradičného modelu financovania zo štátneho rozpočtu.

### Technické a finančné aspekty

Tento model umožňuje rozloženie rizika medzi verejný a súkromný sektor a zároveň zachovanie čiastočnej prevádzky zvyšku mostov mimo PPP v gescii štátu. Obnova 575 mostov by výrazne zlepšila stav kľúčovej časti cestnej siete, znížila by prevádzkové náklady a zvýšila bezpečnosť.

### Riziká variantu

Riziká je možné rozdeliť do nasledujúcich kategórií:

#### a) Technické riziká

- ▲ Elimináciou mostov nad železnicou a pamiatkovo chránených objektov boli odstránené najnáročnejšie technické výzvy, čo výrazne znižuje realizačné riziká.
- ▲ Napriek tomu zostáva riziko, že niektoré mosty v STS IV – V, ktoré nie sú aktuálne zaradené do obnovy, môžu v krátkodobom horizonte degradovať do havarijného stavu, čím vznikne potreba ďalších zásahov mimo aktuálny plán.
- ▲ V prípade len čiastočnej obnovy niektorých objektov môže dôjsť k potrebe opakovaných zásahov do tej istej konštrukcie (napr. izolácie bez sanácie spodnej stavby).

#### b) Riziká VO

- ▲ Vďaka zníženému rozsahu a vylúčeniu náročných objektov je riziko nízkej účasti výrazne nižšie ako pri variante MAXI.
- ▲ Potenciálne riziko kritiky zo strany samospráv alebo verejnosti voči výberu objektov – najmä ak sa nezahrnú mosty v horšom vizuálnom stave, ktoré však nie sú technicky prioritné. Riziko nespočíva v právnom napadnutí verejného obstarávania, ale v spoločenskom odmietnutí, resp. bojkotu Projektu zo strany samospráv.

#### c) Finančné riziká

- ▲ Riziko cenového nárastu pri realizácii v dôsledku inflácie alebo zmeny cien materiálov ostáva aktuálne, hoci v menšom rozsahu než pri MAXI.
- ▲ V prípade fázy realizácie môže dôjsť k nerovnomernému čerpaniu prostriedkov, čo môže spôsobiť tlak na cash-flow alebo potrebu dofinancovania.

#### d) Časové a realizačné riziká

- ▲ Zásadne znížené oproti variantu MAXI vďaka vylúčeniu objektov s komplikovaným povoľovaním (napr. ŽSR, pamiatkové úrady).

- ▲ Riziko zostáva najmä pri mostoch s ťažším prístupom alebo kolíziou s inžinierskymi sieťami, ktoré si vyžadujú špecifické organizačné opatrenia počas výstavby.

#### e) Spoločenské a legislatívne riziká

- ▲ Možná kritika výberu objektov – niektoré dotknuté obce môžu požadovať zaradenie mosta v blízkosti alebo priamo na ich území, aj keď nepatrí medzi prioritné z hľadiska STS alebo dopravného významu.
- ▲ Komunikačné riziko – ak neprebehne dostatočná informačná kampaň o dôvodoch výberu, môže dôjsť k nesprávnemu výkladu cieľov Projektu.
- ▲ Kompenzačné udalosti – potreba náhradného dopravného riešenia, najmä ak most slúži pre verejnú dopravu alebo záchranné zložky.
- ▲ Zmeny v legislatíve alebo predpisoch počas prípravy alebo výstavby môžu mať dopad na technické riešenie alebo financovanie.

Kľúčovým rizikom tohto variantu je nerovnomernosť v technickom stave mostného fondu – jedna časť siete by bola vo veľmi dobrom stave, zatiaľ čo druhá by mohla ďalej degradovať. SSC by musela byť schopná zaistiť obnovu zvyšných mostov bez toho, aby vznikli výrazné rozdiely v úrovni služieb či bezpečnosti. Koordinácia medzi Projektom a správcou siete môže byť zložitá a vyžaduje jasné pravidlá zodpovednosti.

### Zhodnotenie z pohľadu stratégie Zadávateľa

Tento variant je čiastočne v súlade so stratégiou Zadávateľa. Predstavuje kompromis medzi investičnou náročnosťou a dosiahnutím strategických cieľov. Výrazne zlepšuje technický stav značnej časti mostov, no zároveň kladie vysoké nároky na výkon a kapacity správcu zvyšných objektov.

### Možné socioekonomické vplyvy variantu v strednodobom / dlhodobom výhľade

Variant MIDI prináša výrazné zlepšenie technického stavu významnej časti mostných objektov a tým aj citeľné zníženie dopravných rizík, zvýšenie bezpečnosti a predĺženie životnosti infraštruktúry. Očakávané prínosy zahŕňajú vyššiu plynulosť dopravy, spoľahlivejšiu obsluhu regiónov a pozitívne dopady na hospodársku aktivitu a mobilitu pracovnej sily. V strednodobom horizonte možno predpokladať optimalizáciu výdavkov na údržbu a nižšiu pravdepodobnosť havarijných situácií.

### Očakávaný cash-flow pri realizácii variantu

Tabuľka 39: Očakávaný cash-flow variantu pri realizácii variantu MIDI

Variant MIDI	Celkom (mil. EUR)
Príjmy z Projektu	0,0
Kapitálové výdavky	672,9
Prevádzkové výdavky	241,4
Výdavky životného cyklu	179,8
<b>Spolu</b>	<b>1 094,1</b>

Zdroj: Vlastný výpočet Poradcov

### Financovateľnosť a dostupnosť

Variant MIDI predstavuje komplexnejší zásah do mostného fondu, keďže zahŕňa rekonštrukciu celkovo 575 mostných objektov, identifikovaných na základe technického stavu a strategického významu. Financovanie tohto rozsahu intervencie si vyžaduje kombináciu viacerých verejných zdrojov vrátane štátneho rozpočtu, ako aj potenciálneho zapojenia externého financovania (napr. z fondov EÚ alebo formou PPP, ak bude zvolený takýto model realizácie).

Z pohľadu dostupnosti ľudských a technických kapacít ide o výraznejší záťažový scenár, ktorý si bude vyžadovať koordináciu medzi viacerými verejnými subjektmi a aktérmi trhu. Včasné plánovanie, fážovanie výstavby a kapacitné posilnenie u vybraných zhotoviteľov a projektantov sú predpokladom úspešnej realizácie.

Napriek vyššej náročnosti však tento variant predstavuje najvyváženejší kompromis medzi rozsahom intervencie, technickou uskutočniteľnosťou a finančnou únosnosťou. Financovateľnosť a dostupnosť realizácie boli v rámci tejto Štúdie vyhodnotené ako reálne za predpokladu systematickej prípravy a koordinácie zo strany Zadávateľa.

## Záver

**Stredný variant predstavuje realistickú alternatívu so silným potenciálom pre uplatnenie PPP modelu.** Je vhodný ako pilotný projekt, ktorý môže preveriť efektivitu PPP v tejto oblasti a zároveň dosiahnuť hmatateľné zlepšenie bez nutnosti celoplošného riešenia. Vyžaduje však dobre nastavenú spoluprácu medzi verejným a súkromným sektorom.

### 3.5.3 Celkový variant („MAXI“)

Celkový variant predpokladá komplexné zapojenie PPP modelu do obnovy mostného fondu – všetky vhodné mosty, t. j. 1 142 mostov, by boli v horizonte 8 až 10 rokov zásadne opravené alebo nahradené novými. Tento prístup znamená centralizované, sústredené a masívne investičné úsilie do modernizácie cestnej infraštruktúry.

#### Technické a finančné aspekty

Vysoký rozsah zabezpečí jednotný technický štandard, efektívne plánovanie údržby, moderné technológie a optimalizované životné cykly objektov. Tento variant má najväčší potenciál z pohľadu strategickej zmeny stavu cestnej infraštruktúry.

#### Riziká variantu

Riziká je možné rozdeliť nasledujúcich kategórií:

##### a) Technické riziká

- ▲ Komplexná koordinácia pri prekládkach inžinierskych sietí – nutnosť dohody s veľkým počtom správcov (elektrina, plyn, voda, optické káble), riziko posunov harmonogramu.

##### b) Riziká VO

- ▲ Nedostatok záujemcov – rozsah a komplexnosť zákazky môže odradiť menších dodávateľov. Hrozí slabá súťaž a vyššie ceny.
- ▲ Nedostatok skúseností s realizáciou podobne veľkých projektov – nedostatok záujemcov v prípade, ak by bolo striktne vyžadované preukázanie technickej spôsobilosti alebo odbornej spôsobilosti s realizáciou podobne veľkých projektov.

##### c) Finančné riziká

- ▲ Náročnosť na verejné financie – vysoké investičné náklady môžu mať dopad na rozpočet štátu počas niekoľkých rokov.
- ▲ Neistota ohľadom inflačných vplyvov – zvýšenie cien stavebných materiálov a prác počas dlhšieho realizačného obdobia.

##### d) Časové a realizačné riziká

- ▲ Koordinácia viacerých stavenísk súčasne – riziko kolízií, oneskorení a vzájomného obmedzovania techniky.
- ▲ Nedostatok realizačných kapacít, hlavne pri špecializovaných činnostiach (napr. výmena ložísk, predpínanie nosníkov, sanačné práce na betóne).

##### e) Spoločenské a legislatívne riziká

- ▲ Kompenzačné udalosti – potreba náhradného dopravného riešenia, najmä ak most slúži pre verejnú dopravu alebo záchranné zložky.
- ▲ Pripomienky verejnosti a občianskych iniciatív – najmä v prípade mostov s historickým alebo estetickým významom.
- ▲ Zmeny v legislatíve alebo predpisoch počas prípravy alebo výstavby môžu mať dopad na technické riešenie alebo financovanie.

Kľúčovým rizikom je komplexnosť a rozsah variantu Projektu. Môže byť príliš veľký na to, aby prilákal dostatočný počet záujemcov a vytvoril konkurenčné prostredie počas VO. Tiež je tu riziko časových sklzov, kapacitných problémov u dodávateľov alebo koordinácie stavieb. Z pohľadu financií ide o náročnú investíciu, ktorá môže vyžadovať dlhodobé rozpočtové záväzky.

#### Zhodnotenie z pohľadu stratégie Zadávateľa

Tento variant najviac zodpovedá ambíciám Zadávateľa. Umožňuje systémové a plošné riešenie obnovy mostov, výrazné zníženie rizík technického zlyhania a jasnú zmenu v kvalite cestnej siete. Avšak jeho realizácia je zložitá a vyžaduje vysokú mieru pripravenosti a dôvery v schopnosti PPP modelu.

## Možné socioekonomické vplyvy variantu v strednodobom / dlhodobom výhľade

Variant MAXI predstavuje najväčší pozitívny zásah z pohľadu socioekonomických dopadov obnovy cestnej infraštruktúry. Obnova 1 142 mostov by zabezpečila systémovú modernizáciu s dopadom na takmer celé územie SR. Výsledkom by bolo zabezpečenie dlhodobu stabilnej a neobmedzenej dopravnej dostupnosti a vďaka tomu zvýšenie konkurencieschopnosti regiónov a dlhodobé zníženie nákladov spojených s neplánovanou údržbou a havarijnými stavmi. Takto rozsiahla intervencia však predstavuje značné finančné a realizačné výzvy, ktoré je potrebné riadiť centralizovaným a efektívne koordinovaným spôsobom. V neposlednom rade je potrebné poukázať na to, že takto masívny rozsah opráv by v kratšom časovom horizonte predstavoval enormnú záťaž na obchádzkové trasy, čo ohrozuje samotnú realizovateľnosť tohto variantu.

## Očakávaný cash-flow pri realizácii variantu

Tabuľka 40: Očakávaný cash-flow variantu pri realizácii variantu MAXI

Variant MAXI	Celkom (mil. EUR)
Príjmy z Projektu	0,0
Kapitálové výdavky	1 336,4
Prevádzkové výdavky	479,4
Výdavky životného cyklu	357,1
<b>Spolu</b>	<b>2 172,9</b>

Zdroj: Vlastný výpočet Poradcov

## Financovateľnosť a dostupnosť

Variant MAXI predstavuje najrozsiahlejší zásah do mostného fondu s celkovým počtom 1 142 rekonštruovaných mostných objektov. Tento variant predpokladá výrazné investičné náklady a mimoriadne nároky na financovanie, plánovanie a realizáciu. Financovateľnosť takéhoto rozsahu si vyžaduje dlhodobý záväzok zo strany štátu, viacročné rozpočtové rámce a zapojenie externých zdrojov vrátane eurofondov alebo partnerstva verejného a súkromného sektora (PPP).

Z hľadiska dostupnosti personálnych a technických kapacít ide o variant s najvyššími nárokmi. Úspešná implementácia by vyžadovala systematické fázovanie, posilnenie realizačných kapacít na trhu, výraznú koordináciu medzi jednotlivými správcami komunikácií a centralizáciu riadenia Projektu.

Napriek týmto výzvam tento variant ponúka najvyšší potenciál na systematickú obnovu kľúčovej časti národnej infraštruktúry a dlhodobé zvýšenie bezpečnosti, spoľahlivosti a odolnosti cestnej siete. Z pohľadu tejto Štúdie je však variant MAXI považovaný za finančne najnáročnejší a z kapacitného hľadiska realizovateľný iba v prípade existencie výnimočných rámcových podmienok zo strany verejného sektora.

## Záver

**Variant MAXI je najambicióznejšou možnosťou**, ktorá umožňuje strategickú transformáciu stavu mostnej infraštruktúry na Slovensku. Jeho realizácia je však spojená s **vysokými nákladmi, zložitou prípravou a organizačnými rizikami**. Je vhodný ako dlhodobý cieľ, prípadne na implementáciu po úspešnej realizácii pilotného projektu, napr. variantu MIDI.

## 3.6 Návrh a popis hodnotiacich kritérií

Výber preferovaného variantu pri projektoch realizovaných formou PPP si vyžaduje objektívne a systematické porovnanie alternatívnych riešení. Vzhľadom na komplexnosť problematiky, vysokú investičnú náročnosť a dlhodobý dopad na verejné financie je nevyhnutné hodnotiť jednotlivé varianty nielen podľa ich nákladov, ale najmä podľa ich celkového prínosu pre verejný sektor, spoločnosť a strategické ciele Zadáвателя.

Cieľom tejto kapitoly je preto definovať súbor hodnotiacich kritérií, ktoré budú slúžiť ako podklad pre váhové porovnanie variantov. Kritériá pokrývajú strategické, technické, environmentálne, sociálne aj finančné aspekty Projektu a boli navrhnuté tak, aby zabezpečili vyvážené a transparentné vyhodnotenie jednotlivých alternatív.

Súčasťou návrhu je aj priradenie váh jednotlivým kritériám podľa ich relatívnej dôležitosti. Tieto váhy budú následne použité pri bodovom hodnotení jednotlivých variantov a výpočte ich celkového skóre.

### 3.6.1 Rámcová štruktúra hodnotenia

Pri návrhu hodnotiacich kritérií pre jednotlivé varianty sme vychádzali z členenia celkového hodnotenia do štyroch základných skupín:

**35 % – Strategické aspekty a súlad s cieľmi Projektu**

(napr. naplnenie cieľov, strategická zhoda);

**27 % – Finančné aspekty**

(napr. dopad na cash-flow, finančná dostupnosť);

**22 % – Realizovateľnosť a širšie dopady**

(napr. technická uskutočniteľnosť, socioekonomické a environmentálne vplyvy); a

**16 % – Rámcové a podporné faktory**

(napr. akceptácia verejnosti, súlad s legislatívou).

Tento prístup zabezpečuje vyvážené a viacdimenzionálne hodnotenie variantov, ktoré zohľadňuje ako investičnú efektívnosť, tak aj širší verejný záujem a strategické plánovanie.

### 3.6.2 Kritériá a ich váhy

Pre potreby objektívneho porovnania variantov boli stanovené hodnotiace kritériá, ktoré zohľadňujú strategické, technické, environmentálne a finančné aspekty Projektu.

#### Strategické aspekty a súlad s cieľmi Projektu (35 %)

Tabuľka 41: Strategické kritériá

Č.	Kritérium	Váha
1	Naplnenie cieľov a výstupov Projektu	20%
2	Súlad so stratégiou Zadávatelia	15%
<b>Súčet</b>		<b>35%</b>

Zdroj: Metodika Poradcov

#### Finančné aspekty (27 %)

Tabuľka 42: Finančné kritériá

Č.	Kritérium	Váha
7	Dopad na cash-flow Zadávatelia (NPV)	15%
8	Finančná dostupnosť	12%
<b>Súčet</b>		<b>27%</b>

Zdroj: Metodika Poradcov

#### Realizovateľnosť a širšie dopady (22 %)

Tabuľka 43: Kritériá realizovateľnosti a iných dopadov

Č.	Kritérium	Váha
4	Technická uskutočniteľnosť a environmentálna udržateľnosť	12%
5	Socioekonomické dopady	5%



Č.	Kritérium	Váha
6	Dopad na životné prostredie	5%
<b>Súčet</b>		<b>22%</b>

Zdroj: Metodika Poradcov

## Rámcové a podporné faktory (16 %)

Tabuľka 44: Rámcové a iné kritériá

Č.	Kritérium	Váha
3	Akceptácia zo strany zainteresovaných strán	6%
9	Časová dostupnosť	10%
<b>Súčet</b>		<b>16%</b>

Zdroj: Metodika Poradcov

Každému kritériu bola priradená váha podľa jeho významu pre úspech Projektu. Prehľad kritérií a ich váh je uvedený v nasledujúcej tabuľke.

Tabuľka 45: Kritériá a ich váhy

Č.	Hodnotiace kritérium	Váha (%)
1	Naplnenie cieľov a výstupov Projektu	20%
2	Súlad so stratégiou Zadávatel'a	15%
3	Akceptácia zo strany zainteresovaných strán	6%
4	Technická uskutočniteľnosť a environmentálna udržateľnosť	12%
5	Socioekonomické dopady	5%
6	Dopad na životné prostredie	5%
7	Dopad na cash-flow Zadávatel'a (NPV)	15%
8	Finančná dostupnosť	12%
9	Časová dostupnosť	10%
<b>Spolu</b>		<b>100%</b>

Zdroj: Metodika Poradcov

### Kritérium č. 1 – Naplnenie cieľov a výstupov Projektu

#### Popis kritéria:

Toto kritérium hodnotí mieru, do akej daný variant Projektu naplňa stanovené projektové ciele – napríklad počet a typ rekonštruovaných mostov, zníženie dopravného rizika, zvýšenie bezpečnosti, predĺženie životnosti konštrukcií, zlepšenie plynulosti dopravy a ďalšie merateľné výstupy. Zohľadňuje sa najmä rozsah súladu variantu s očakávanými prínosmi definovanými v rámci zadania Zadávatel'a.

#### Váha kritéria:

Váha 20 % reflektuje kľúčové postavenie tohto kritéria v celkovom hodnotení. Ak variant nespĺňa definované ciele Projektu, jeho ďalšie prednosti nemajú praktický význam. Vysoká váha tak garantuje, že základný účel Projektu je vždy prioritou.

### Kritérium č. 2 – Súlad so stratégiou Zadávatel'a

#### Popis kritéria:

Kritérium posudzuje, do akej miery projektový variant korešponduje s dlhodobými plánmi a stratégiami Zadávatel'a – napríklad zabezpečenie ekvivalentnej dostupnosti sídiel a priemyselných zón – podpora rovnomerného územného rozvoja a územnej súdržnosti, dôraz na zlepšenie napojenia na kľúčové dopravné ťahy, udržateľný rozvoj dopravného systému a efektívne využívanie zdrojov – optimalizácia investícií, predĺženie životnosti existujúcej infraštruktúry, zvýšenie konkurencieschopnosti dopravného systému – znižovanie prepravného času a nákladov, zlepšovanie spoľahlivosti, zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky – znižovanie nehodovosti a eliminácia technicky nevyhovujúcich úsekov, zníženie negatívnych environmentálnych a sociálnych dopadov dopravy – napr. hluku, emisií a sociálnej exklúzie. Dôležité je, aby zvolený variant nebol len izolovaným riešením, ale súčasťou väčšieho celku.

#### **Váha kritéria:**

Váha 15 % zohľadňuje význam tohto kritéria v rámci porovnania variantov pri zachovaní predpokladu, že všetky posudzované varianty sú v základnom súlade so strategickými dokumentmi. V prípade zásadného nesúladu s národnou alebo sektorovou stratégiou je daný variant považovaný za neprijateľný – ide teda o eliminačné (K.O.) kritérium. Následné hodnotenie v rámci tejto váhovej kategórie slúži na jemnejšie rozlíšenie miery strategickej zhody medzi variantmi, ktoré týmto základným filtrom prešli.

### **Kritérium č. 3 – Akceptácia zo strany zainteresovaných strán**

#### **Popis kritéria:**

Toto kritérium hodnotí mieru podpory alebo odporu zo strany záujmových skupín, ako sú orgány verejnej správy, samosprávy, prevádzkovatelia dopravy, vlastníci pozemkov, verejnosť a tretí sektor.

Projekt rekonštrukcie mostov má širokú inštitucionálnu podporu – zo strany Vlády SR, MD SR, SSC, MF SR, ÚHP a ďalších relevantných orgánov. Samosprávy a profesijné združenia vnímajú Projekt pozitívne, najmä v súvislosti s bezpečnosťou a plynulosťou dopravy.

Riziko spoločenskej kontroverzie je nízke, avšak za potenciálne rizikovú skupinu možno považovať vlastníkov pozemkov, najmä pri nedobrovoľnom MPV.

Celkovo je miera sociálnej akceptácie vysoká a vytvára priaznivé podmienky pre ďalšiu realizáciu Projektu.

#### **Váha kritéria:**

Váha 6 % bola zvolená ako vyvážená – kritérium nie je technicky dominantné, no zároveň dokáže v praxi významne ovplyvniť priebeh výstavby.

### **Kritérium č. 4 – Technická uskutočniteľnosť a environmentálna udržateľnosť**

#### **Popis kritéria:**

Toto kritérium posudzuje, do akej miery je zvolený variant technicky realizovateľný – teda z hľadiska zložitosti výstavby, dostupnosti technológií, zásahov do existujúcej infraštruktúry, rizika kolízií a súčasne, či riešenie podporuje dlhodobú environmentálnu udržateľnosť (napr. materiály, energetická náročnosť, uhlíková stopa).

#### **Váha kritéria:**

Váha 12 % bola zvolená ako kompromis medzi významom technickej kvality a dôrazom na ekologické aspekty. Kritérium priamo ovplyvňuje riziká výstavby, budúce náklady na prevádzku a spoločenskú prijateľnosť Projektu.

### **Kritérium č. 5 – Socioekonomické dopady**

#### **Popis kritéria:**

Kritérium hodnotí širší dopad Projektu na spoločnosť a ekonomiku – napríklad vplyv na dostupnosť verejných služieb, tvorbu pracovných miest, mobilitu obyvateľov, zníženie regionálnych rozdielov či zvýšenie atraktivity územia.

#### **Váha kritéria:**

Váha 5 % reflektuje stredný význam tohto kritéria – ide o žiaduci, ale nie dominantný aspekt rozhodovania medzi jednotlivými variantmi. Socioekonomické dopady však majú zásadný vplyv pri rozhodovaní využitia modelu PPP alebo modelu PSC.

### **Kritérium č. 6 – Dopad na životné prostredie**

#### **Popis kritéria:**

Hodnotí potenciálne negatívne dopady Projektu na životné prostredie – vrátane zásahov do krajinného rázu, flóry, fauny, vodných tokov, území NATURA 2000 alebo chránených oblastí. Sleduje sa najmä rozsah záberu, hluková záťaž, znečistenie a možnosti ich mitigácie.

#### **Váha kritéria:**

Váha 5 % bola zvolená ako vyvážená – environmentálne aspekty sú dôležité, najmä v prírodnom prostredí, no v prípade lineárnej infraštruktúry sú často riešiteľné cez kompenzačné alebo iné opatrenia.

### Kritérium č. 7 – Dopad na cash-flow Zadávateľa (NPV)

#### Popis kritéria:

Toto kritérium skúma dlhodobý vplyv Projektu na rozpočtové toky Zadávateľa – cez výpočet čistej súčasnej hodnoty (NPV). Zahŕňa investičné, prevádzkové a údržbové náklady, ako aj odhadované úspory alebo výnosy.

#### Váha kritéria:

Váha 15 % odráža dôležitosť udržateľného financovania. NPV poskytuje objektívne porovnanie ekonomickej výhodnosti variantov. Dopad na cash-flow Zadávateľa je dôležitý faktor pri riadení verejných investícií.

### Kritérium č. 8 – Finančná dostupnosť

#### Popis kritéria:

Hodnotí reálnu dostupnosť financovania pre daný variant – teda, či je možné zabezpečiť potrebné zdroje v rámci štátneho rozpočtu, fondov EÚ, alebo alternatívnych schém (napr. PPP). Sleduje aj rozloženie investície v čase.

#### Váha kritéria:

Váha 12 % bola zvolená ako doplnok k NPV – zatiaľ čo NPV skúma dlhodobý dopad, toto kritérium sa zameriava na aktuálnu realizovateľnosť. Slabá finančná dostupnosť môže oddialiť realizáciu inak výhodného variantu.

### Kritérium č. 9 – Časová dostupnosť

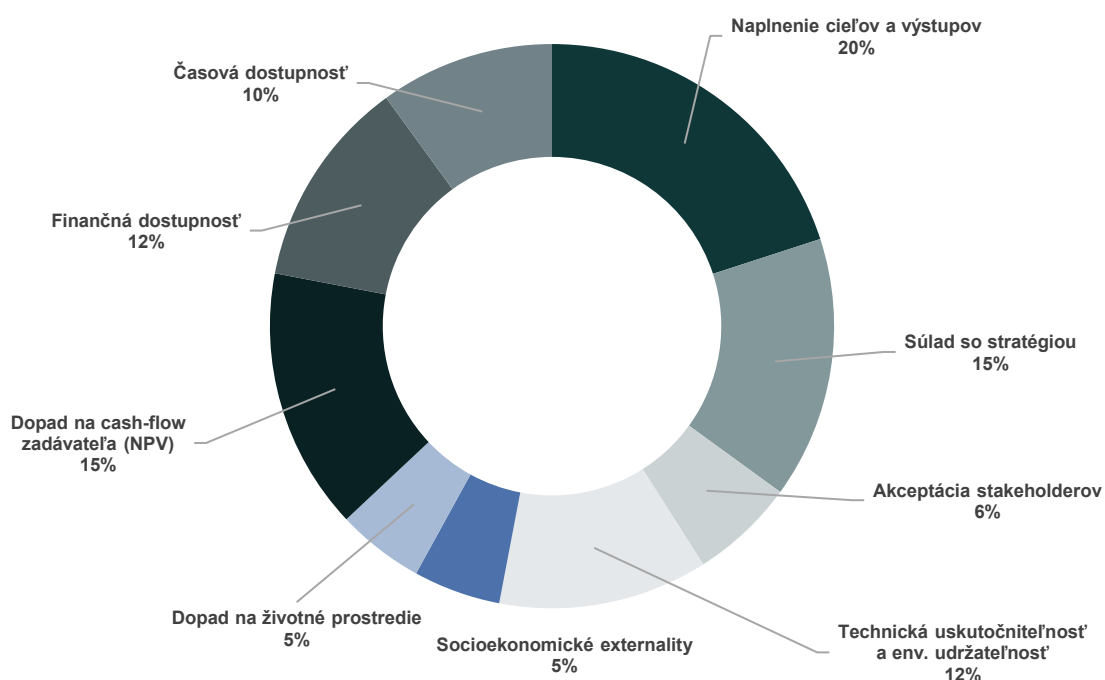
#### Popis kritéria:

Kritérium posudzuje, ako rýchlo je možné variant pripraviť a realizovať – vrátane rizík povoľovacích procesov, dostupnosti realizačných kapacít a harmonogramu výstavby.

#### Váha kritéria:

Váha 10 % reflektuje praktický význam času, najmä v prípade projektov s urgentnou potrebou obnovy. Zároveň však časová efektívnosť nemá prevážiť kvalitu či dlhodobý prínos.

Graf 49: Rozloženie váh hodnotiacich kritérií



Zdroj: Technická analýza Poradcov

## 3.7 Hodnotenie variantov

Na účely objektívneho a transparentného porovnania jednotlivých navrhovaných variantov Projektu bola zvolená metóda váhového hodnotenia (váhového skórovania). Táto metóda kombinuje bodové hodnotenie jednotlivých kritérií s ich relatívnou váhou v celkovom hodnotení, čím umožňuje komplexné porovnanie výhodnosti jednotlivých variantov s ohľadom na stanovené strategické ciele Zadávatela.

Tento prístup bol zvolený ako vhodný vzhľadom na charakter Projektu, jeho strategickú povahu, potrebu zohľadniť viacero aspektov (technických, finančných, environmentálnych a spoločenských), ako aj obmedzenú dostupnosť spoľahlivých kvantitatívnych vstupov pre CBA analýzu.

### 3.7.1 Princíp metódy

Každý variant bol hodnotený podľa vopred definovaných **hodnotiacich kritérií**. Každé kritérium:

- ▲ má stanovený **počet bodov** na škále od 0 (nevyhovujúce) do 10 (plne vyhovujúce),
- ▲ umožňuje **kvantifikované porovnanie** aj v podmienkach neurčitosti a rôznych typov údajov,
- ▲ zohľadňuje **viaceré dimenzie rozhodovania** – technické, ekonomické, časové, strategické a rizikové,
- ▲ má priradenú **váhu**, ktorá odráža relatívnu dôležitosť daného kritéria v kontexte celého Projektu.

Výsledné skóre každého variantu bude vypočítané ako **súčet súčinov bodov a váh všetkých kritérií**.

### 3.7.2 Porovnanie základných parametrov variantov

Pred samotným váhovým hodnotením variantov je vhodné predstaviť ich základné technicko-ekonomické charakteristiky. Nasledujúca tabuľka poskytuje prehľadné porovnanie rozsahu zásahu, predpokladaných nákladov a časového rámca realizácie jednotlivých variantov, ako aj ich predpokladaný prínos z pohľadu obnovy mostného fondu.

Tieto údaje slúžia ako základ pre ďalšiu, podrobnejšiu analýzu prostredníctvom váhového hodnotenia podľa kvalitatívnych a kvantitatívnych kritérií.

Tabuľka 46: Porovnanie základných parametrov variantov

Parameter	Variant NULA	Variant MIDI	Variant MAXI
Typ zásahu	Zachovanie status quo	Významná obnova mostov	Komplexná obnova mostov
Počet mostov	0 (len reaktívne opravy postupne u všetkých 1 240)	575	1 142
Predpokladané kapitálové výdavky (bez DPH)	n/a	cca 673 mil. EUR	cca 1 336 mil. EUR
Časový rámec realizácie	nešpecifikovaný / priebežne	5 rokov	8 – 10 rokov
Úroveň naplnenia cieľov	nulová až nízka	stredná až vysoká	vysoká
Predpokladaná implementácia PPP	nie	áno	áno, v plnom rozsahu

Zdroj: Technická analýza Poradcov

### 3.7.3 Hodnotenie parametrov jednotlivých variantov

Na základe predchádzajúcich kapitol, ktoré definovali hodnotiace kritériá a priradili im váhy podľa ich významu, bolo prístupné k samotnému hodnoteniu jednotlivých variantov. Každý variant bol posúdený v rámci všetkých kritérií na bodovej škále od 0 (nevyhovujúce) po 10 (plne vyhovujúce), pričom výsledné skóre zohľadňuje aj váhové zastúpenie jednotlivých parametrov.

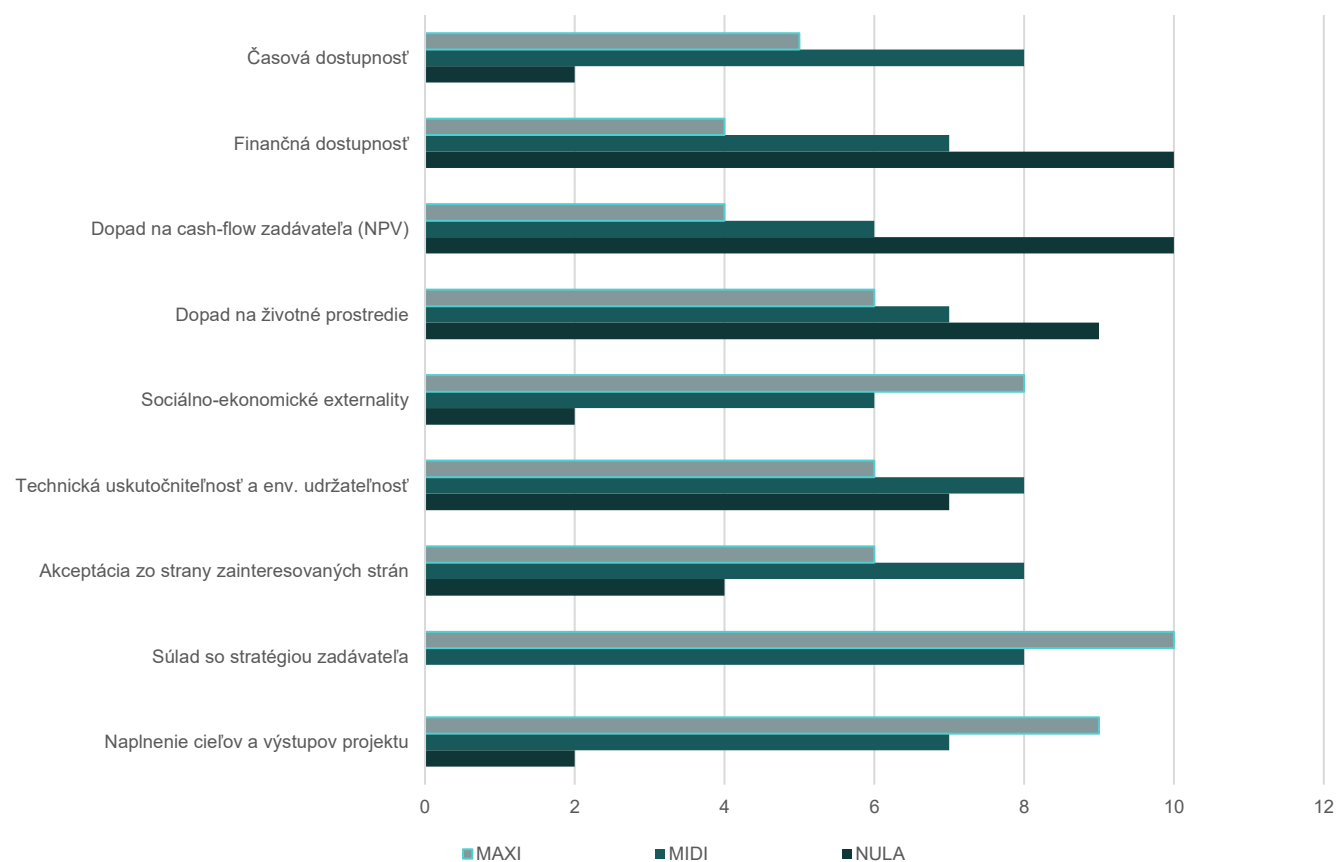
Nasledujúca tabuľka sumarizuje výsledky hodnotenia a umožňuje porovnanie výhodnosti jednotlivých riešení z kvalitatívneho aj kvantitatívneho hľadiska.

**Tabuľka 47: Hodnotenie parametrov**

Č.	Kritérium	Váha (%)	NULA	MIDI	MAXI
1.	Naplnenie cieľov a výstupov Projektu	20	2	7	9
2.	Súlad so stratégiou Zadávatel'a	15	0	8	10
3.	Akceptácia zo strany zainteresovaných strán	6	4	8	6
4.	Technická uskutočniteľnosť a environmentálna udržateľnosť	12	7	8	6
5.	Socioekonomické dopady	5	2	6	8
6.	Dopad na životné prostredie	5	9	7	6
7.	Dopad na cash-flow Zadávatel'a (NPV)	15	10	6	4
8.	Finančná dostupnosť	12	10	7	4
9.	Časová dostupnosť	10	2	8	5
<b>Celkové skóre</b>		<b>100</b>	<b>4,93</b>	<b>7,23</b>	<b>6,66</b>

Zdroj: Technická analýza Poradcov

**Graf 50: Hodnotenie variantov podľa kritérií**

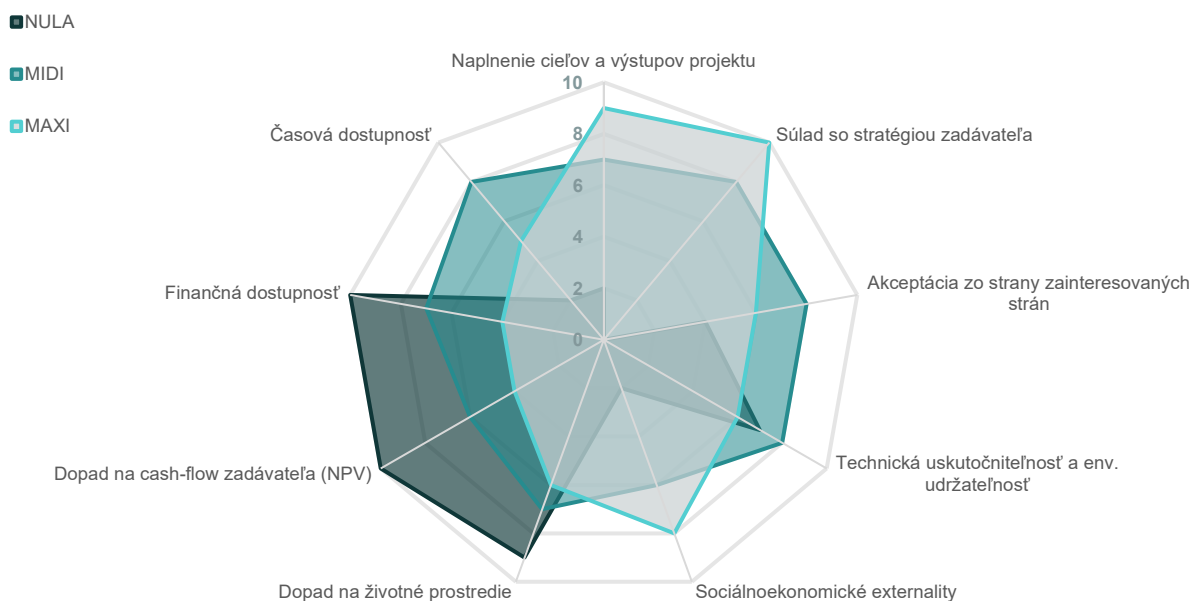


Zdroj: Technická analýza Poradcov

Na nasledujúcom obrázku je znázornené radarové porovnanie všetkých troch variantov Projektu z pohľadu jednotlivých hodnotiacich kritérií. Z grafu je zjavné, že variant MIDI vykazuje najvyváženejšie skóre naprieč celým

spektrum ukazovateľov, zatiaľ čo variant MAXI je najambicióznejší, ale zároveň najnáročnejší na realizáciu a financovanie.

**Graf 51: Radarový graf hodnotenia variantov podľa kritérií**



Zdroj: Technická analýza Poradcov

### 3.8 Výber preferovaného variantu

Výsledky váženého hodnotenia ukazujú, že variant MIDI dosiahol najvyššie celkové skóre (7,23 bodov), čím sa javí ako najvhodnejšie riešenie z hľadiska rovnováhy medzi strategickým prínosom, technickou uskutočniteľnosťou, časovou dostupnosťou a prijateľným dopadom na verejné financie.

Variant MAXI, napriek vysokému potenciálu v oblasti naplnenia cieľov a strategickej zmeny stavu mostného fondu, čelí rizikám spojeným s rozsahom, časom realizácie a finančnou náročnosťou. Variant NULA síce minimálne zaťažuje rozpočet, avšak neprináša systémové riešenie a neumožňuje zvrátiť negatívny trend degradácie mostov.

**Na základe vykonaného hodnotenia je preto ako preferovaný variant odporúčaný variant MIDI.**



## 4 Analýza realizovateľnosti preferovaného variantu

### 4.1 Právna analýza uskutočniteľnosti

#### 4.1.1 PPP projekty vo všeobecnosti

V tejto časti Štúdie popisujeme PPP projekty zo všeobecného pohľadu, uvádzame k nim všeobecné východiská a následne na túto časť Štúdie nadväzuje časť 4.1.2 venovaná PPP projektom konkrétne v oblasti mostov.

##### 4.1.1.1 Kľúčové termíny

▲ **„PPP“ (Public-private partnerships)** je označením verejno-súkromných partnerstiev, ktoré možno charakterizovať ako dlhodobé partnerstvo verejného a súkromného sektora a ktorých cieľom je zabezpečiť kvalitnú verejnú infraštruktúru a verejné služby. Termín PPP nie je v SR právne definovaný. Jedná sa o všeobecný odborný termín a spôsob, akým verejný sektor prostredníctvom súkromnej spoločnosti zabezpečuje poskytovanie verejnej služby. EK v Zelenej knihe o PPP definuje verejno-súkromné partnerstvá ako *„formu spolupráce medzi orgánmi verejnej správy a súkromným sektorom za účelom financovania, výstavby, rekonštrukcie, prevádzky a údržby infraštruktúry a poskytovania služieb pomocou tejto infraštruktúry“*.

Pri definovaní termínu PPP je potrebné poznamenať, že za PPP projekty sa nepovažujú akékoľvek zmluvné vzťahy medzi subjektmi verejného a súkromného sektora pri bežných dodávkach služieb a tovarov, keďže v takom prípade nedochádza k prenosu rizík verejného partnera na súkromného partnera. Hlavnými znakmi PPP projektov sú dlhodobosť spolupráce a práve prenos resp. rozdelenie rizík projektu, keďže riziká projektu preberá v rozhodujúcej miere súkromný partner. Súkromný partner je zapojený do viacerých fáz projektu, pričom projekt úplne alebo čiastočne financuje. Protihodnotou za ním poskytnuté služby sú platby buď od používateľov, alebo od verejného partnera, prípadne ich kombinácia. Pre vhodné využitie PPP projektu musí byť PPP projekt ekonomicky výhodný a kombinovať skúsenosti verejného aj súkromného partnera. Ekonomickú efektívnosť je možné docieľiť optimálnym rozdelením rizík a vytvorením synergického efektu verejného a súkromného sektora.

▲ **most** je typom mostného objektu<sup>39</sup> prípadne iba jeho časť s kolmou svetlosťou aspoň jedného mostného otvoru rovnajúceho sa najmenej 2,01 m, slúžiaceho k prevedeniu dopravných ciest, vodných korýt, potrubných komunikácií, inžinierskych sietí alebo aj ku stavebnomontážnym účelom. Most je tvorený spodnou stavbou a jednou alebo viacerými nosnými konštrukciami nasledujúcimi za sebou, prípadne uloženými vedľa seba alebo nad sebou na spoločných podperách, alebo tiež iba rúrou, ďalej mostným zvrškom, mostným vybavením a pridruženými dielami, ako napríklad prechodová doska, obloženie a pod. Podľa Krátkeho slovníka slovenského jazyka je most stavba spájajúca brehy riek, údolí, priehlbín a podobne. Pre účely právnej analýzy realizovateľnosti Projektu Štúdia operuje so všeobecným pojmom most bez rozlišovania typu technickej konštrukcie mosta a tento pojem zahŕňa všetky vyššie spomenuté súčasti mostu.

▲ **koncesná lehota** – lehota určená v koncesnej zmluve, počas ktorej má koncesionár povinnosť udržiavať predmet koncesnej zmluvy.

▲ **zadávateľ** – verejný partner, t.j. verejný subjekt vstupujúci do projektu so súkromným partnerom. Verejný partner môže napĺňať definíciu verejného obstarávateľa alebo obstarávateľa podľa ZVO.

##### 4.1.1.2 Základné modely PPP projektov

###### Základné modely verejno-súkromného partnerstva (PPP):

▲ **DBB (Design – Bid – Build)** – Model, ktorý sa svojou povahou najviac približuje klasickému VO. Verejný sektor definuje rámcové zadanie, na základe ktorého súkromný subjekt navrhne a ponúkne konkrétne riešenie. Po jeho výbere zabezpečí výstavbu infraštruktúry, ktorá od začiatku patrí do vlastníctva verejného sektora.

▲ **OM (Operation and Maintenance)** – Model blízky outsourcingu, pri ktorom ostáva vlastníctvo infraštruktúry na strane verejného sektora. Súkromný partner je zodpovedný výlučne za prevádzku, údržbu a riadenie služby. Verejný sektor naďalej nesie zodpovednosť za technický stav, obnovu a prípadnú výstavbu aktív. Riziká sú v tomto modeli rozdelené medzi verejného a súkromného partnera.

<sup>39</sup> Mostným objektom je súčasť komunikácie, ktorá nahrádza jej zemné teleso v mieste, v ktorom je potrebné prekonať prírodnú alebo umelú prekážku premostením.

- ▲ **BOT (Build – Operate – Transfer)** – Komplexný model, ktorý integruje viaceré fázy projektového cyklu. Súkromný subjekt zabezpečuje prípravu, realizáciu, prevádzku a údržbu projektu. Počas trvania zmluvného vzťahu vlastní a spravuje dané aktívum. Po uplynutí zmluvného obdobia je aktívum v dohodnutom technickom a prevádzkovom stave odovzdané verejnému partnerovi. Financovanie výstavby je obvykle zabezpečené verejným sektorom. Model BOT patrí k najčastejšie využívaným formám PPP.
- ▲ **DBFOM (Design – Build – Finance – Operate – Maintain)** – Rozšírený model PPP, pri ktorom súkromný partner preberá zodpovednosť za celý cyklus projektu vrátane návrhu riešenia, výstavby, financovania a následnej prevádzky a údržby. Na rozdiel od BOT zostáva vlastníctvo aktív počas celej doby na strane verejného sektora. Súkromný partner tak znáša väčšinu projektových rizík bez nadobudnutia vlastníckych práv. Model DBFOM má mnohé znaky koncesného vzťahu.
- ▲ **BOO (Build – Own – Operate)** – Model, ktorý sa približuje konceptu privatizácie. Súkromný subjekt projekt financuje, realizuje, vlastní a spravuje po celú dobu trvania projektu. Verejný partner plní výlučne regulačnú funkciu a svoju účasť zabezpečuje prostredníctvom mechanizmov definovaných v zmluvnom rámci. V tomto modeli nenastáva spätný prevod vlastníctva aktíva na verejný sektor.

Okrem základných foriem verejno-súkromného partnerstva existuje množstvo ďalších modelov spolupráce medzi verejným a súkromným sektorom, ktoré sa líšia rozsahom zapojenia partnerov a rozdelením zodpovednosti. Medzi takéto modely patria napríklad: DB (Design-Build), DBO (Design-Build-Operate), DBM (Design-Build-Maintain), DBFM (Design-Build-Finance-Maintain), DBMO (Design-Build-Maintain-Operate) či BLOT (Build-Lease-Operate-Transfer). Výber konkrétneho modelu závisí predovšetkým od špecifických potrieb projektu, preferovanej alokácie rizík medzi zmluvnými stranami a od individuálnych dohôd uzatvorených medzi verejným a súkromným partnerom. Nemožno pritom jednoznačne určiť, ktorý z modelov je všeobecne výhodnejší – každý model má svoje prednosti aj obmedzenia v závislosti od konkrétnych okolností. Rozhodovanie o vhodnom type PPP modelu si preto vyžaduje individuálne posúdenie s prihliadnutím na dostupné možnosti financovania, ako aj s ohľadom na daňové a legislatívne rámce platné v príslušnej jurisdikcii.

#### 4.1.1.3 Odporúčaný model pre Projekt

Pri analýze odporúčaného modelu pre Projekt je základným posudzovacím kritériom obsah Projektu. Vzhľadom na obsah Projektu zadaný v tejto Štúdii a úlohy Koncesionára sa ako **najvhodnejší model javí model DBFOM** resp. jeho variácia. Jedná sa o komplexný model PPP, pri ktorom Koncesionár preberá zodpovednosť za celý cyklus projektu vrátane návrhu riešenia, výstavby, financovania a následnej prevádzky a údržby. Vlastníctvo mostov počas celej doby zostáva na strane verejného sektora. Koncesionár ako súkromný partner tak znáša väčšinu projektových rizík bez nadobudnutia vlastníckych práv.

S ohľadom na zadefinovanie Projektu by v Projekte, ktorý by sa realizoval modelom DBFOM mali byť úlohy Koncesionára nasledovné:

D – Design: Naprojektovať a povoliť stavebný zámer.

B – Build: Postaviť v súlade s Koncesnou zmluvou.

F – Finance: Zabezpečiť financovanie pre všetky fázy Projektu.

O – Operate: Zabezpečiť dostupnosť v súlade s podmienkami Koncesnej zmluvy.

M – Maintain: Udržiavať technický stav v požadovanej kvalite.

Podľa typu PPP projektu sa ako vhodné s ohľadom na rozsah Projektu javí využitie partnerstva verejného a súkromného sektora založeného **výlučne na zmluvnom spojení** (t. j. bez vytvorenia spoločnej entity). Podľa prenosu rizík sa ako vhodné javí využitie **PPP na báze dostupnosti** vzhľadom na nemožnosť a nepraktickosť merania dopytu na mostoch ciest I. triedy. Mosty na cestách I. triedy sú vhodnými objektmi pre využitie modelu PPP na báze dostupnosti, keďže sa jedná o infraštruktúru (stavby verejnej služby), ktoré musia byť dostupné nezávisle od počtu užívateľov. Platby za dostupnosť však musia byť nastavené tak, aby sa obmedzovali, ak služba resp. most (čo i len čiastočne) nie je dostupný.

#### 4.1.1.4 Typy PPP projektov

Vo všeobecnosti sa rozlišujú dva druhy PPP projektov,<sup>40</sup> a to zmluvné PPP a tzv. inštitucionálne PPP.

**Zmluvné PPP** – je partnerstvo verejného a súkromného sektora založené výlučne na zmluvnom spojení (t. j. bez vytvorenia spoločnej entity). Zahŕňa rôzne formy spolupráce (zväčša na báze Koncesnej zmluvy), pri ktorých je možné zadať súkromnému partnerovi úlohu menšieho či väčšieho rozsahu a súčasne preniesť jedno, či viac rizík vo väčšej či menšej miere na súkromného partnera.

<sup>40</sup>Dostupné online na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A52004DC0327>

**Inštitucionálne PPP** - ide o spoluprácu verejného a súkromného sektora pri poskytovaní verejných služieb prostredníctvom spoločného podniku (napr. spoločnosti, kde majetkové podiely vlastní verejný a súkromný partner) založeného na účely financovania, vybudovania, rekonštrukcie, prevádzky a údržby tohto diela.

Základným princípom PPP projektu je prenos rizík na súkromného partnera. Podľa prenosu rizík rozlišujeme dva typy PPP projektov a to PPP na báze dopytu a PPP na báze dostupnosti:

**PPP na báze dopytu** - V tomto type PPP projektu verejný partner platí súkromnému partnerovi poplatky v závislosti od počtu užívateľov užívajúcich danú infraštruktúru, resp. užívatelia platia priamo súkromnému partnerovi.

**PPP na báze dostupnosti** - V tomto type PPP projektu verejný partner platí za dostupnosť infraštruktúry (verejnej služby), nezávisle od počtu užívateľov. Platby sa však obmedzujú, ak infraštruktúra / služba (čo i len čiastočne) nie je dostupná.

#### 4.1.1.5 Všeobecné dôvody využitia PPP projektu

PPP projekty sú vo všeobecnosti vnímané ako užitočný nástroj pre realizovanie hodnotnejších zákaziek za výhodných podmienok pre štát, nakoľko koncesionár na seba preberá značnú časť rizík. Medzi hlavné dôvody obstarania verejnej služby prostredníctvom modelu PPP zaraďujeme najmä kvalitu, efektivitu, súkromné zdroje, zrýchlenie uvedenia do prevádzky, neprekročenie rozpočtu, výhodné rozloženie rizík, kontrolu verejným sektorom, vopred známu cenu projektu a efektívnejšiu platbu za verejné služby.

##### Kvalita

PPP projekty umožňujú dosiahnuť kvalitatívne vyššiu úroveň infraštruktúry, než akú je verejný partner schopný zabezpečiť tradičnými mechanizmami VO. Táto podstata spočíva v prenose zodpovednosti na súkromného partnera, ktorý je zmluvne viazaný dlhodobo plniť (prísnejšie) definované kvalitatívne štandardy, od plnenia ktorých závisí jeho odmeňovanie. Týmto je možné predísť problému podfinancovania údržby infraštruktúry. PPP projekty zároveň motivujú súkromného partnera zavádzať technické riešenia a postupy, ktoré verejný partner často nevie zabezpečiť.

##### Efektivita PPP projektov

Jedným z kľúčových prínosov PPP projektov je ich schopnosť integrovať viaceré fázy projektového cyklu – projektovanie, výstavbu a následnú prevádzku infraštruktúry – do jedného celku, ktorý realizuje jeden subjekt alebo konzorcium. Táto integrácia vytvára silnú motiváciu pre súkromného partnera zabezpečovať projekt efektívne, kvalitne a s využitím inovátnych postupov, keďže zodpovedá za výkonnosť a udržiavateľnosť projektu počas celej doby trvania koncesie. Súkromný partner je motivovaný investovať do kvality služby, zvyšovať jej efektívnosť a rozširovať ju o doplnkové prvky, ktoré zlepšujú užívateľský komfort. Zároveň môže využívať svoje špecializované know-how, manažérske kapacity a skúsenosti v oblasti realizácie rozsiahlych infraštruktúrnych projektov. Verejný sektor sa v tomto modeli môže sústrediť na strategické riadenie, reguláciu a kontrolu kvality poskytovaných služieb. V porovnaní s tradičnými formami VO umožňujú PPP projekty často dosahovanie vyššej kvality verejných služieb za výhodnejšiu cenu pre užívateľa aj verejný rozpočet. Podmienkou však je, aby boli v projektovej zmluve presne a vyvážené definované štandardy kvality, spôsob ich merania a mechanizmy kontroly a sankcií v prípade ich nedodržania.

##### Súkromné zdroje financovania v PPP projektoch

Jednou z hlavných výhod PPP projektov je možnosť financovania výstavby infraštruktúry prostredníctvom súkromných zdrojov. Vďaka preneseniu podstatnej časti rizík na súkromného partnera je zároveň možné, aby sa projekt, pri splnení príslušných kritérií, nezapočítaval do verejného dlhu, čo má významný dopad na fiškálnu flexibilitu verejného sektora. PPP model zároveň umožňuje efektívne rozloženie investičných nákladov v čase. Na rozdiel od tradičných foriem zadávania verejných zákaziek, pri ktorých je potrebné zabezpečiť plné krytie nákladov už na začiatku projektu, PPP umožňuje financovať projekt postupne, v súlade s jeho životným cyklom. Verejný sektor tak uhrádza náklady na infraštruktúru v čase, keď sú už k dispozícii jej prínosy, čím sa zvyšuje rozpočtová efektivita a optimalizuje sa načasovanie výdavkov. Tento prístup môže byť obzvlášť výhodný v prípade rozsiahlych alebo kapitálovo náročných projektov, kde by okamžité zaťaženie verejného rozpočtu mohlo byť limitujúce.

##### Zrýchlenie uvedenia infraštruktúry do prevádzky

Jedným z významných benefitov PPP projektov je skrátenie času potrebného na realizáciu a uvedenie infraštruktúry do prevádzky. V porovnaní s tradičnými formami VO sú PPP projekty vo väčšine prípadov dokončené v súlade s harmonogramom, bez výrazných časových omeškaní. Hlavným motivačným faktorom pre

súkromného partnera je skutočnosť, že jeho platby – či už zo strany verejného sektora alebo od koncových užívateľov – sú spravidla podmienené reálnym uvedením infraštruktúry do prevádzky. Tým je vytvorený silný stimul na efektívne riadenie výstavby a dodržanie stanovených termínov. Z tohto dôvodu PPP modely výrazne zvyšujú predvídateľnosť časového harmonogramu aj celkových projektových nákladov, čo predstavuje zásadnú výhodu najmä pri rozsiahlych a strategicky významných verejných investíciách.

### **Neprekročenie rozpočtu a dosiahnutie hodnoty za peniaze**

Tradičné formy VO sa často spájajú s rizikom prekročenia plánovaného rozpočtu. Naopak, v prípade projektov realizovaných formou PPP je riziko navýšenia nákladov zmluvne prenesené na súkromného partnera. Tento mechanizmus vytvára silný motivačný rámec pre súkromného investora, aby už pri návrhu projektu realisticky stanovil rozpočtové parametre a dôsledne ich počas realizácie aj dodržiaval. Keďže súkromný partner zabezpečuje aj financovanie projektu, nesie v plnom rozsahu riziká súvisiace s vývojom úrokových mier, infláciou či zmenami na kapitálovom trhu počas celej doby trvania projektu. V praxi sa síce využívajú rôzne formy refinancovania a finančného preusporiadania, no základná rozpočtová disciplína zostáva kľúčovým prvkom jeho úspešnosti. Z dlhodobého hľadiska môže PPP model – pri správnom nastavení zmluvných a finančných parametrov v lokálnom prostredí – predstavovať nákladovo efektívnejšie riešenie ako tradičné verejné zadávanie. Takto koncipovaný projekt má potenciál priniesť vyššiu hodnotu za vynaložené verejné zdroje, čo znamená maximalizáciu úžitku v pomere k celkovým verejným výdavkom.

### **Rozloženie rizík v PPP projekte**

Jedným zo základných princípov PPP je optimálne rozdelenie rizík medzi verejného partnera a súkromného partnera. Každý z partnerov by mal niesť tie riziká, ktoré je schopný najefektívnejšie identifikovať, riadiť a minimalizovať. Takéto prerozdelenie rizík predstavuje základný predpoklad na zníženie celkových nákladov projektu a na zabezpečenie jeho efektívnosti z hľadiska verejného záujmu. Prenos významných rizík na súkromného partnera – ako sú riziká spojené s výstavbou, oneskorením dodania, nedodržaním technických, environmentálnych alebo regulačných štandardov, či nedostatočnými výnosmi počas prevádzky – umožňuje nielen lepšie riadenie projektu, ale aj možnosť, aby sa investičné náklady nezapočítavali priamo do deficitu verejných financií (v súlade s metodikou ESA 2010). Zároveň však platí, že neprimerané prenášanie rizík na súkromný sektor môže viesť k výraznému zvýšeniu celkových nákladov projektu. Súkromný partner si totiž započíta vyššiu mieru rizika do svojej cenovej ponuky, čo môže viesť k vyšším platbám zo strany verejného sektora alebo k zaťaženiu koncových užívateľov. Nadmerné zaťaženie súkromného partnera môže navyše negatívne ovplyvniť aj realizovateľnosť a udržateľnosť projektu. Z uvedených dôvodov je nevyhnutné, aby cieľom každého PPP projektu bolo rovnovážne a racionálne rozloženie rizík, ktoré zohľadňuje štruktúru projektu, schopnosti jednotlivých partnerov a očakávané výsledky z hľadiska verejného prínosu.

### **Kontrola verejným sektorom**

Aj v prípadoch, keď sa verejný sektor bezprostredne nestáva vlastníkom infraštruktúry, by si mal zachovať rozhodujúcu mieru kontroly nad realizáciou a prevádzkou projektu v rámci PPP projektu. V určitých formách partnerstva nadobúda vlastnícke práva k infraštruktúre súkromný partner len dočasne, pričom po uplynutí koncesného obdobia sa vlastníctvo štandardne vracia späť do rúk verejného zadávateľa na základe vopred dohodnutých zmluvných podmienok. Z tohto dôvodu PPP nemožno považovať za formu privatizácie, hoci niektoré varianty – ako napríklad model BOO (Build-Own-Operate) – vykazujú znaky blízke trvalému prevodu aktív do súkromného vlastníctva. Pri modeli BOO nie je súkromný partner zmluvne zaviazaný k spätnému odovzdaniu infraštruktúry verejnému sektoru, čím sa tento model svojou štruktúrou približuje koncepcii privatizácie.

### **Pevná cena projektu**

PPP projekty sa vyznačujú tým, že výsledkom VO je určenie pevnej ceny za realizáciu a prevádzku infraštruktúry, čo umožňuje verejnému partnerovi efektívne plánovať a rozpočtovo riadiť svoje výdavky počas celého trvania projektu. Spôsob úhrady za poskytovanú službu alebo infraštruktúru môže byť nastavený variabilne – buď formou priamych platieb zo strany koncových užívateľov súkromnému partnerovi, alebo prostredníctvom poplatkov, daní či iných verejných odvodov vybraných verejným sektorom. Následne verejný partner realizuje platby súkromnému subjektu podľa vopred stanoveného platobného mechanizmu, ktorý je súčasťou Koncesnej zmluvy.

### **Efektívnejšia platba za verejné služby**

Zmluvný rámec PPP projektov spravidla ustanovuje, že verejný partner je povinný realizovať platby za verejné služby len v prípade, ak sú tieto poskytované včas, v požadovanej kvalite a v súlade s technickými a prevádzkovými štandardmi. Zodpovednosť za dodržanie harmonogramu výstavby, kontrolu nákladov a kvalitu

poskytovaných služieb nesie primárne súkromný partner. Platobný mechanizmus často zahŕňa sankčné úpravy, na základe ktorých sa výška platby znižuje, ak služba nezodpovedá stanoveným výkonnostným parametrom. Aby bolo možné uvedené podmienky uplatňovať objektívne a transparentne, je nevyhnutné zabezpečiť účinný mechanizmus monitorovania výstupov. Tento mechanizmus môže byť realizovaný prostredníctvom interných kontrolných kapacít verejného sektora alebo nezávislej tretej strany poverenej dohľadom nad plnením zmluvných záväzkov.

#### **4.1.1.6 Všeobecné riziká PPP projektu**

Časť všeobecných rizík súvisiacich s realizáciou infraštruktúrnych projektov je prítomná aj pri tradičných formách VO. V kontexte PPP projektov však nadobúdajú tieto riziká osobitný význam, a to vzhľadom na ich dlhodobý charakter, komplexnosť a zmluvnú viazanosť. Ak sú verejný aj súkromný partner dostatočne oboznámení s povahou a rozsahom týchto rizík, existuje možnosť ich efektívneho riadenia a v značnej miere aj zmluvného prerozdelenia, či eliminácie – predovšetkým prostredníctvom starostlivo formulovaných a vyvážených zmluvných podmienok. Medzi najvýznamnejšie riziká spojené s PPP projektmi patrí najmä zložitosť riadenia projektu, vyššie náklady súkromného sektora na zabezpečenie financovania, náročnosť prípravnej fázy projektu vrátane procesu výberu súkromného partnera a strata manažérskej kontroly. Ďalej ide o riziko dodatočných nákladov pri realizácii a prevádzke PPP projektu.

##### **Zložitie riadenie dlhodobého projektu**

Projekty verejno-súkromného partnerstva (PPP) predstavujú dlhodobé záväzky, ktoré si vyžadujú zohľadnenie potenciálneho budúceho vývoja. Počas ich realizácie sa môžu meniť ekonomické podmienky verejného sektora, čo môže viesť k potrebe prehodnotiť prístup k samotnému projektu. Zlyhanie PPP projektu preto môže mať dopady, ktoré presahujú trvanie jedného volebného obdobia a negatívne ovplyvniť hospodárenie štátu v dlhodobom horizonte. Zmluvy medzi verejným a súkromným partnerom by zároveň mali byť koncipované tak, aby reflektovali možné zmeny počas celého životného cyklu projektu.

##### **Strata manažérskej kontroly verejného sektora**

Pri projektoch PPP je manažérska kontrola nad výstupmi zverená súkromnému sektoru. Pokiaľ súkromný partner zabezpečuje dohodnuté služby v súlade s koncesnou zmluvou, možnosti verejného sektora zasahovať do riadenia projektu sú výrazne obmedzené. Hoci koncesná zmluva a súvisiace dokumenty zväčša umožňujú požadovať zmeny, ich realizácia si vyžaduje súhlas všetkých zmluvných strán. Každá takáto úprava pritom môže predstavovať zvýšenie nákladov pre verejného partnera. Zámerné oddelenie riadiacich kompetencií má chrániť projekt pred politickými a administratívnymi zásahmi, ktoré často vedú k navýšeniu celkových nákladov a k oneskoreniu výstavby.

##### **Prechod rizika na súkromného partnera nie je absolútny**

PPP projekty sú zo strany súkromného partnera zazmluvnené prostredníctvom SPV. Tieto spoločnosti sú charakteristické tým, že miera ich zadlženosti výrazne prevyšuje objem vlastného kapitálu, čo obmedzuje ich schopnosť niesť riziko. SPV sú schopné absorbovať iba predvídateľnú mieru nepriaznivých udalostí, na základe ktorej sa poskytuje bankové financovanie projektu. Okrem finančných problémov súkromného partnera môžu nastať aj externé okolnosti, ktoré bránia plneniu zmluvných záväzkov – napríklad štrajky, blokády, požiare či výbuchy. Takéto výnimočné udalosti môžu preveriť odolnosť kapitálovej štruktúry SPV. Preto nie je možné úplne vylúčiť, že sa SPV ocitne vo finančných ťažkostiach. V takýchto prípadoch môže dôjsť k situácii, kedy súkromný sektor nie je schopný zabezpečiť riadne poskytovanie služieb, a verejný sektor je nútený zasiahnuť s cieľom zaistiť úspešné dokončenie projektu.

##### **Zvýšené náklady pri príprave PPP projektu a zvýšená časová náročnosť**

Realizácia PPP projektov si vyžaduje dôkladnú a dlhodobú prípravu, ako aj komplexný výberový proces na určenie vhodného súkromného partnera, do ktorého sú zapojení odborníci z rôznych oblastí. Prípravná fáza, VO a následná realizácia prebiehajú v niekoľkých etapách – od zhodnotenia uskutočniteľnosti projektu, cez prípravu modelu PPP a výber partnera, až po dohodnutie zmluvných podmienok a samotnú implementáciu. Úspech celého projektu závisí od kvalitného zvládnutia každej z týchto fáz. Jednou z hlavných výhod PPP projektov je konkurenčné prostredie medzi potenciálnymi súkromnými partnermi, ktoré môže priniesť inovatívne riešenia, úsporu nákladov a nižšie platby pre verejný sektor. Z tohto dôvodu je nevyhnutné, aby bol PPP projekt dôkladne pripravený, s jasnou a detailnou dokumentáciou VO a podkladov ešte pred jeho spustením. Aj keď takýto prístup zvyšuje pravdepodobnosť pozitívneho prínosu pre verejný sektor, samotný proces VO – od zverejnenia výzvy po



dosiahnutie finančného uzavretia – môže byť časovo náročný a finančne nákladný pre obe strany. Príliš rýchle VO však nesie riziko nedostatočne definovaného projektu, čo môže viesť k dodatočným nákladom a časovým posunom počas fázy výstavby a implementácie.

### **Možné vplyvy na rozpočet vo fáze prevádzky projektu**

Pri realizácii PPP projektov môže dôjsť k vzniku tzv. skrytého dlhu, keďže tieto projekty zvyšujú budúce záväzky verejného sektora. Hoci sa PPP projekty často prezentujú ako riešenie bez okamžitého navýšenia verejného dlhu, v skutočnosti štát prijíma záväzky, ktoré budú predstavovať výdavky v nasledujúcich rokoch. Tento odložený finančný záväzok môže vytvárať ilúziu, že štát sa nezadlžuje, avšak z pohľadu dlhodobej fiškálnej udržateľnosti ide o formu budúceho dlhu, ktorý môže ovplyvniť rozpočtové možnosti ďalších vlád. Zároveň, na rozpočet môžu mať vplyv aj možné spory s koncesionárom.

### **Vyššie náklady na financovanie a riziko nesprávneho nastavenia platobného mechanizmu**

Súkromný sektor čelí spravidla vyšším nákladom na financovanie v porovnaní s verejným sektorom, čo môže zvýšiť celkové náklady PPP projektu v porovnaní s tradičnými formami VO. Tento rozdiel je však možné vykompenzovať cenovo efektívnym prístupom zo strany súkromného partnera, ktorý prevýši vyššie náklady na financovanie. Cena financovania pre koncesionára je úzko spätá s mierou rizika, ktoré v rámci dlhodobého projektu preberá. Na rozdiel od toho, náklady na financovanie verejného sektora nie sú viazané na konkrétny projekt a spravidla odrážajú nižšiu rizikovosť. Verejný sektor by preto mal dôsledne posudzovať tzv. „úrokovú prémiiu“ – teda rozdiel medzi svojimi nákladmi na financovanie a cenou financovania projektu v režime PPP. Príliš vysoký rozdiel môže výrazne znížiť prínos projektu z hľadiska hodnoty za peniaze. Aby sa predišlo riziku nesprávne nastaveného platobného mechanizmu, je nevyhnutné venovať osobitnú pozornosť formulácii zmluvných podmienok a správne nastaveniu systému platieb.

### **Riziko navýšenia nákladov prostredníctvom kompenzačných udalostí, resp. sporov**

Jedným z významných rizík súvisiacich s realizáciou PPP projektov je skutočnosť, že verejný partner bude zmluvne viazaný na plnenie povinností voči súkromnému partnerovi (napr. dodanie potrebných pozemkov, prípadne povolení, atď.). Táto situácia nie je len teoretickou možnosťou, ale reálnym rizikom, čo potvrdzuje skúsenosť z doteraz realizovaných PPP projektov, v rámci ktorých došlo k porušeniu povinností zo strany verejného sektora s finančnými dopadmi. V dôsledku takéhoto porušenia bude mať potom súkromný partner právo uplatniť si svoje nároky voči verejnému partnerovi (tzv. kompenzačná udalosť), pričom tieto nároky môžu byť predmetom sporov. Z tohto dôvodu je nevyhnutné, aby verejný partner dôsledne posudzoval nielen svoje kapacity na riadne plnenie zmluvných povinností, ale aj potenciálne dôsledky zlyhania a zmluvnú formuláciu ustanovení o zodpovednosti, náhradách škody a mechanizmoch riešenia sporov.

### **Samotné riziká možno pri PPP projektoch zhrnúť všeobecne do troch základných skupín:**

- ▲ **riziko výstavby** – predstavuje riziko, že projekt nebude ukončený včas. Takéto riziko však súkromný partner - koncesionár (či už v PPP projekte na báze dopytu alebo na báze dostupnosti) znáša často aj pri klasickej zákazke. V prípade PPP verejný partner zásadne nepreberá riziko výstavby a začína platiť súkromnému partnerovi až vtedy, keď je projekt (aspoň čiastočne) daný do prevádzky.
- ▲ **riziko dostupnosti** – predstavuje riziko, že služba nebude spĺňať zmluvne dohodnuté parametre. V prípade PPP verejný partner zásadne nepreberá riziko dostupnosti, pretože začína platiť súkromnému partnerovi až vtedy, keď je projekt (aspoň čiastočne) daný do prevádzky, t. j. súkromný partner začne poskytovať službu. Tradične verejný partner platí súkromnému partnerovi tzv. platbu za dostupnosť, ktorá koreluje s rizikom dostupnosti.
- ▲ **riziko dopytu** – jedná sa o riziko v prípade PPP projektov na báze dopytu, kde verejný partner platí súkromnému partnerovi poplatky v závislosti od počtu užívateľov užívajúcich danú infraštruktúru, resp. užívatelia platia priamo súkromnému partnerovi (napríklad výber mýta užívateľmi diaľnice, výber poplatku za prechod cez most a podobne). Rizikom v takomto projekte ostáva, či bude o službu taký záujem užívateľov, ako sa predpokladalo pri príprave projektu.

#### **4.1.1.7 Právna úprava PPP**

##### **4.1.1.7.1 Medzinárodná právna úprava**

PPP projekty patria k štandardným spôsobom zabezpečenia verejnej infraštruktúry a verejných služieb prakticky už od konca 80. rokov 20. storočia. Od tejto doby sa vytvorila na medzinárodnej a európskej úrovni rozsiahla právna úprava, ktorá sa najmä v podobe právnych noriem EÚ stala súčasťou slovenského právneho poriadku.



## Medzinárodné dokumenty týkajúce sa oblasti PPP

### GPA (Dohoda o vládnom obstarávaní, ang. Agreement on Government Procurement)

Dohoda o vládnom obstarávaní je jednou zo skupiny viacstranných dohôd, ktoré sú uvedené v prílohe č. 4 k Dohode o založení WTO. Dohoda je záväzná len pre tie členské štáty WTO, ktoré k nej pristúpili. Jedným zo signatárov GPA je aj EÚ, teda SR pristúpila ku GPA dňom vstupu do EÚ. GPA je integrálnou súčasťou súboru legislatívy EÚ, ktorú boli pristupujúce štáty povinné implementovať do príslušnej vnútroštátnej legislatívy. Ustanovenia GPA boli implementované do práva EÚ, ako aj do európskych smerníc upravujúcich oblasť VO, pričom tieto smernice sú transponované do aktuálnej slovenskej legislatívy upravujúcej oblasť VO. Cieľom GPA je dosiahnutie väčšej liberalizácie, rozširovanie svetového obchodu, zlepšovanie medzinárodného rámca pre realizáciu svetového obchodu a zabezpečenie transparentnosti zákonov, predpisov, postupov a praktík týkajúcich sa vládneho obstarávania. GPA obsahuje v porovnaní so smernicami EÚ, a teda aj so slovenskou legislatívou upravujúcou oblasť VO isté rozdiely vrátane základných termínov a definície obstarávacích postupov.

### UNCITRAL (Komisia OSN pre medzinárodné obchodné právo, ang. United Nations Commission on International Trade Law)

UNCITRAL spracovala dokumenty súvisiace s problematikou PPP a to: (i) Legislatívnu príručku o verejno-súkromných partnerstvách,<sup>41</sup> (ii) Vzorovú legislatívu o súkromne financovaných infraštruktúrnych projektoch<sup>42</sup> a (iii) Vzorové legislatívne ustanovenia o verejno-súkromných partnerstvách<sup>43</sup>, ktoré ako „soft law“ majú odporúčací charakter a sú v danej problematike nápomocné, keďže odzrkadľujú celosvetové posuny v rámci tejto oblasti.

#### 4.1.1.7.2 Európska právna úprava

##### Zelená kniha o PPP

V apríli roku 2004 EK publikovala Zelenú knihu o PPP<sup>44</sup> a prizvala aj súkromné subjekty, aby sa podelili o svoje skúsenosti a *know-how* týkajúce sa PPP. Cieľom tohto dokumentu bolo vyvolať celospoločenskú verejnú diskusiu. EK identifikovala ťažkosti spojené s pokusom podrobne popísať PPP vzhľadom na skutočnosť, že členské štáty EÚ si vytvorili vlastné typy PPP založené na konkrétnej národnej legislatíve. Široká definícia PPP obsiahnutá v Zelenej knihe je však ohraničená kľúčovými bodmi, ktoré EK vníma ako charakteristiky PPP:

- ▲ dlhodobá spolupráca medzi verejným a súkromným partnerom;
- ▲ projekt čiastočne financovaný súkromným partnerom;
- ▲ verejný partner sa sústreďuje na vytýčenie cieľov a preberá zodpovednosť za sledovanie ich napĺňania, kvalitu poskytovaných služieb a cenovej politiky;
- ▲ rozloženie rizika medzi verejného a súkromného partnera.

Ďalším krokom po vydaní Zelenej knihy bolo vydanie **Správy o verejnej diskusii k Zelenej knihe PPP a práve Spoločenstva o verejných zákazkách a koncesiách**<sup>45</sup>, v ktorej boli zhrnuté závery získané z verejnej diskusie a ktorá obsahovala analýzu informácií získaných od členských štátov, subjektov verejného sektora, európskych a národných asociácií a verejných a súkromných podnikov.

##### Biela kniha: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru

V rámci tejto Bielej knihy EÚ odporúča na všetky projekty, v prípade ktorých sa požaduje finančná participácia z prostriedkov EÚ, pripraviť *ex-ante* analýzu možnosti realizácie prostredníctvom projektov verejno-súkromného partnerstva.

##### Právne normy EÚ

Normy primárneho práva EÚ neupravujú konkrétne problematiku PPP, avšak obsahujú zásady, v súlade s ktorými je potrebné v danej oblasti postupovať. Ide o zásady subsidiarity, proporcionality, rovnakého zaobchádzania, princípy voľného pohybu tovaru, služieb, kapitálu a práva usadzovať sa.

Relevantné sú v oblasti PPP najmä normy sekundárneho práva:

<sup>41</sup> Dostupné online na: <https://uncitral.un.org/en/lgppp>

<sup>42</sup> Dostupné online na: [https://uncitral.un.org/en/texts/procurement/modelprovisions/privately\\_financed\\_infrastructure\\_projects](https://uncitral.un.org/en/texts/procurement/modelprovisions/privately_financed_infrastructure_projects)

<sup>43</sup> Dostupné online na: <https://uncitral.un.org/en/mlpppp>

<sup>44</sup> Dostupné online na: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/94a3f02f-ab6a-47ed-b6b2-7de60830625e/language-en>

- ▲ vykonávacie Nariadenie Komisie (EÚ) **2019/1780** z 23. septembra 2019, ktorým sa stanovujú štandardné formuláre na uverejňovanie oznámení v oblasti verejného obstarávania a ktorým sa zrušuje vykonávacie nariadenie (EÚ) 2015/1986 (elektronické formuláre);
- ▲ smernica **2014/25/EÚ** o obstarávaní vykonávanom subjektmi pôsobiacimi v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb a o zrušení smernice 2004/17/ES<sup>46</sup>;
- ▲ smernica **2014/24/EÚ** o verejnom obstarávaní a o zrušení smernice 2004/18/ES;
- ▲ smernica **2014/23/EÚ** o udeľovaní koncesíí;
- ▲ smernica **2009/52/ES**, ktorou sa stanovujú minimálne normy pre sankcie a opatrenia voči zamestnávateľom štátnych príslušníkov tretích krajín, ktorí sa neoprávnene zdržiavajú na území členských štátov;
- ▲ smernica **2009/33/ES** o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy;
- ▲ smernica **2008/96/ES** o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry;
- ▲ smernica **1999/62/ES** o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami v znení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/38/ES, smernice Rady 2006/103/ES, smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/76/EÚ a smernice Rady 2013/22/EÚ;
- ▲ smernica **92/13/EHS** z 25. februára 1992, ktorou sa koordinujú zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia o uplatňovaní právnych predpisov spoločenstva, o postupoch verejného obstarávania subjektov pôsobiacich vo vodnom, energetickom, dopravnom a telekomunikačnom sektore;
- ▲ smernica **89/665/EHS** z 21. decembra 1989 o koordinácii zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení týkajúcich sa uplatňovania postupov preskúmania v rámci verejného obstarávania tovarov a prác.

### Štátna pomoc

V súlade s článkom 107 ods. 1 ZFEÚ sa za štátnu pomoc považuje akákoľvek forma podpory poskytnutá členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša alebo by mohla narušiť hospodársku súťaž zvýhodňovaním určitých podnikov alebo výroby určitých tovarov, a ktorá má vplyv na obchod medzi členskými štátmi. Takáto pomoc je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ nie je výslovne výnimkou podľa ZFEÚ. Poskytovanie štátnej pomoci je prípustné výlučne v súlade so Zákonom o štátnej pomoci, osobitnými predpismi SR a relevantnými právnymi normami EÚ upravujúcimi oblasť štátnej pomoci.

V kontexte realizácie Projektu je nevyhnutné dôsledne zohľadniť pravidlá štátnej pomoci vyplývajúce nielen z vnútroštátnej legislatívy, ale aj z primárneho práva EÚ. Počas realizácie Projektu môže dôjsť k viacerým situáciám, ktoré môžu nadobudnúť charakter štátnej pomoci – napríklad v prípadoch platieb zo strany verejného partnera smerom k súkromnému partnerovi, poskytovania záruk, prevzatia určitých záväzkov verejným sektorom, či pri rozdeľovaní rizík spojených s Projektom. Každé takéto opatrenie je potrebné posudzovať individuálne a s náležitou právnou starostlivosťou, s cieľom určiť, či predstavuje štátnu pomoc v zmysle práva EÚ a slovenského práva, a ak áno, či je táto pomoc prípustná.

### Právne predpisy

Problematika štátnej pomoci je upravená jednak v slovenských právnych predpisoch, ale aj v právnych predpisoch EÚ, a to najmä:

- ▲ Zákon o štátnej pomoci;
- ▲ Zákon o štátnej záruke;
- ▲ Zákon o regionálnej investičnej pomoci;
- ▲ Zákon o poskytovaní dotácií;
- ▲ Oznámenie EK o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci EÚ na náhrady za služby SGEI;
- ▲ ZFEÚ;
- ▲ Oznámenie EK Usmernenia o regionálnej štátnej pomoci (2021/C 153/01);
- ▲ Oznámenie Komisie o pojme štátna pomoc uvedenom v článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (2016/C 262/01);
- ▲ Nariadenie 2015/1588;
- ▲ Nariadenie 2015/1589;

<sup>46</sup> Transponované na území SR (i) Vyhláškou Úradu pre verejné obstarávanie č. 152/2016 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o oznámeniach používaných vo verejnom obstarávaní a o ich obsahu, (ii) Vyhláškou Úradu pre verejné obstarávanie č. 153/2016 Z. z., ktorou sa ustanovuje finančný limit pre nadlimitnú zákazku, finančný limit pre nadlimitnú koncesiu a finančný limit pri súťaži návrhov, (iii) Zákon č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov, (iv) Zákon č. 395/2021 Z. z. ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/NIM/?uri=CELEX:32014L0025&qid=1747639086409>

## Právna analýza

Právny rámec pre oblasť štátnej pomoci je primárne zakotvený v ZFEÚ, pričom podľa článku 107 ods. 1 tejto zmluvy sa za štátnu pomoc považuje každá forma podpory poskytovaná členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá naruša alebo by mohla narušiť hospodársku súťaž zvýhodňovaním určitých podnikov alebo výroby konkrétnych druhov tovaru, a ktorá ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi, pokiaľ nie je v zmluvách stanovené inak. Uvedené ustanovenie predstavuje všeobecný zákaz poskytovania štátnej pomoci, z ktorého sú prípustné výnimky len v prípadoch, kde mechanizmy hospodárskej súťaže nedokážu zabezpečiť požadovaný štrukturálny rozvoj alebo kde pomoc sleduje ciele spoločného záujmu EÚ.

Kľúčovým subjektom pri určovaní pravidiel prípustnosti štátnej pomoci je EK, ktorá disponuje právomocou vydávať všeobecne záväzné nariadenia a prijímať individuálne rozhodnutia vo veciach štátnej pomoci. V rámci posudzovania konkrétnych opatrení má EK rozhodujúcu právomoc určiť, či pomoc spĺňa podmienky prípustnosti podľa práva EÚ.

Pri aplikácii a výklade pravidiel štátnej pomoci je potrebné zohľadňovať aj usmernenia a oznámenia EK. Hoci tieto akty nie sú právne záväzné, predstavujú významný interpretačný rámec a napomáhajú pri zabezpečení právnej istoty pri posudzovaní zákonnosti konkrétnych foriem podpory.

V súlade s článkom 108 ZFEÚ, ktorý nadväzuje na článok 107 ZFEÚ, je EK poverená výkonom dohľadu nad poskytovaním štátnej pomoci a členské štáty sú zároveň zaviazané plniť notifikačnú povinnosť. Každý členský štát je povinný oznámiť EK akýkoľvek zámer poskytnúť štátnu pomoc pred jej implementáciou. Z tejto povinnosti sú vyňaté len také opatrenia, ktoré spĺňajú podmienky stanovené v osobitných nariadeniach EK – spravidla ide o tzv. blokové výnimky. Oznámenie musí byť sprevádzané úplnou dokumentáciou a informáciami potrebnými na to, aby EK mohla posúdiť zlučiteľnosť plánovanej pomoci s pravidlami vnútorného trhu a prijať príslušné rozhodnutie.

Poskytovanie štátnej pomoci nesmie byť zo strany členského štátu realizované pred tým, ako EK vydá rozhodnutie o jej súlade s pravidlami EÚ, pokiaľ nejde o pomoc udelenú na základe nariadení o všeobecných výnimkách. EK zároveň priebežne monitoruje a hodnotí existujúce režimy štátnej pomoci v spolupráci s členskými štátmi. Pokiaľ zistí, že určitá pomoc poskytnutá zo štátnych prostriedkov je nezlučiteľná s vnútorným trhom alebo že bola poskytnutá v rozpore s podmienkami, resp. zneužitá, je oprávnená nariadiť dotknutému štátu jej zrušenie, úpravu alebo navrátenie v lehote, ktorú sama určí. V prípade, že členský štát nesplní uvedené rozhodnutie v stanovenej lehote, môže EK alebo iný oprávnený členský štát podať žalobu na SD EÚ.

V súlade s rozhodovacou praxou EK je príjemca neoprávnené poskytnutej štátnej pomoci povinný vrátiť finančné prostriedky zodpovedajúce celkovej výške neoprávnenej pomoci vrátane úrokov vypočítaných podľa úrokovej sadzby stanovenej EK. Tieto prostriedky je potrebné vrátiť do rozpočtu, z ktorého boli poskytnuté, resp. odviesť do rozpočtu, do ktorého mali byť pôvodne zaplatené.

V prípade realizácie Projektu preto existuje právne relevantné riziko, že v prípade poskytnutia neoprávnenej štátnej pomoci bude príjemca, teda súkromný partner, povinný túto pomoc vrátiť, a verejný partner bude zaviazaný iniciovať a zabezpečiť jej vymáhanie.

Z uvedeného vyplýva, že počas celého procesu realizácie Projektu je potrebné priebežne vyhodnocovať, či nedochádza k priamemu alebo nepriamemu poskytnutiu verejných prostriedkov, ktoré by mohli napĺňať znaky štátnej pomoci podľa práva EÚ. Pod pojmom štátna pomoc sa nerozumie len priama finančná podpora, ale aj akékoľvek opatrenia, ktoré vedú k ekonomickej výhode pre konkrétny podnikateľ – napríklad poskytnutie štátnej alebo bankovej záruky, odpustenie alebo odklad platby daní, úľavy z pokút, penále či úrokov, prevod nehnuteľností štátu alebo samosprávy za cenu nižšiu než trhovú, poskytovanie poradenských služieb bezodplatne alebo za podhodnotenú odplatu a iné obdobné plnenia.

Z hľadiska pravidiel EÚ o štátnej pomoci je tiež nevyhnutné posúdiť, či verejné prostriedky poskytnuté v rámci Projektu nezakladajú neoprávnenú výhodu pre podnikateľský subjekt, ktorá by mohla viesť k narušeniu hospodárskej súťaže na vnútornom trhu.

V záujme predchádzania riziku kvalifikácie plnenia ako štátnej pomoci je výber súkromného partnera verejným subjektom potrebné realizovať transparentným a nediskriminačným spôsobom, na základe objektívnych a vopred stanovených kritérií. Tým možno zabezpečiť, aby účasť konkrétnyho podnikateľa na Projekte nebola vnímaná ako forma zvýhodňovania, ktorá by mohla predstavovať zásah do pravidiel hospodárskej súťaže. Zároveň je potrebné mať na zreteli, že aj pri dodržaní všetkých pravidiel VO nemožno automaticky vylúčiť potrebu dodržiavania osobitných pravidiel v oblasti štátnej pomoci.

Každé jednotlivé plnenie zo strany verejného sektora je nevyhnutné posudzovať z pohľadu jeho súladu s pravidlami štátnej pomoci EÚ, najmä s ohľadom na to, či daná finančná úhrada nenapĺňa definíčné znaky štátnej

<sup>47</sup> Nariadenie Komisie (EÚ) č. 651/2014 zo 17. júna 2014 o vyhlásení určitých kategórií pomoci za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článkov 107 a 108 zmluvy (Ú. v. EÚ L 187, 26. 6. 2014)

pomoci podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ, alebo či nespadá pod jednu z výnimiek, ktoré umožňujú jej poskytnutie ako zlučiteľnej s vnútorným trhom.

Rovnaký právny režim sa uplatňuje aj pri posudzovaní potenciálneho SIH do financovania Projektu. Hlavnou úlohou SIH by mala byť implementácia finančných prostriedkov z európskych štrukturálnych a investičných fondov alokovaných pre SR, vrátane ich nasmerovania do sektorov strategického významu, ako je oblasť infraštruktúry. V rámci realizácie takýchto projektov sa ako efektívnejšia forma intervencie javí využitie návratných finančných nástrojov, a to najmä z dôvodu ich schopnosti vytvárať pákový efekt (leverage), ktorý umožňuje mobilizáciu dodatočných, najmä súkromných kapitálových zdrojov. Týmto spôsobom dochádza k multiplikačnému účinku, ktorý zvyšuje celkový objem disponibilných finančných prostriedkov a zároveň zefektívňuje ich vynaloženie pri zachovaní princípov finančnej udržateľnosti. V takomto prípade bude potrebné dôsledne vyhodnotiť, či navrhovaná účasť SIH nepredstavuje štátnu pomoc, a ak áno, či spĺňa podmienky jej prípustnosti podľa pravidiel EÚ. V dôsledku toho je pri akomkoľvek zapojení SIH do financovania Projektu nevyhnutné zabezpečiť právnu konfiguráciu mechanizmu tak, aby nebolo možné konštatovať porušenie pravidiel štátnej pomoci, a to ani z hľadiska formy poskytnutého plnenia, ani jeho ekonomického účinku na trh.

### **Zhodnotenie rizík a identifikácia potenciálnych sporových konaní v súvislosti s poskytnutím verejných prostriedkov**

V rámci implementácie Projektu je nevyhnutné zabezpečiť, aby akékoľvek formy financovania, vrátane prípadného poskytnutia záruk zo strany verejného sektora, boli podrobené individuálnemu a dôkladnému právnomu posúdeniu z hľadiska ich súladu s pravidlami štátnej pomoci podľa článku 107 a nasl. ZFEÚ. Zmluvná dokumentácia uzatváraná v rámci Projektu musí byť koncipovaná tak, aby zabezpečila, že plnenia zo strany verejného partnera nebudú mať charakter štátnej pomoci, resp. nebudú predstavovať neoprávnené zvýhodnenie v prospech súkromného subjektu.

V prípade, že by poskytnutie štátnej pomoci bolo nevyhnutné na zabezpečenie financovania Projektu, je potrebné zabezpečiť riadne a efektívne vedenie notifikačného konania pred EK podľa článku 108 ZFEÚ. Takéto konanie má priamy vplyv na časový rámec Projektu, keďže samotný proces notifikácie môže viesť k predĺženiu trvania verejného obstarávania alebo k posunu termínu finančného uzatvorenia Projektu.

S cieľom minimalizovať riziká súdnych sporov a iných právnych konaní, ako aj zabezpečiť súlad so záväzným právnym rámcom, je nevyhnutná úzka spolupráca s MF SR ako ústredným orgánom zodpovedným za štátnu pomoc.

#### **4.1.1.7.3 Lokálna právna úprava**

Slovenský právny poriadok neupravuje v žiadnom zo svojich všeobecne záväzných právnych predpisov koncept PPP projektu. Pojmovovo najbližším inštitútom využiteľným v súvislosti s PPP projektmi vo všeobecnosti je koncesia podľa § 4 ZVO. Je však potrebné poznamenať, že nie každý PPP projekt je zároveň koncesiou podľa § 4 ZVO a to, či PPP projekt je koncesiou podľa § 4 ZVO závisí vždy od konkrétneho PPP projektu, jeho obsahu a zazmluvnenia.

### **4.1.2 Analýza vybranej lokálnej právnej úpravy relevantnej pre Projekt**

Táto podkapitola analyzuje vybrané aspekty právneho poriadku SR, ktoré môžu ovplyvniť realizáciu Projektu.

Vzhľadom na komplexnosť právneho rámca, ktorý upravuje vlastníctvo mostov, dotknutých pozemkov, povoľovacie konania (najmä konanie o stavebnom zámere), environmentálne požiadavky, problematiku inžinierskych sietí, ako aj ďalšie súvisiace aspekty, je pre úspešnú implementáciu Projektu potrebné zaoberať sa týmito aspektami, identifikovať možné riziká a následne navrhnúť vhodné riešenia, ktoré by eliminovali alebo aspoň mitigovali zistené právne riziká.

Relevantná právna úprava zahŕňa okrem iného aj Cestný zákon, podľa ktorého sú mosty na cestách I. triedy vo vlastníctve štátu a správe SSC. Realizácia Projektu sa však dotýka aj pozemkov pod mostami a v ich okolí, ktoré môžu byť vo vlastníctve tretích osôb a zaťažené právami ďalších subjektov. Realizácia Projektu si tak vyžaduje zabezpečenie vlastníckych alebo užívateľských práv a koordináciu s vlastníckymi a inými oprávnenými osobami. S tým súvisí a osobitnú pozornosť si vyžaduje aj otázka vyvlastnenia a núteného obmedzenia vlastníckeho práva v prípade, že dohoda s dotknutými vlastníckymi osobami nebude možná.

V podkapitole sa Poradcovia zaoberajú aj procesom konania o stavebnom zámere, ktorý je okrem iného podmienený súladom so záväznou územnoplánovacou dokumentáciou a vyjadreniami dotknutých orgánov a osôb. Konanie o stavebnom zámere môže byť zdrojom (najmä) časových rizík, predovšetkým vo vzťahu k dodatočným požiadavkám dotknutých orgánov.

V neposlednom rade môže byť Projekt ovplyvnený aj oblasťou ochrany životného prostredia, keďže mnohé mosty, ktoré sú súčasťou Projektu prechádzajú ponad vodné toky alebo územia s osobitným režimom ochrany. Povolenia

a stanoviská orgánov ochrany prírody, vodohospodárskych orgánov a proces posudzovania vplyvov na životné prostredie (EIA) môžu teda taktiež ovplyvniť harmonogram a rozsah prác.

Významným faktorom je aj Zákon o strategických investíciách, ktorý upravuje osobitný režim pre projekty spĺňajúce podmienky strategickej investície. Určenie Projektu za strategickú investíciu, ktoré je v kompetencii Vlády SR, môže významne uľahčiť samotnú realizáciu Projektu (napríklad v súvislosti s konaniami o stavebnom zámere alebo vyvlastňovaním), a preto sa aplikácia Zákona o strategických investíciách javí vo vzťahu k Projektu ako kľúčová.

Zhrňujúc, táto podkapitola má (i) poskytnúť prehľad právnej úpravy, ktorá môže ovplyvniť Projekt, (ii) identifikovať riziká, ktoré môžu v súvislosti s prípravou a realizáciou Projektu vzniknúť a (iii) navrhnúť riešenia na elimináciu alebo minimalizáciu rizík.

#### 4.1.2.1 Analýza vybraných majetkovoprávných aspektov Projektu

##### 4.1.2.1.1 Úvod do problematiky

Mosty umiestnené na cestách I. triedy, ktoré sú súčasťou siete pozemných komunikácií, sa v zmysle platnej legislatívy (Cestného zákona) považujú za súčasť ciest I. triedy.<sup>48</sup> Cesty I. triedy sú vo vlastníctve SR a okrem vymedzených výnimiek sú v správe SSC.<sup>49</sup> Prehľad vlastníctva a správy ciest je dostupný v podkapitole 2.2.1. **Vo vzťahu k Projektu je však nevyhnutné samostatne posúdiť aj majetkovoprávne vzťahy k pozemkom, ktoré sa nachádzajú pod mostami, prípadne k pozemkom, ktoré sa nachádzajú v blízkosti mostov a to vzhľadom na skutočnosť, že ich využitie môže byť nevyhnutné na realizáciu Projektu** (napr. rozšírenie mosta a cesty za účelom splnenia súčasných technických noriem). Zabezpečenie práv k pozemkom je nevyhnutným predpokladom realizácie Projektu.

Cieľom tejto podkapitoly je pomenovať možné riziká spojené s vlastníckymi právami k pozemkom pod a v okolí ciest I. triedy, ktorých súčasťou sú mosty, ktoré by mohli mať negatívny dopad na finančnú aj časovú stránku realizácie Projektu.

Vybrané relevantné právne predpisy v oblasti majetkovoprávných vzťahov:

- ▲ Zákon o vyvlastňovaní,
- ▲ Stavebný zákon,
- ▲ Cestný zákon,
- ▲ Zákon o strategických investíciách,
- ▲ Správny poriadok,
- ▲ OZ,
- ▲ Ústava SR,
- ▲ Vyhláška o stanovení všeobecnej hodnoty majetku.

##### 4.1.2.1.2 Právna analýza

Ako bolo uvedené vyššie, z Cestného zákona vyplýva, že cesty I. triedy a teda aj mosty, môžu byť iba vo vlastníctve štátu, ak zákon neustanovuje inak. V SR sa z historických dôvodov neuplatňuje zásada „*superficies solo cedit*“<sup>50</sup>, podľa ktorej sa stavba vždy považuje za súčasť pozemku, na ktorom je umiestnená. **Kvôli historickým súvislostiam tak môžu existujúce cesty, vrátane mostov (vo vlastníctve štátu), stáť na pozemkoch tretích osôb. Otázka vlastníctva cesty vrátane mosta je preto oddelená od otázky vlastníctva pozemku pod cestou a mostom a je potrebné na ňu nazerať samostatne.** Ústava SR chráni fyzické a právnické osoby pred zásahmi do vlastníckych práv a v zmysle nálezů Ústavného súdu<sup>51</sup> SR **nie je ústavné prípustné akceptovať výstavbu trvalej stavby bez hmotnoprávneho titulu k pozemku, ktorý musí byť preukázaný pred začatím výstavby. Realizácia Projektu v súlade so zákonom je preto podmienená zabezpečením riadneho a včasného MPV pozemkov, ktoré ním budú dotknuté.** MPV zahŕňa najmä zabezpečenie vlastníckych alebo iných práv k pozemkom, na ktorých budú rekonštruované mosty a ich prípadná obslužná infraštruktúra umiestnené. Súčasťou zabezpečenia miesta realizácie Projektu môže byť aj asanácia existujúcich objektov, napr. za účelom ich nahradenia novými alebo na zabezpečenie prístupu v potrebnom rozsahu.

<sup>48</sup> V zmysle ustanovenia § 1 ods. 4 Cestného zákona platí, že „súčasťou diaľnic, ciest a miestnych ciest sú všetky zariadenia, **stavby, objekty a diela**, ktoré sú potrebné pre úplnosť, na zabezpečenie a ochranu diaľnic, ciest a miestnych ciest a na zaistenie bezpečnej, rýchlej, plynulej a hospodárnej premávky na nich.“

<sup>49</sup> Cesty I. triedy na území Bratislavy a Košíc spravujú tieto mestá.

<sup>50</sup> Povrch ustupuje pôde.

<sup>51</sup> Nález Ústavného súdu Slovenskej republiky sp. zn. PL. ÚS 19/09 z 26. januára 2011



Jednotlivé úseky ciest I. triedy prechádzajú viacerými katastrálnymi územiami s rozličným stupňom rozpracovanosti dokumentácie MPV, čomu zodpovedá aj stav vysporiadania práv k pozemkom, na ktorých ležia. Na rozdiel od iných porovnateľných projektov (napr. diaľnice), ktoré tvoria súvislé stavby v menšom počte súvislých lokalít, sa tak v prípade Projektu očakáva potreba MPV veľkého počtu geograficky roztrieštených nehnuteľností. MPV sa tak bude dotýkať veľkého množstva subjektov, fyzických osôb a právnických osôb a bude spojené s množstvom administratívnych úkonov náročných na čas a personálne zabezpečenie osôb zodpovedných za realizáciu vysporiadania. Z tohto dôvodu je nesmierne dôležitá včasná príprava zahŕňajúca identifikáciu nehnuteľností a práv relevantných pre MPV.

**Vysporiadanie práv k pozemkom je v projektoch obvykle zodpovednosťou zadávateľa, ktorý súčasne nesie súvisiace riziká, okrem iného, riziko neskorého získania alebo nezískania práv k pozemkom alebo stavbám.** Zadávatel', ktorým je štát, navyše v porovnaní s Koncesionárom – subjektom súkromného práva, disponuje výhodnejším postavením na zabezpečenie MPV, spočívajúcim najmä v jeho jedinečnom charaktere.

MPV relevantných nehnuteľností sa zabezpečuje:

- ▲ získaním vlastníckeho práva, práva prístupu, resp. iného užívacieho práva **na základe dohody uzatvorenej s oprávnenou osobou**, alebo
- ▲ v prípade nemožnosti dohody, získaním vlastníckeho práva, práva prístupu, resp. iného užívacieho práva, **autoritatívne, bez súhlasu pôvodného oprávneného, na základe vyvlastnenia** alebo núteného obmedzenia vlastníckeho práva.

V záujme minimalizácie autoritatívnych zásahov do ústavou garantovaného práva na vlastníctvo, je preferovaným riešením dohoda s vlastníkom alebo inou oprávnenou osobou. Predmetom takejto dohody je zabezpečenie práva v rozsahu potrebnom na realizáciu Projektu, so súhlasom vlastníka alebo inej oprávnenej osoby. Až v prípade nemožnosti dosiahnutia dohody prichádza do úvahy nútené obmedzenie vlastníckeho práva alebo vyvlastnenie.

Otázkou relevantnou pre MPV je aj užívacie právo, ktoré nemusí nutne svedčať vlastníkovi pozemku, ale môže byť obmedzené. Príkladom je vecné bremeno vstupu na cudzí pozemok, z ktorého je oprávnená iná osoba než vlastník, pričom vlastník je takýmto právom obmedzený. Vecné bremeno môže vzniknúť viacerými spôsobmi, najčastejšie dohodou strán alebo priamo z právneho predpisu, pričom profitovať z neho môžu napríklad prevádzkovatelia infraštruktúry zriadenej na mostoch a ich okolí.<sup>52</sup>

**Základným predpokladom MPV je správna identifikácia nehnuteľností potrebných na realizáciu Projektu.**

Špecifikom mostov, v porovnaní s inými stavbami, je aj skutočnosť, že sú s pozemkami pod nimi spojené len na určitých miestach, zatiaľ čo v iných úsekoch sa pod nimi nachádzajú vodné toky a pozemky, ktoré s mostom priamo spojené nie sú. Na rozdiel od štandardných ciest je tak pri mostoch väčšie riziko vzniku neštandardných situácií spojených s kolíziou práv a záujmov viacerých osôb, napr. situácie, že piliere mosta sú na pozemku vo vlastníctve štátu, no most prechádza nad pozemkami tretích osôb.

Pod mostami sa môžu nachádzať **vodné telesá**, ktoré spravujú zákonom poverení správcovia, najmä SVP. Povrchové vody, vrátane riek, potokov, jazier a vodných nádrží, spolu s pozemkami pod nimi, sú vo všeobecnosti vo vlastníctve SR.<sup>53</sup> Ak však vodný tok vnikol až po tom, čo vzniklo vlastníctvo pozemkov pod ním, môže pozemok pod vodným tokom vlastniť aj tretia osoba, ktorej práva sa pri realizácii Projektu musia zohľadniť. V praxi to môže byť situácia vodných nádrží vytvorených od 60. rokov 20. storočia alebo posunutých korýt riek.

Vzhľadom na povahu mosta ako stavby prekonávajúcej prekážku, bývajú mostné konštrukcie používané aj na vedenie tzv. **inžinierskych sietí**, medzi ktoré patria napr. siete technického vybavenia územia - systémy nadzemných a podzemných rozvodov a zariadení vody, elektriny, plynu, kanalizácie a elektronické komunikačné siete<sup>54</sup>. Existencia inžinierskej siete na moste nemá priamy dopad na jeho vlastníctvo, je ju však nutné zohľadniť pri zásahoch do mosta (čo je podstatou Projektu), keďže rekonštrukcia mosta by mohla mať dopad na jej prevádzku alebo vyvolať potrebu jej dočasného alebo trvalého preloženia (tzv. preložka). **Prevádzkovateľ siete má o. i. právo vyjadriť sa k projektovej dokumentácii preložky a určiť jej podmienky, pričom náklady na preložku znáša osoba, ktorá jej potrebu vyvolala, teda Koncesionár.**<sup>55</sup> Prípadné umiestnenie inžinierskej siete na moste je tak pre realizáciu Projektu podstatné najmä z časového a finančného hľadiska.

Vzhľadom na kľúčový význam MPV pre realizáciu projektov, bolo v minulosti v oblasti dopravy prijatých niekoľko právnych predpisov, ktorých účelom bolo zjednodušenie vtedy účinných postupov režimu vyvlastňovacieho konania (ako aj územného a stavebného konania), ktoré zároveň mali motivovať vlastníkov k uzatváraniu dohôd. Tieto predpisy sa však primárne týkajú diaľnic a rýchlostných ciest a ich aplikácia na Projekt nie je jednoznačná a bola by podmienená zmenou legislatívy.<sup>56</sup>

<sup>52</sup> Bližšia analýza v časti 4.1.2.3

<sup>53</sup> Čl. 4 Ústavy SR

<sup>54</sup> § 4 ods. 2 Stavebného zákona

<sup>55</sup> Vid'. napr. § 45 ods. 2 a § 81 ods. 2 Zákona o energetike

<sup>56</sup> Zákon č. 129/1996 Z. z. o niektorých opatreniach na urýchlenie prípravy výstavby diaľnic a ciest pre motorové vozidlá, Zákon č. 669/2007 Z. z. o jednorazových mimoriadnych opatreniach v príprave niektorých stavieb diaľnic a ciest pre motorové vozidlá a o doplnení zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 162/1995



V roku 2024 Národná rada Slovenskej republiky prijala **Zákon o strategických investíciách, ktorý obsahuje špecifický preferenčný právny rámec pre investície**, ktoré spĺňajú zákonné podmienky. **Zákon o strategických investíciách poskytuje výhodnejšiu úpravu MPV projektov, na ktoré sa vzťahuje, a to najmä upravením lehôt relevantných pre konanie** (viď. podkapitolu 4.1.2.8). Zákon o strategických investíciách, za splnenia ostatných podmienok, medzi potenciálnych strategických investorov výslovne radí aj subjekt PPP. Zo súčasného znenia Zákona o strategických investíciách však jednoznačne nevyplýva, či by sa mosty (ako súčasť ciest I. triedy) rekonštruované v rámci Projektu mohli kvalifikovať ako strategická investícia. Zaradenie projektu do kategórie strategická investícia v oblasti „*Pozemné komunikácie*“ predpokladá pre investičný projekt jeho uvedenie v prílohe č. 1 Zákona o strategických investíciách. V tomto zozname figurujú najmä diaľnice a rýchlostné cesty. Zákon o strategických investíciách obsahuje len zmienku o „*existujúcich cestách I. triedy v paralelnom trasovaní plánovanej diaľnice*“<sup>57</sup>. Vzhľadom na to, že cesty I. triedy v Prílohe č. 1 Zákona o strategických investíciách všeobecne uvedené nie sú, mohol by status strategickú investíciu pripadnúť do úvahy iba pri splnení iných podmienok (napr. bezpečnosť štátu). **Aplikácia statusu strategickú investíciu na Projekt bude preto s najväčšou pravdepodobnosťou podmienená zmenou legislatívy.**<sup>58</sup>

Zabezpečenie MPV zo strany štátu vo vzťahu k pozemkom, ktoré sú významné pre realizáciu Projektu (t. j. najmä zabezpečenie vlastníckeho práva k pozemkom pred začatím stavebných prác a prístupu k dotknutým pozemkom pri rekonštrukcii a údržbe mostov) je nevyhnutné pre realizáciu Projektu a predstavuje pomerne významné riziko, spočívajúce najmä v potenciálne negatívnom dopade na riadnu a včasnú realizáciu Projektu. V tejto súvislosti je potrebné poukázať aj na to, že uvedené vysporiadanie musí zabezpečiť štát, a to najneskôr do finančného uzavretia, nakoľko Koncesionár ako subjekt súkromného práva v porovnaní so štátom disponuje obmedzenými možnosťami zabezpečenia vysporiadania.

#### 4.1.2.1.3 Dočasné zabezpečenie práv k pozemkom

V záujme úspešnej realizácie Projektu je nevyhnutné, aby:

- ▲ Zadávateľ trvalo disponoval pozemkami, na ktorých má rekonštruovaný most stáť, alebo užívacím právom k nim (tzv. trvalý záber),<sup>59</sup> a zároveň aby
- ▲ Koncesionár mal pred začatím výstavby zabezpečený prístup k pozemkom v okolí rekonštruovaných mostov, napríklad na účely konštrukcie, obsluhy a údržby mosta. V závislosti od okolností môže Koncesionár takéto pozemky potrebovať len dočasne alebo príležitostne (tzv. dočasný záber).

K pozemkom dotknutým výstavbou dočasne alebo príležitostne (napríklad na zriadenie stavebných dvorov alebo za účelom údržby), nebude vo všeobecnosti potrebné nadobudnúť vlastnícke právo, ale bude postačovať uzatvoriť nájomnú zmluvu alebo zmluvu o zriadení vecného bremena, prípadne prístup k pozemku zabezpečiť na základe iného právneho titulu. Takéto pozemky, v tzv. dočasnom zábere, ale musia byť tiež včas identifikované a právne zabezpečené na účely výstavby, aby mal Koncesionár zabezpečený prístup k miestam, na ktorých bude uskutočňovať rekonštrukciu. V prípade absencie súhlasu vlastníkov pozemkov, je možné krátkodobo uvažovať aj o:

- ▲ odplatnom obmedzení vlastníckeho práva k pozemkom formou dočasného záberu na základe rozhodnutia Regionálneho úradu pre územné plánovanie a výstavbu, alebo
- ▲ zabezpečení prístupu rozhodnutím stavebného úradu, ktorým môže uložiť vlastníkovi susedného pozemku alebo susednej stavby, aby na nevyhnutný čas a v nevyhnutnom rozsahu strpel uskutočnenie stavebných prác z jeho pozemku alebo stavby.<sup>60</sup>

V záujme minimalizácie autoritatívnych zásahov do vlastníckeho práva je preferovaným riešením dohoda s oprávnenou osobou, ktorá zabezpečí práva v rozsahu potrebnom na realizáciu Projektu so súhlasom vlastníka alebo inak oprávnenej osoby.<sup>61</sup> Až v prípade nemožnosti dohody pripadá v zmysle Zákona o vyvlastňovaní do úvahy aj vyvlastnenie, resp. iné obmedzenie.<sup>62</sup> Rozsah vyvlastnenia musí byť primeraný účelu, na ktorý sa vyvlastňuje. Nemožno teda rozhodnúť o odňatí vlastníckeho práva tam, kde na dosiahnutie cieľa stačí jeho obmedzenie, napríklad dočasným obmedzením alebo zriadením vecného bremena. V rámci Projektu tak najmä v prípade okolitých pozemkov potrebných na pravidelnú údržbu pripadá do úvahy obmedzenie vlastníckeho práva v rozsahu zriadenia vecného bremena povinnosti strpieť prítomnosť správcu cesty.

<sup>57</sup> cesta I/9 Trenčín – štátna hranica Slovenská republika/Česká republika

<sup>58</sup> Bližšia analýza v časti 4.1.2.8

<sup>59</sup> V zmysle nálezu Ústavného súdu Slovenskej republiky sp. zn. PL. ÚS 19/09 z 26. januára 2011 nemožno ústavnoprávne akceptovať výstavbu trvalej stavby bez hmotnoprávneho titulu k pozemku, ktorý musí byť preukázaný pred začatím výstavby.

<sup>60</sup> § 46 ods. 1 Stavebného zákona

<sup>61</sup> Bližšia analýza v časti 4.1.2.1

<sup>62</sup> Pod pojmom vyvlastnenie je na účely Štúdie potrebné chápať aj obmedzenie vlastníckeho práva oprávnenej osoby, a teda nie len vyvlastnenie v jeho gramatickom význame, t. j. odňatie vlastníckeho práva oprávnenej osobe.

#### 4.1.2.1.4 Predbežné zabezpečenie práv k pozemkom zmluvou o budúcej zmluve

Zabezpečenie práv k nehnuteľnostiam dotknutým rekonštrukciou v rámci Projektu je nevyhnutným predpokladom na jeho realizáciu. MPV má prebehnúť primárne dohodou s pôvodným vlastníkom a to napr. formou kúpnej zmluvy, alebo zmluvy, ktorou sa zriaďuje právo k nehnuteľnosti (napr. právo vstupu). **Vzhľadom na rozsah Projektu v jeho úvodných fázach nemusí byť zrejmý konkrétny rozsah práv, ktoré bude nutné vysporiadať, keďže tieto sa budú odvíjať od konkrétnych technických riešení, závisiacich o. i. od rozhodnutí Koncesionára.** V úvodných fázach Projektu preto môže byť časovo a finančne nákladné zabezpečiť podklady potrebné na prevod vlastníckeho práva (napr. identifikácia konkrétneho rozsahu pozemkov na vysporiadanie).<sup>63</sup>

**So súhlasom vlastníka je však možné MPV pozemkov zabezpečiť aj bez presného zamerania pozemkov, a to prostredníctvom zmluvy o budúcej zmluve.**<sup>64</sup> Zmluva o budúcej zmluve môže rámcovo určiť podmienky prevodu a zároveň obsahovať súhlasy potrebné pre povoľovacie procesy, pričom k realizácii prevodu vlastníckeho práva dôjde až v neskorších fázach Projektu, kedy budú informácie k dispozícii.

Zmluva o budúcej zmluve uzavretá podľa ustanovení OZ musí obsahovať podstatné náležitosti kúpnej zmluvy, ktorú sa jej strany zaväzujú uzavrieť v budúcnosti. Podstatnou náležitosťou kúpnej zmluvy je podľa OZ aj kúpna cena. Absencia právne určitej dohody o kúpnej cene (napr. suma v EUR/m<sup>2</sup>) môže spôsobiť neplatnosť takéhoto právneho úkonu. Alternatívou je aplikácia režimu zmluvy o budúcej zmluve podľa ObZ, ktorý umožňuje kúpnu cenu určiť aj dodatočne, dohodnutým spôsobom (napr. znaleckým posudkom, ktorý sa má vypracovať v budúcnosti). Aplikácia režimu ObZ si však vzhľadom na svoje špecifiká vyžaduje zvýšenú pozornosť a posudzovanie v konkrétnych prípadoch.

Zmluva o budúcej zmluve tak môže predstavovať nástroj na zvýšenie finančnej a časovej efektivity MPV. Zmluva však zo svojej povahy predpokladá súhlas a spoluprácu predávajúceho a nie je vhodná pre prípady, kedy vlastník pozemku nespokojuje, predaj odmieta alebo ho podmieňuje splnením iných podmienok. Na riešenie takejto situácie je možné použiť inštitút vyvlastnenia a núteného obmedzenia vlastníckeho práva.

#### 4.1.2.1.5 Analýza právnych otázok týkajúcich sa vyvlastnenia

Všeobecnú právnu úpravu týkajúcu sa vyvlastnenia obsahuje Zákon o vyvlastňovaní, ktorý vymedzuje účely a podmienky vyvlastnenia, ako aj postup vo vyvlastňovacom konaní. Vyvlastnenie je možné uskutočniť len za splnenia nasledujúcich podmienok<sup>65</sup>:

- ▲ Je daný verejný záujem<sup>66</sup>;
- ▲ Účel vyvlastnenia nemožno dosiahnuť iným spôsobom;
- ▲ Vyvlastnenie sa uskutoční na základe zákona;
- ▲ Vyvlastnenie sa vykoná len na určený účel;
- ▲ Vyvlastnenému subjektu bude poskytnutá primeraná náhrada; a
- ▲ Vyvlastnenie prebehne len v nevyhnutnom rozsahu.

#### 4.1.2.1.6 Verejný záujem

Koncept verejného záujmu nie je v Zákone o vyvlastňovaní ani v OZ definovaný. Príslušný Regionálny úrad pre územné plánovanie a výstavbu v rozhodnutí zdôvodňuje, že vo vyvlastňovacom konaní bol tento záujem preukázaný a v danom prípade skutočne prevláda konkrétny verejný záujem nad individuálnym záujmom vlastníka.<sup>67</sup> V súlade s Cestným zákonom musí byť vymedzený účel vyvlastnenia, a to výstavba diaľnic a ciest vrátane zariadenia ich ochranných pásiem a oproti minulosti aj vybudovanie súvisiacich vyvolaných úprav.<sup>68</sup>

#### 4.1.2.1.7 Nedosiahnutie dohody

Vyvlastnenie predstavuje zásah do vlastníckeho práva vlastníka a je k nemu možné pristúpiť až po tom, čo nebola dosiahnutá dohoda s vlastníkom alebo iným oprávneným. Nevyhnutným predpokladom začatia konania o

<sup>63</sup> Za účelom zabezpečenia MPV je z pohľadu technickej dokumentácie nevyhnutné vypracovať geodetické zameranie mosta a jeho okolia. Následne sa vypracuje technická štúdia, ktorá upresní presný rozsah pozemkov potrebných k MPV. V závislosti od okolností a rozsahu konkrétnej stavby je potrebné vypracovať predrealizačné zameranie existujúcej stavby. V prípade väčšieho záberu (tzv. greenfield) v zmysle technickej štúdie bude vypracovaný záborový elaborát, ktorý určí rozsah nových pozemkov potrebných pre výstavbu mosta, s technickými parametrami odlišnými od pôvodného mosta.

<sup>64</sup> § 50a OZ

<sup>65</sup> § 2 Zákona o vyvlastnení

<sup>66</sup> Čl. 20 ods. 4 Ústavy SR, čl. 11 ods. 4 Listiny základných práv a slobôd, § 128 ods. 2 OZ.

<sup>67</sup> Najvýznamnejším rozsudkom ESLP z tejto oblasti je rozhodnutie vo veci James and others v. Spojené kráľovstvo. Podľa tohto rozhodnutia je predovšetkým na vnútroštátnych orgánoch, aby určili existenciu verejného záujmu, aby odôvodnili opatrenia vedúce k odňatiu majetku, ako aj urobili kroky, ktoré je prípadne potrebné podstúpiť k náprave.

<sup>68</sup> § 17a Cestného zákona.

vyvlastnení alebo nútenom obmedzení vlastníckeho práva je tak preukázanie bezvýslednosti snahy o uzatvorenie dohody s vlastníkom alebo iným oprávneným. Prílohou návrhu na začatie vyvlastňovacieho konania je preto aj dôkaz o tom, že pokus o získanie práva k pozemku alebo k stavbe dohodou bol bezvýsledný. Bezvýslednosť dohody s vlastníkom alebo iným oprávneným sa preukazuje písomným odmietnutím návrhu zo strany adresáta alebo doručenkou zaslanej písomnej výzvy na uzavretie dohody obsahujúcou požiadavku a dôvody požadovaného prevodu práva alebo vzniku vecného bremena, návrh odplaty v súlade s platnými predpismi a upozornenie, že ak na výzvu vlastníka pozemku alebo stavby neodpovie do 90 dní odo dňa doručenia, bude sa predpokladať, že dohodu odmieta.<sup>69</sup> Zákon o vyvlastňovaní v tejto súvislosti osobitne upravuje aj fikciu náhradného doručenia výzvy, aj keď si ju adresát fakticky neprevzal.

#### 4.1.2.1.8 Súlad s cieľmi a zámermi územného plánovania

V procese vyvlastňovacieho konania príslušný regionálny úrad Úradu pre územné plánovanie a výstavbu SR skúma súlad s cieľmi a zámermi územného plánovania. Ciele a zábery územného plánovania sa vo vyvlastňovacom konaní preukazujú záväzným stanoviskom orgánu územného plánovania, ak osobitný predpis neustanovuje inak.<sup>70</sup>

#### 4.1.2.1.9 Nevyhnutná miera

Vyvlastniť je v súlade so Zákonom o vyvlastňovaní možné len v nevyhnutnej miere. Nemožno preto rozhodnúť o odňatí vlastníckeho práva tam, kde stačí jeho obmedzenie. V princípe platí, že:

- ▲ ak je účel vyvlastnenia možné dosiahnuť inak, napríklad iba obmedzením vlastníckeho práva, nie je možné odňať vlastnícke právo v plnom rozsahu, a
- ▲ ak je účel vyvlastnenia možné dosiahnuť vyvlastnením iba časti predmetu vyvlastnenia, nepristúpi sa k vyvlastneniu celého predmetu.

Z uvedeného existuje výnimka, podľa ktorej môže vlastník alebo iný oprávnený požadovať vyvlastnenie nad nevyhnutný rozsah aj zostávajúcej časti pozemku alebo stavby v prípade, ak by nebolo možné užívať pozemok alebo stavbu buď vôbec, alebo by ich mohol užívať len s neprimeranými ťažkosťami. Podobná úprava existuje aj pri obmedzení vlastníckeho práva.

Ako bolo uvedené už vyššie v prípade Projektu vo vzťahu k dotknutým pozemkom by mal štát pristúpiť k odňatiu vlastníckeho práva len v nevyhnutných prípadoch a prioritne by malo dochádzať len k obmedzeniu vlastníckeho práva oprávnených osôb.

#### 4.1.2.1.10 Primeraná náhrada

V zmysle Zákona o vyvlastňovaní, vyvlastnenému patrí za vyvlastnenie primeraná náhrada, ktorá sa poskytuje v peniazoch.<sup>71</sup> So súhlasom vyvlastneného do úvahy pripadá pridelenie náhradného pozemku. Podkladom na určenie náhrady za vyvlastnenie je všeobecná hodnota pozemku alebo všeobecná hodnota stavby, alebo všeobecná hodnota práva zodpovedajúceho vecnému bremenu; tá sa určí na základe znaleckého posudku nie staršieho ako dva roky. Znalecký posudok pritom vychádza z Vyhlášky o stanovení všeobecnej hodnoty majetku. **Náhrada za vyvlastnenie nesmie byť nižšia ako všeobecná hodnota určená znaleckým posudkom. V prípade získania statusu strategickej investície by sa aplikoval režim na zatraktívnenie riešenia prevodu práv dohodou, spočívajúci v zvýšení výšky náhrady určenej znaleckým posudkom na 1,2 násobok.**

Náhradu za vyvlastnenú nehnuteľnosť poskytuje vyvlastniiteľ, v prospech ktorého sa vyvlastnenie vykonalo, teda nový vlastník nehnuteľnosti, primárne v peniazoch. Zákon pripúšťa aj iné formy náhrady ako v peniazoch po dohode s vlastníkom alebo ak osobitný zákon ustanovuje inak (napr. preferuje<sup>72</sup> obstaranie bytu alebo rodinného domu, pridelenie náhradného pozemku alebo náhradnej stavby). Súčasťou náhrady za vyvlastnenie je aj náhrada účelne vynaložených nákladov, ktoré vzniknú vyvlastnenému alebo inému účastníkovi konania v dôsledku alebo v súvislosti s vyvlastňovacím konaním, ako aj vyvlastnením, ktorý si náhradu týchto nákladov uplatňuje.

#### 4.1.2.1.11 Vyvlastňovacie konanie

Vyvlastnenie je ako autoritatívny zásah do vlastníckeho práva spoločensky nepopulárny inštitút, s ktorým je spojené riziko verejnej kritiky. Pri vyvlastňovaní je preto nevyhnutné prísne dodržiavať procesné požiadavky vyplývajúce z právnych predpisov, najmä v záujme predchádzania súdnym sporom, ktoré môžu mať negatívny dopad na nákladovú a časovú stránku Projektu.

<sup>69</sup> § 3 ods. 3 písm. a) Zákona o vyvlastňovaní

<sup>70</sup> § 2 ods. 2 Zákona o vyvlastňovaní

<sup>71</sup> § 2 Zákona o vyvlastňovaní

<sup>72</sup> § 4 ods. 2 Zákona o vyvlastňovaní

V súčasnosti je správnym orgánom príslušným na vyvlastňovacie konanie v prípade výstavby diaľnic, ciest, miestnych komunikácií vrátane zariadenia ich ochranných pásiem a pre vybudovanie súvisiacich vyvolaných úprav regionálny úrad Úradu pre územné plánovanie a výstavbu SR<sup>73</sup> a prenesenie tejto kompetencie na iný orgán by bolo podmienené zmenou legislatívy.

Zákon o vyvlastňovaní vymedzuje okruh účastníkov vyvlastňovacieho konania ako (a) vyvlastniť, (b) vyvlastňovaný, (c) správca konkurznej podstaty, (d) osoba, ktorej právo môže byť vyvlastnením priamo dotknuté. Dotknuté môžu byť nehnuteľnosti, ktorých vlastníci nie sú známi, ktoré sú predmetom dedičského konania, súdneho konania a pod. Na účely riešenia takýchto prípadov, kedy nemožno konať s vlastníkom pozemku alebo stavby, pretože prebieha dedičské alebo občianskoprávne konanie, prípadne vlastníctvo k nehnuteľnostiam nie je zapísané v katastri nehnuteľností, vymedzil zákonodarca osobitne okruh účastníkov vyvlastňovacieho konania spôsobom, aby nedošlo k zdržaniu, resp. zmareniu procesu. V takýchto prípadoch sú účastníkmi vyvlastňovacieho konania účastníci konania o dedičstve resp. účastníci súdneho konania a Slovenský pozemkový fond, prípadne iba Slovenský pozemkový fond.<sup>74</sup>

Dňom nadobudnutia právoplatnosti rozhodnutia o vyvlastnení prechádza na vyvlastniťa vlastnícke právo k pozemku alebo ku stavbe, alebo v jeho prospech vzniká, obmedzuje sa, alebo zaniká právo zodpovedajúce vecnému bremenu k pozemku alebo ku stavbe, alebo sa v jeho prospech obmedzuje, alebo zaniká iné právo k pozemku alebo ku stavbe, alebo sa na pozemku alebo na stavbe zriaďujú iné opatrenia.<sup>75</sup> Výnimkou sú práva užívať bytové a nebytové priestory, ktoré pretrvávajú aj po vyvlastnení a ich zmeny sa riadia osobitnými predpismi. Vyvlastňovací orgán rozhodne, že právne vzťahy podľa predchádzajúceho odseku nezanikajú, ak verejný záujem vyžaduje, aby aj po vyvlastnení pozemok alebo stavbu naďalej zaťažovali alebo ak ďalší výkon práv vyplývajúcich z týchto právnych vzťahov nebráni ani podstatne neobmedzuje dosiahnutie účelu, na ktorý sa má pozemok alebo stavba vyvlastniť.

#### 4.1.2.1.12 Harmonogram MPV

SSC je ako správca ciest I. triedy zodpovedná za úkony vedúce k ich údržbe, okrem iného, aj za MPV pozemkov pod cestami (mostami) a v ich relevantnom okolí, ktoré sú potrebné na realizáciu ich rekonštrukcie. Podľa dostupných informácií SSC v rámci praktických krokov predchádzajúcich samotnému vysporiadaniu pozemkov štandardne zabezpečuje najmä:

- ▲ vyhotovenie geometrických plánov na oddelenie pozemkov,
- ▲ vyhotovenie znaleckých posudkov na kúpnu cenu pozemkov,
- ▲ prípravu zmluvnej dokumentácie (najmä kúpnych zmlúv ako nadobúdacích titulov a prípadne zmlúv o zriadení vecného bremena),
- ▲ komunikáciu s vlastníkmi vyvlastňovaných nehnuteľností a
- ▲ v prípade nemožnosti dosiahnutia dohody s vlastníkom aj realizáciu vyvlastňovacieho konania.

Na základe praktických skúseností SSC možno predpokladať, že proces MPV jedného mostného objektu trvá približne 6 až 9 mesiacov v prípade dobrovoľného odkúpenia pozemkov a približne 12 mesiacov v prípade vyvlastňovania. Je potrebné zdôrazniť, že celková dĺžka tohto procesu je ovplyvnená nielen internými faktormi v rámci pôsobnosti SSC (najmä personálnymi kapacitami a administratívnou pripravenosťou), ale aj faktormi externými ako sú miera súčinnosti vlastníkov dotknutých nehnuteľností, dostupnosť odborných dodávateľov (znalcov, geodetov a pod.), prípadne prieťahy v konaniach pred príslušnými orgánmi verejnej správy.

V zmysle poskytnutých informácií jeden pracovník SSC v priebehu roka dokáže spracovať 10 až 12 MPV mostov. Pri aktuálnych personálnych kapacitách SSC, ktoré umožňujú alokáciu 6 pracovníkov na uvedenú agendu, možno v priebehu 12 mesiacov predpokladať vysporiadanie približne 60 až 72 mostných objektov.

S ohľadom na vyššie uvedené je nevyhnutné upozorniť na riziko možných prieťahov v procese MPV, ktoré môžu negatívne ovplyvniť časový harmonogram realizácie Projektu. Úspešné a včasné nadobudnutie vlastníckeho, resp. iného oprávnenia k pozemkom potrebným na realizáciu Projektu bude v rozhodujúcej miere závisieť od dostatočných a stabilných personálnych kapacít SSC. Alternatívou je zabezpečenie MPV externým dodávateľom v spolupráci so Zadávateľom a SSC. V záujme realizácie MPV je potrebné identifikovať konkrétne nehnuteľnosti a ich rozsah, ktoré budú predmetom MPV. **Za týmto účelom je nevyhnutné zabezpečiť technickú dokumentáciu, ktorej rozsah sa môže líšiť v závislosti od okolností konkrétneho projektu.** V princípe je však primárne potrebné zabezpečiť (i) predrealizačné (tiež známe ako geodetické) zameranie existujúceho stavu, ktoré sa realizuje ako zameranie stavu existujúcich nehnuteľností na mieste samom a vychádza z neho projektant pri spracovaní (ii) technickej štúdie. Na základe technickej štúdie a predrealizačného zamerania sa spracuje (iii) záborový elaborát, ktorý obsahuje konkrétne technické informácie potrebné na MPV.

<sup>73</sup> § 7 ods. 1 Zákona o vyvlastňovaní

<sup>74</sup> § 8 ods. 4 Zákona o vyvlastňovaní

<sup>75</sup> § 15 ods. 1 Zákona o vyvlastňovaní

**Tabuľka 48: Sumarizačná tabuľka priebehu vyvlastňovacieho konania**

Popis fázy	Zodpovedná osoba/orgán	Lehota	Doplňujúca informácia
<b>Pokus o dosiahnutie dohody</b>	Vyvlastniteľ, vyvlastňovaný, vyvlastňovací orgán	Nie je upravená zákonom.	Vyvlastnenie možno uskutočniť len ak cieľ vyvlastnenia nemožno dosiahnuť dohodou alebo iným spôsobom. Bezvýslednosť pokusu musí vyvlastniteľ preukázať, napr. odmietnutím vyvlastňovaného, za ktoré sa považuje aj nevyjadrenie sa k návrhu v lehote 90 dní.
<b>Začiatok vyvlastňovacieho konania</b>	Vyvlastňovacie konanie môže začať iba v prípade, že nedošlo k dosiahnutiu dohody. Vyvlastňovacie konanie sa začína len na písomný návrh vyvlastniteľa (t. j. osoby, v ktorej prospech sa má vyvlastnenie uskutočniť).	Nie je upravená zákonom.	Návrh na vyvlastnenie obsahuje najmä označenie účastníkov konania, označenie pozemku alebo označenie stavby, alebo ich častí, ktoré sú predmetom vyvlastnenia a údaj o sume predpokladanej náhrady za vyvlastnenie, vymedzenie účelu, na ktorý sa vyvlastnenie vo verejnom záujme navrhuje a odôvodnenie návrhu vyvlastniteľa na vyvlastnenie.
<b>Nariadenie ústneho pojednávania</b>	Regionálny úrad Úradu pre územné plánovanie a výstavbu SR, v územnom obvode ktorého sa nachádza pozemok alebo stavba, o ktorej sa má konať, ak osobitný zákon neustanovuje inak (vyvlastňovací orgán).	Najmenej 15 dní pred plánovaným ústnym pojednávaním.	Námietky proti vyvlastneniu musia účastníci vyvlastňovacieho konania, ako aj zúčastnené osoby uplatniť najneskôr pri prerokovaní návrhu na ústnom pojednávaní. Na námietky uplatnené neskôr, na námietky, ktoré sa pri prerokúvaní územnoplánovacej dokumentácie zamietli alebo ktoré mohli byť pri tomto prerokúvaní uplatnené a uplatnené neboli, sa neprihliada.
<b>Vydanie rozhodnutia o vyvlastnení</b>	Vyvlastňovací orgán	30 – 60 dní, prípadne dlhšia lehota podľa rozhodnutia odvolacieho orgánu.	Ak sú splnené podmienky vyvlastnenia ustanovené zákonom, vyvlastňovací orgán rozhodne o vyvlastnení a o náhrade za vyvlastnenie a o spôsobe jej úhrady.
<b>Odvolanie</b>	Na preskúmanie rozhodnutia je príslušné MD SR, s výnimkou preskúmania rozhodnutia o náhrade za vyvlastnenie, na ktoré je príslušný súd.	Do 15 dní odo dňa doručenia rozhodnutia.	Včas podané odvolanie proti výroku o náhrade za vyvlastnenie nemá odkladný účinok.
<b>Vyplatenie náhrady za vyvlastnenie</b>	Vyvlastniteľ	Do 30 pracovných dní odo dňa nadobudnutia právoplatnosti rozhodnutia.	Náhradu za obmedzenie vlastníckeho práva poskytne vyvlastniteľ.
<b>Správna žaloba</b>	Správny súd podľa Správneho súdneho poriadku	Do 2 mesiacov od oznámenia rozhodnutia orgánu verejnej správy alebo opatrenia orgánu verejnej správy, proti ktorému smeruje.	
<b>Zrušenie rozhodnutia o vyvlastnení</b>	Na návrh vyvlastneného, vyvlastniteľa alebo ich právnych nástupcov rozhodne vyvlastňovací orgán.	Z dôvodu, že sa nezačalo v lehote určenej v rozhodnutí o vyvlastnení s užívaním pozemku alebo stavby na účel, na ktorý sa vyvlastňovalo (štandardne 2 roky), možno podať do piatich rokov po uplynutí tejto lehoty.	Podanie správnej žaloby nemá odkladný účinok, ak zákon alebo osobitný predpis neustanovuje inak.

Popis fázy	Zodpovedná osoba/orgán	Lehota	Doplňujúca informácia
<b>Vrátenie poskytnutého plnenia a náhrada škody</b>	Vyvlastniteľ a vyvlastnený	Nie je upravená zákonom	<p>Na návrh vyvlastneného, vyvlastniteľa alebo ich právnych nástupcov zruší vyvlastňovací orgán úplne alebo čiastočne vyvlastnenie, ak sa v lehote (2 roky) nezačalo s užívaním pozemku alebo stavby na účel, na ktorý sa vyvlastnila. Na návrh vyvlastneného alebo jeho právneho nástupcu zruší vyvlastňovací orgán úplne alebo čiastočne vyvlastnenie aj vtedy, ak vyvlastniteľ nezaplatí vyvlastnenému náhradu za vyvlastnenie v lehote uvedenej v rozhodnutí o vyvlastnení.</p> <p>Ak vyvlastnenie bolo úplne alebo čiastočne zrušené, má vyvlastniteľ nárok na vrátenie poskytnutej náhrady za vyvlastnenie. Ak nedôjde k dohode medzi vyvlastneným alebo jeho právnym nástupcom a vyvlastniteľom o uspokojení týchto nárokov a ich výške, rozhodne o nich súd.</p>

Zdroj: Právna analýza Poradcov



#### 4.1.2.1.13 Zhodnotenie rizík v oblasti majetkovoprávných vzťahov týkajúcich sa Projektu

Riziká vyplývajúce z majetkovoprávných otázok uvedených vyššie je možné zhrnúť nasledovne:

Tabuľka 49: Sumarizačná tabuľka rizík súvisiacich s majetkovoprávnymi vzťahmi

Riziko	Zhodnotenie závažnosti	Možné riešenie
Nezabezpečenie užívacích / vlastníckych práv k nehnuteľnostiam resp. ich nezabezpečenie v dostatočnom časovom predstihu a dostatočnom rozsahu	Významné riziko  Nemožnosť prístupu k nehnuteľnostiam v rozhodnom čase môže mať významný negatívny dopad na včasnú a riadnu realizáciu Projektu.	Identifikácia majetkovoprávných vzťahov k nehnuteľnostiam a následné včasné zabezpečenie (predovšetkým) užívacích práv k dotknutým nehnuteľnostiam.  Úprava legislatívy (na zjednodušenie prípadného vyvlastňovacieho konania, t. j. predovšetkým aplikácia Zákona o strategických investíciách).
Nedostatky v procese vyvlastňovania	Stredné riziko  Nedostatky v procese vyvlastňovania môžu viesť k súdnym sporom a môžu tak mať negatívny dopad na verejné vnímanie Projektu ako aj na náklady a časovú stránku Projektu.	Vhodné nastavenie rozdelenia rizík, prípadné zakotvenie kompenzačnej udalosti v rámci Koncesnej zmluvy.
Technické a personálne riziká v procese MPV	Významné riziko  Technické a personálne poddimenzovanie orgánu zodpovedného za MPV nehnuteľností môže mať negatívny dopad na včasnú realizáciu Projektu (začiatok realizácie).	Zabezpečenie technických a personálnych kapacít orgánu zodpovedného za MPV nehnuteľností.  Zabezpečenie externého dodávateľa na výkon vybraných úkonov potrebných na MPV nehnuteľností.

Zdroj: Právna analýza Poradcov

#### 4.1.2.1.14 Mitigácia rizík v oblasti majetkovoprávných vzťahov

S poukazom na vyššie uvedené je možné zhrnúť kroky na vylúčenie alebo zmiernenie rizík v súvislosti s majetkovoprávnymi vzťahmi k mostom nasledovne:

- Včasná identifikácia dotknutých nehnuteľností a majetkovoprávných vzťahov k nehnuteľnostiam, relevantných pre realizáciu Projektu; identifikácia rozsahu vysporiadania (t. j. predovšetkým v akom rozsahu je potrebné obmedziť práva oprávnených osôb k dotknutým pozemkom);
- Včasné zabezpečenie potrebných technických a personálnych kapacít orgánu zodpovedného za MPV nehnuteľností, alebo externého dodávateľa;
- Uzatvorenie dohody s oprávnenými osobami (t. j. napríklad uzatvorenie kúpnych zmlúv, zmlúv o budúcich zmluvách, nájomných zmlúv, zmlúv o zriadení vecného bremena a pod.);
- V prípade, že dohoda podľa bodu (iii) nebude možná, iniciovanie vyvlastňovacieho konania, ktorého výsledkom by malo byť autoritatívne obmedzenie práv oprávnených osôb v nevyhnutnej miere.

Na zjednodušenie a zefektívnenie vyššie uvedeného postupu pripadá do úvahy aj zmena príslušnej legislatívy, a to najmä úprava Zákona o strategických investíciách.<sup>76</sup>

#### 4.1.2.2 Analýza vybraných stavebno-právnych aspektov Projektu

##### 4.1.2.2.1 Úvod do problematiky

V zmysle účinnej právnej úpravy sa pre stavbu, zmenu dokončenej stavby, odstraňovanie stavby a stavebné úpravy na stavbe alebo na pozemku vyžaduje rozhodnutie o stavebnom zámere, ktoré je záväzné aj pre právnych nástupcov stavebníka a ostatných účastníkov konania.<sup>77</sup> Jeho zmyslom je overiť, že stavba bude realizovaná v súlade so zákonom, územným plánom, verejným záujmom a právami tretích osôb. Na mosty ako potenciálne

<sup>76</sup> Bližšia analýza v časti 4.1.2.8

<sup>77</sup> V čase prípravy tejto Štúdie je už v účinnosti tzv. nový Stavebný zákon, ktorého zásadnou zmenou oproti predchádzajúcej právnej úprave je zrušenie dvojzložkového územného a stavebného konania a zavedenie jedného integrovaného konania, ktorým je konanie o stavebnom zámere. Terminologicky prišlo k nahradeniu rozhodnutia o umiestnení stavby a stavebného povolenia jedným správnym aktom: rozhodnutím o stavebnom zámere.

konštrukčne alebo technologicky náročné stavby môže Stavebný zákon klásť zvýšené nároky na organizovanie a koordináciu činností vo výstavbe a na potrebné technické vybavenie stavebníka.<sup>78</sup>

Výstavbu možno uskutočniť len v súlade so záväznou časťou územnoplánovacej dokumentácie a záujmami chránenými osobitnými predpismi, ktoré vyjadrujú záväznými stanoviskami dotknuté orgány. Dotknutým orgánom je orgán verejnej správy, ktorý je správny orgán, alebo ústredný orgán štátnej správy (napr. ministerstvo) chrániaci záujem podľa osobitného predpisu ako dotknutý orgán, ak tento záujem môže byť navrhovanou stavbou, zmenou dokončenej stavby alebo odstránením stavby dotknutý. Zoznam dotknutých orgánov vedie v informačnom systéme Úrad pre územné plánovanie. Dotknutým orgánom je napríklad aj MV SR, ak navrhovanou stavbou, zmenou dokončenej stavby alebo odstránením stavby by mohli byť dotknuté záujmy stavieb pre bezpečnosť štátu v pôsobnosti MV SR.

Vzhľadom na povahu Projektu nie je predmetom analýzy preverenie správnosti konkrétnej dokumentácie potrebnej na konanie o stavebnom zámere, resp. iné konania, ako ani kontrola adekvátnosti a dostatočnosti titulov k pozemkom, na ktorých má byť celý Projekt realizovaný. Cieľom tejto kapitoly je všeobecne zhrnúť vybrané aspekty konania o stavebnom zámere a prípadné súvisiace riziká relevantné pre Projekt.

Vybrané relevantné právne predpisy v oblasti stavebného práva:

- ▲ Stavebný zákon,
- ▲ Správny poriadok,
- ▲ EIA.

#### 4.1.2.2.2 Účastníci konania o stavebnom zámere

Na vydanie rozhodnutia v konaní o stavebnom zámere vo vzťahu k cestám I. triedy, ktorých súčasťou sú aj mosty, ktoré majú byť rekonštruované v rámci Projektu, je príslušný okresný úrad v sídle kraja, podľa miesta realizácie stavby.<sup>79</sup> Určenie iného orgánu kompetentného na rozhodovanie v konaní o stavebnom zámere, tzv. atrahácia, by bolo podmienené zmenou legislatívy.

Účastníkmi konania v konaní o stavebnom zámere v zmysle Stavebného zákona sú:

- ▲ Stavebník (napr. SR, zastúpená MD SR/SSC, v zastúpení Koncesionárom alebo priamo Koncesionár);
- ▲ vlastník stavby, vlastník pozemku, na ktorom sa má uskutočniť stavba a ten, kto má k tejto stavbe alebo k tomuto pozemku iné práva, ak nie je stavebníkom;
- ▲ vlastník susednej stavby a vlastník susedného pozemku, ak ich vlastnícke právo alebo iné práva k týmto stavbám a pozemkom môžu byť rozhodnutím o stavebnom zámere priamo dotknuté;
- ▲ ten, komu toto postavenie vyplýva z osobitného predpisu (napr. v zmysle EIA).

Projektant je účastníkom konania v časti, ktorá sa týka obsahu a náležitostí stavebného zámeru a správy o prerokovaní stavebného zámeru.<sup>80</sup>

**Dotknutý orgán nie je účastníkom konania o stavebnom zámere, no jeho záväzné stanovisko je podstatné pre posúdenie súladu so záujmami chránenými osobitnými predpismi.**<sup>81</sup> V svojom záväznom stanovisku dotknutý orgán identifikuje právny predpis, na ktorého základe uplatňuje svoju pôsobnosť, uvedie konkrétne požiadavky a návrhy (pričom je ich povinný preskúmateľne odôvodniť) a údaj, či sa týmto záväzným stanoviskom zároveň nahrádza stanovisko pre posúdenie nasledujúcich stupňov dokumentácie. Vzhľadom na plánovaný rozsah Projektu nie je v tejto fáze možné identifikovať všetky dotknuté orgány. **Je však možné predpokladať, že dotknuté orgány využijú kompetenciu uvádzať konkrétne požiadavky na stavbu, ktoré môžu mať vplyv na nákladovú a časovú stránku realizácie jednotlivých častí Projektu.** Na ilustráciu je možné uviesť napríklad možné pripomienky MO SR súvisiace s nosnosťou mostov po ich rekonštrukcii.

V konaní o stavebnom zámere sa zohľadňujú aj záujmy tzv. dotknutých právnických osôb<sup>82</sup>, ktoré sa vyjadrujú napr. v postavení vlastníka, správcu alebo prevádzkovateľa stavby dopravnej infraštruktúry, stavby siete technického vybavenia, alebo ako správca bodov geodetických základov, ktorých zoznam vedie Úrad pre územné plánovanie. **Dotknuté právnické osoby sú oprávnené uvádzať konkrétne oprávnené požiadavky na zapracovanie do projektu stavby.** Na ilustráciu je možné uviesť napríklad pripomienky SVP súvisiace s protipovodňovými opatreniami.

#### 4.1.2.2.3 Konanie o stavebnom zámere

Žiadosť na začatie konania o stavebnom zámere podáva stavebník príslušnému stavebnému úradu elektronicky prostredníctvom na to určeného formulára. K žiadosti sa priloží projektová dokumentácia vypracovaná

<sup>78</sup> § 2 ods. 8 Stavebného zákona, tzv., vyhradené stavby

<sup>79</sup> § 3a ods. 2 Cestného zákona

<sup>80</sup> § 49 ods. 3 Stavebného zákona

<sup>81</sup> § 21 ods. 1 a 2 Stavebného zákona

<sup>82</sup> § 22 Stavebného zákona

oprávnenou osobou a správa o prerokovaní stavebného zámeru. Ak sú prílohy k žiadosti uložené v informačnom systéme Úradu pre územné plánovanie, v žiadosti sa uvedie priamy odkaz na miesto, kde sú prostredníctvom informačného systému dostupné.<sup>83</sup>

Podkladom pre vydanie rozhodnutia o stavebnom zámere je aj správa o prerokovaní stavebného zámeru, ktorú vypracuje stavebník alebo ním poverený projektant. V správe vyhodnotí všetky uplatnené stanoviská a vyjadrenia, uvedie údaj o subjekte, ktorý pripomienku uplatnil, a spôsob vyhodnotenia uplatnenej pripomienky<sup>84</sup>. Stavebník, alebo ním poverený projektant zabezpečí prerokovanie prostredníctvom informačného systému, kde sprístupní projektovú dokumentáciu (v rozsahu stavebný zámer alebo stavebný zámer a projekt stavby) a požiada<sup>85</sup>:

- ▲ príslušný orgán územného plánovania o vydanie záväzného stanoviska k stavebnému zámere;
- ▲ dotknutý orgán podľa druhu navrhovaných stavebných prác a pôsobnosti dotknutých orgánov o vydanie záväzného stanoviska k stavebnému zámere; a
- ▲ dotknuté právnické osoby, ktorých sa navrhované stavebné práce týkajú, o vydanie záväzného vyjadrenia k stavebnému zámere.

Stavebný úrad oznámi začatie konania účastníkom konania, dotknutým orgánom a dotknutým právnickým osobám do siedmich dní odo dňa, keď je žiadosť úplná, pričom lehota na doplnenie v prípade neúplnosti je pätnásť dní odo dňa doručenia žiadosti stavebníka.<sup>86</sup>

V oznámení o začatí konania stavebný úrad uvedie podstatné údaje zo žiadosti alebo priloží kópiu žiadosti, ako aj určí termín ústneho pojednávania a miestnej obhliadky (ak sa nariaďuje), a uvedie miesto, kde sa možno oboznámiť s podkladmi pre vydanie rozhodnutia. Súčasne upozorní účastníkov konania, dotknuté orgány a dotknuté právnické osoby, že svoje návrhy, pripomienky a námietky môžu uplatniť najneskôr na ústnom pojednávaní (na neskôr podané návrhy, pripomienky a námietky sa neprihliadne). Ak stavebný úrad nenariadil ústne pojednávanie, lehota na uplatnenie pripomienok a námietok nesmie byť kratšia ako sedem pracovných dní odo dňa doručenia oznámenia.<sup>87</sup>

Ústne pojednávanie stavebný úrad nariadi, ak zo správy o prerokovaní stavebného zámeru vyplýva, že v rámci vyhodnocovania podmienok a požiadaviek zo záväzných stanovísk dotknutých orgánov a záväzných vyjadrení dotknutých právnických osôb stavebník a projektant neakceptoval predložené podmienky a požiadavky z dôvodu, že boli nesúladné. Ústne pojednávanie možno spojiť s miestnou obhliadkou pozemku alebo stavby, ak je to účelné na odstránenie nesúladu.<sup>88</sup>

#### 4.1.2.2.4 Rozhodnutie v konaní o stavebnom zámere

Ak neprichádza do úvahy zastavenie konania, stavebný úrad ukončuje konanie v prvom stupni tým, že buď žiadosť zamietne, alebo vydá rozhodnutie o stavebnom zámere a odsúhlasí stavebný zámer.<sup>89</sup>

Stavebný úrad je povinný rozhodnúť vo veciach, ktoré môže rozhodnúť na podklade žiadosti bez potreby ústneho pojednávania alebo miestnej obhliadky do 30 dní odo dňa, keď je žiadosť úplná; v ostatných prípadoch rozhodne do 60 dní odo dňa, keď je žiadosť úplná<sup>90</sup>.

Rozhodnutie o stavebnom zámere sa oznamuje rovnako ako začatie konania a platí dva roky, pri líniových stavbách a pri vyhradených stavbách tri roky, odo dňa, keď nadobudlo právoplatnosť, ak stavebný úrad neurčil dlhšiu lehotu. Nestráca však platnosť, ak bola v týchto lehotách podaná žiadosť o overenie projektu. Tú stráca až dňom straty platnosti overovacej doložky. Je súčasne dôležité uviesť, že rozhodnutie o stavebnom zámere je záväzné aj pre právnych nástupcov účastníkov konania.<sup>91</sup>

#### 4.1.2.2.5 Overenie projektu stavby

Podmienkou realizácie stavby je overenie projektu stavby. Obsahom overenia projektu stavby je posúdenie súladu textovej časti a grafickej časti projektu stavby s obsahom rozhodnutia o stavebnom zámere a podmienkami dotknutých orgánov zo záväzných stanovísk a záväzných vyjadrení dotknutých právnických osôb k stavebnému zámere a súlad s osobitným predpisom.<sup>92</sup>

Stavebník konkrétny projekt stavby na overenie predkladá stavebnému úradu až po vydaní rozhodnutia v konaní o stavebnom zámere. Na rozhodnutie je príslušný stavebný úrad, ktorý rozhodol v konaní o stavebnom zámere.

<sup>83</sup> § 50 ods. 1 a 2 Stavebného zákona

<sup>84</sup> § 23 ods. 1 Stavebného zákona

<sup>85</sup> § 20 ods. 1 a 2 Stavebného zákona

<sup>86</sup> § 51 ods. 1 a § 50 ods. 3 Stavebného zákona

<sup>87</sup> § 51 ods. 2 Stavebného zákona

<sup>88</sup> § 53 ods. 1 Stavebného zákona

<sup>89</sup> § 60 ods. 1 Stavebného zákona

<sup>90</sup> § 58 Stavebného zákona

<sup>91</sup> § 61 Stavebného zákona

<sup>92</sup> § 65 Stavebného zákona

Ak bol predmetom konania stavebný zámer spolu s projektom stavby, stavebný úrad overí projekt stavby súčasne s vydaním rozhodnutia o stavebnom zámere; to neplatí, ak v rámci konania o stavebnom zámere vyplynie požiadavka na dopracovanie projektu stavby.<sup>93</sup>

Pri súčasnom podaní stavebného zámeru a projektu stavby stavebný úrad rozhoduje v tzv. zlúčenom konaní, čím dochádza k časovej úspore.

#### 4.1.2.2.6 Aplikácia špeciálnej právnej úpravy

V záujme zjednodušenia procesov a úkonov súvisiacich s konaním o stavebnom zámere by bolo prospešné, aby bol Projekt strategickou investíciou v zmysle Zákona o strategických investíciách (bližšie v časti 4.1.2.8 Analýza vybraných právnych aspektov statusu strategickej investície).

#### 4.1.2.2.7 Zhodnotenie rizík v oblasti konania o stavebnom zámere

Súčasná právna úprava konania o stavebnom zámere zakotvená v Stavebnom zákone v zásade nepredstavuje z pohľadu realizovateľnosti Projektu legislatívne prekážky.

Predpokladom realizácie rekonštrukcie jednotlivých mostov v rámci Projektu je dostatočná koordinácia zúčastnených subjektov a pripravenosť Projektu, ktoré by mali slúžiť ako primeraná záruka plynulého priebehu konania o stavebnom zámere. Podstatnou časťou konania o stavebnom zámere je aj správna identifikácia jeho účastníkov, dotknutých orgánov a dotknutých právnických osôb a splnenie ich prípadných požiadaviek.

Riziko vo vzťahu ku konaniu o stavebnom zámere predstavuje absencia dostatočného časového priestoru pre uchádzačov na oboznámenie sa s podkladmi, povoleniami a štúdiami, za účelom prípravy technických riešení. Za týmto účelom je potrebné stanoviť realistický harmonogram, ktorý zohľadní náročnosť a časové aspekty prípravy technického riešenia Projektu. Ako najväčšie riziko je možné označiť riziko nevydania kladného rozhodnutia o stavebnom zámere, resp. zamietnutie žiadosti ako aj nečinnosť na strane stavebného úradu.

Tabuľka 50: Sumarizačná tabuľka rizík súvisiacich s konaním o stavebnom zámere

Riziko	Zhodnotenie závažnosti	Možné riešenie
Absencia rozhodnutia o stavebnom zámere	Významné riziko  Realizácia rekonštrukcie mostov je podmienená rozhodnutím o stavebnom zámere.	Včasná koordinácia so subjektami, ktoré môžu byť dotknuté stavebným zámerom.  Atrahovanie právomoci stavebného úradu pod jeden subjekt (napr. MD SR) (podmienené legislatívnou zmenou).  Vhodné nastavenie rozdelenia rizík, prípadné zakotvenie kompenzačnej udalosti v rámci Koncesnej zmluvy.
Prieťahy pri vydávaní rozhodnutia o stavebnom zámere	Stredné riziko  Realizácia rekonštrukcie mostov je podmienená rozhodnutím o stavebnom zámere, pričom nemožno vylúčiť možné prieťahy v konaní (napr. z dôvodu splnenia podmienok zo strany dotknutých orgánov alebo dotknutých právnických osôb).	Včasná koordinácia so subjektami, ktoré môžu byť dotknuté stavebným zámerom.  Vhodné nastavenie komunikačnej stratégie.  Vhodné nastavenie rozdelenia rizík, prípadné zakotvenie kompenzačnej udalosti v rámci Koncesnej zmluvy.  Atrahovanie právomoci stavebného úradu pod jeden subjekt (napr. MD SR).  Úprava legislatívy (aj v súvislosti s vyššie uvedenou atraháciou).
Časové a finančné náklady spojené s požiadavkami dotknutých orgánov a dotknutých právnických osôb	Významné riziko  Realizácia rekonštrukcie mostov je podmienená splnením podmienok, ktorých rozsah sa vopred nedá stanoviť.	Vhodná úprava zmluvy medzi Zadávateľom a Koncesionárom.  Vhodné nastavenie rozdelenia rizík, prípadné zakotvenie kompenzačnej udalosti v rámci Koncesnej zmluvy.  Úprava legislatívy.

<sup>93</sup> § 65 Stavebného zákona

#### 4.1.2.2.8 Mitigácia rizík vo vzťahu ku konaniu o stavebnom zámere

S poukazom na vyššie uvedené je možné zhrnúť kroky na vylúčenie či zmiernenie rizík v súvislosti s konaním o územnom zámere nasledovne:

- i) Včasná príprava podkladov (napr. projektová dokumentácia, technické podklady a pod.) zo strany Koncesionára;
- ii) Podanie žiadosti na začatie konania spoločne s projektom stavby s cieľom zlúčenia konania o stavebnom zámere a overení projektu stavby;
- iii) Včasná identifikácia dotknutých orgánov a dotknutých právnických osôb (t. j. subjektov, ktoré by mohli spôsobovať preťahy v konaní o stavebnom zámere, resp. ktoré by mohli mať požiadavky, ktoré by eventuálne mohli spôsobovať neúmerne finančné, resp. časové zaťaženie vo vzťahu k Projektu);
- iv) Včasná komunikácia a koordinácia Koncesionára s vyššie uvedenými subjektmi;
- v) Atrahovanie právomoci stavebného úradu zo strany iného štátneho orgánu (napr. MD SR) vo vzťahu k celému Projektu;
- vi) Zaradenie Projektu medzi strategické investície v zmysle Zákona o strategických investíciách.

Na zjednodušenie a zefektívnenie vyššie uvedeného postupu pripadá do úvahy aj zmena príslušnej legislatívy (napr. Stavebného zákona).

#### 4.1.2.3 Analýza právnych otázok týkajúcich sa práv tretích osôb v súvislosti s tzv. inžinierskymi sieťami

##### 4.1.2.3.1 Úvod do problematiky

Pri rekonštrukcii mostov v rámci Projektu sa predpokladajú aj práce na inžinierskych sieťach, ktoré môžu byť umiestnené na mostoch a v ich bezprostrednom okolí. Vzhľadom na verejnoprospešný význam inžinierskych sietí im právny poriadok poskytuje ochranu, ktorá bude mať význam aj pri realizácii Projektu.

Účelom tejto podkapitoly je pomenovať možné riziká spojené s výskytom inžinierskych sietí na relevantných nehnuteľnostiach (prípadne v ich blízkosti), najmä v súvislosti s právami prevádzkovateľov inžinierskych sietí pri povoľovacích procesoch, ktoré by mohli mať negatívny dopad na finančnú aj časovú stránku realizácie Projektu.

Vybrané relevantné právne predpisy v oblasti inžinierskych sietí:

- ▲ Zákon o energetike,
- ▲ Telekomunikačný zákon,<sup>94</sup>
- ▲ Zákon o verejných vodovodoch,
- ▲ Zákon o tepelnej energetike.

##### 4.1.2.3.2 Právna analýza

Mosty slúžia na prekonávanie fyzických prekážok nielen pre účely dopravnej infraštruktúry, ale aj pre vedenie tzv. inžinierskych sietí. Napriek tomu, že pojem „inžinierske siete“ nie je legálne definovaný, možno pod ním rozumieť inžinierske stavby v zmysle Stavebného zákona<sup>95</sup>, kde patria najmä nadzemné a podzemné rozvody a zariadenia na prenos vody, elektriny, plynu, kanalizácie a elektronických komunikácií. Tieto siete sa súhrnne označujú aj ako siete technického vybavenia územia.

Z pohľadu realizácie Projektu je podstatné, že takéto inžinierske siete slúžia verejnému záujmu a v zmysle Zákona o správe majetku štátu<sup>96</sup> ich možno zriaďovať a prevádzkovať aj na cestách I. triedy, ktorých súčasťou sú aj mostné konštrukcie.

Vo všeobecnosti platí, že vybraní prevádzkovatelia inžinierskych sietí sú oprávnení zriaďovať a prevádzkovať inžiniersku sieť len v nevyhnutnom rozsahu, za primeranú náhradu a ak je to vo verejnom záujme. Za rovnakých podmienok sú oprávnení umiestňovať vedenia alebo ich iné časti na cudzej nehnuteľnosti alebo v cudzej nehnuteľnosti alebo cudzie nehnuteľnosti nimi križovať. Povinnosti zodpovedajúce týmto oprávneniam sú vecnými bremenami viaznucami na dotknutých nehnuteľnostiach, ktoré sa síce zapisujú do katastra nehnuteľností, no ich vznik nie je zápisom podmienený.

<sup>94</sup> § 21 ods. 2 Telekomunikačného zákona

<sup>95</sup> § 4 ods. 2 Stavebného zákona

<sup>96</sup> § 13a Zákona o správe majetku štátu



Aj vzhľadom na historické súvislosti nie sú inžinierske siete na mostoch jednoznačne zmapované a vyhľadávanie informácií týkajúcich sa ich existencie, povahy a vlastníctva je často komplikované a nejednoznačné. V praxi sú tak na mostoch (alebo ich bezprostrednom okolí) často zriadené inžinierske siete, o ktorých nemá SSC ako správca ciest vedomosť. Zároveň však v zmysle platnej legislatívy platí, že SSC má povinnosť rešpektovať práva prevádzkovateľa takýchto inžinierskych sietí. Informácie o existujúcich inžinierskych sieťach môže SSC, resp. Koncesionár získať priamo od prevádzkovateľov relevantných inžinierskych sietí, ktorí sú povinní po vyzvaní tieto informácie poskytnúť.

Vzhľadom na stav mostov a predpokladaný rozsah rekonštrukcie je možné očakávať, že rekonštrukcie budú zahŕňať aj manipuláciu s inžinierskou sieťou na mostoch alebo v ich bezprostrednom okolí, čo v niektorých prípadoch môže vyvolať potrebu premiestnenia niektorých prvkov alebo zmenu trasy inžinierskej siete, tzv. preložku. Počas procesu získavania príslušných rozhodnutí podľa Stavebného zákona (napr. rozhodnutia o stavebnom zámere) bude vzhľadom na práva prevádzkovateľa inžinierskej siete nevyhnutné získať jeho súhlasné stanovisko k preložke navrhovanej Koncesionárom.

Prevádzkovateľ inžinierskej siete je vo všeobecnosti povinný vydať súhlasné stanovisko, môže však namietat navrhovanú preložku inžinierskych sietí, ak navrhovaný spôsob preložky:

- ▲ je v rozpore s platnými právnymi predpismi, technickými normami alebo podmienkami určenými prevádzkovateľom;
- ▲ ohrozuje bezpečnosť prevádzky inžinierskej siete alebo tretích osôb;
- ▲ môže viesť k poškodeniu zariadení;
- ▲ nezabezpečuje zachovanie funkčnosti a spoľahlivosti inžinierskej siete.

**V praxi prevádzkovateľ inžinierskej siete v stanovisku určí o. i. technické podmienky preložky. Pri rekonštrukcii starších mostov a príslušných inžinierskych sietí tak prevádzkovateľ môže vyžadovať významnú modernizáciu siete v zasiahnutom území.** Existuje tak riziko, že technické podmienky určené prevádzkovateľom môžu presahovať požiadavky platných technických noriem, čo môže zvýšiť finančné a časové náklady na realizáciu konkrétnej časti Projektu (t. j. rekonštrukcie konkrétneho mosta).

V záujme predchádzania neočakávaným požiadavkám prevádzkovateľov inžinierskych sietí do úvahy pripadá napr. aj uzavretie memoránd o spolupráci s významnými prevádzkovateľmi inžinierskych sietí, alebo združeniami prevádzkovateľov, cieľom ktorých by bola predbežná úprava postupu pri vydávaní stanovísk prevádzkovateľov inžinierskych sietí. Zúženie rozsahu prípustných požiadaviek zo strany prevádzkovateľa v súvislosti s realizáciou preložky by mohlo prispieť k minimalizácii negatívnych finančných a časových dopadov na realizáciu Projektu.

#### 4.1.2.3.3 Náklady na preložku

Problematika znášania nákladov na preložku je upravená priamo v príslušných právnych predpisoch. **Vo všeobecnosti náklady znáša osoba, ktorá potrebu preložky vyvolala. V prípade Projektu tak náklady znáša stavebník.**<sup>97</sup> Napriek možnosti preniesť náklady na preložku na prevádzkovateľa dohodou, je možné predpokladať, že náklady bude znášať Koncesionár. V tejto súvislosti prichádza do úvahy možnosť legislatívnej zmeny, ktorá by docielila rozloženie nákladov medzi Koncesionára a prevádzkovateľa inžinierskej siete.

#### 4.1.2.3.4 Inžinierske siete umiestnené na moste bez súhlasu SSC

V zmysle Cestného zákona<sup>98</sup> sa elektrické, telekomunikačné, vodovodné, kanalizačné a iné vedenia, zariadenia na rozvod tepla a vykurovacích plynov, nesmú umiestňovať v telese ciest a na cestných pomocných pozemkoch, pokiaľ nie sú zriaďované pre potreby diaľnic, ciest alebo miestnych ciest, alebo ak zákon neurčí inak.

Cestný zákon obsahuje výnimky pre uloženie inžinierskych sietí v telese a na pomocných pozemkoch, ktoré však podmieňuje splnením ďalších kritérií a súhlasom cestného správneho orgánu. Inštalácia inžinierskych sietí preto nesmie byť svojvoľná a správca mosta by mal mať prehľad o umiestnených inžinierskych sieťach.

**Vzhľadom na historické súvislosti (prípadne aj iné súvislosti) nemožno vylúčiť, že na mostoch sú umiestnené inžinierske siete, pri ktorých z rozličných dôvodov nedošlo k splneniu zákonných požiadaviek (napr. inštalácia počas účinnosti inej právnej úpravy, svojvoľné umiestnenie inžinierskej siete a pod.). V praxi preto môžu byť na mostoch vedené inžinierske siete bez vedomia SSC.**

**Vzhľadom na verejnoprospešný význam inžinierskych sietí im právny poriadok priznáva ochranu bez ohľadu na okolnosti ich inštalácie.** Koncesionár preto musí rešpektovať práva prevádzkovateľa, nezasahovať do inžinierskej siete svojvoľne a pri preložke postupovať ako v prípade štandardnej inžinierskej siete.

Informácia o výskyte a rozsahu inžinierskych sietí v konkrétnom rekonštruovanom moste bude pre Koncesionára relevantná už v počiatočnej fáze prípravy podkladov a zabezpečovania rozhodnutia o stavebnom zámere.

<sup>97</sup> Napr. § 45 Zákona o energetike alebo § 24 ods. 4 Telekomunikačného zákona

<sup>98</sup> § 18 ods. 3 Cestného zákona



Identifikácia inžinierskej siete v neskoršej fáze realizácie, napr. v priebehu rekonštrukčných prác by predstavovala pomerne významné riziko pre Koncesionára, ktoré môže viesť k časovým prietahom a finančným nákladom spojeným so zabezpečovaním súhlasu a splnením požiadaviek prevádzkovateľa.

#### 4.1.2.3.5 Práva prevádzkovateľov inžinierskych sietí

V závislosti od konkrétneho druhu inžinierskej siete, ktorá má byť rekonštrukciou mosta v rámci Projektu dotknutá, sa bude aplikovať právna norma v príslušnej oblasti (napr. energetika, telekomunikácie, a i.).

V princípe sú z pohľadu realizácie Projektu podstatné najmä nasl. práva prevádzkovateľa<sup>99</sup>:

- ▲ právo vstupovať a vchádzať na cudzie pozemky a do cudzích objektov a zariadení v rozsahu a spôsobom nevyhnutným na výkon povolenej činnosti;
- ▲ právo na ochranu svojich zariadení;
- ▲ právo vyjadriť sa k projektovej dokumentácii preložky z hľadiska bezpečnosti, funkčnosti a prevádzkyschopnosti jeho sietí;
- ▲ právo určiť záväzné podmienky preložky – stanoviť technické a bezpečnostné podmienky, za ktorých sa preložka môže realizovať;
- ▲ právo na odborný dohľad v odôvodnených prípadoch (zložitá prekládka);
- ▲ právo na náhradu škody: Ak v dôsledku neodborného vykonania preložky dôjde k poškodeniu jeho zariadení, má prevádzkovateľ právo na náhradu vzniknutej škody.

Vybraným právam prevádzkovateľa inžinierskej siete korešpondujú povinnosti Koncesionára pri realizácii Projektu. Možné riziká súvisia najmä s právom prevádzkovateľa vyjadriť sa k projektovej dokumentácii preložky, určovať záväzné podmienky preložky (viď. bod 4.1.2.2.20 vyššie) a všeobecné právo ochrany zariadenia.

Vzhľadom na množstvo rekonštruovaných mostov a geograficky roztrieštenú povahu realizácie Projektu, nie je vo fáze prípravy Štúdie možné pripraviť zoznam konkrétnych prevádzkovateľov inžinierskych sietí a iných relevantných osôb dotknutých Projektom. Je však zrejmé, že ich identifikácia predstavuje podstatnú súčasť prípravnej fázy rekonštrukcie každej stavby (mosta).

Exemplifikatívne je možné očakávať potrebu koordinácie najmä s nasledovnými organizáciami:

- ▲ Telekomunikačné spoločnosti,
- ▲ Distribučné energetické spoločnosti,
- ▲ Špecializované organizácie v oblasti dopravy,
- ▲ Organizácie vodného hospodárstva a vodných ciest,
- ▲ Samosprávy.

Bez súhlasu prevádzkovateľa inžinierskej siete nie je Koncesionár oprávnený zabezpečiť jej odstránenie alebo preložku, čo môže mať negatívny finančný a časový dopad na realizáciu Projektu. Rizikovým faktorom je nesprávna identifikácia, nedostupnosť alebo neposkytnutie súčinnosti na strane prevádzkovateľov, ako aj problematika sietí bez známych správcov.

V nadväznosti na vyššie uvedené nastavenie práv prevádzkovateľa inžinierskej siete prichádza do úvahy legislatívna zmena. Obmedzenie rozsahu práv prevádzkovateľa by mohlo minimalizovať riziko negatívneho finančného a časového dopadu na realizáciu Projektu.

#### 4.1.2.3.6 Zhodnotenie rizík vo vzťahu k inžinierskym sieťam

Medzi podstatné riziká Projektu v oblasti inžinierskych sietí sa radí absencia uceleného prehľadu sietí inštalovaných na mostoch a ich správcov. Nedostatok informácií, umocnený možným výskytom inžinierskych sietí umiestnených bez vedomia správcu mostov, predstavuje riziko pre Koncesionára, ktoré môže mať negatívny dopad na realizáciu Projektu najmä z časového a finančného hľadiska.

Povinnosť získať súhlasné stanovisko prevádzkovateľa inžinierskej siete s preložkou inžinierskej siete potrebnou na realizáciu rekonštrukcie predstavuje ďalšie riziko Projektu. Vzhľadom na právo prevádzkovateľa inžinierskej siete podmieňovať udelenie kladného vyjadrenia splnením (aj) neštandardných technických požiadaviek, vzniká na strane Koncesionára riziko negatívneho finančného a časového dopadu na realizáciu Projektu.

---

<sup>99</sup> Napr. § 11 Zákona o energetike

**Tabuľka 51: Sumarizačná tabuľka rizík súvisiacich s inžinierskymi sieťami**

Riziko	Zhodnotenie závažnosti	Možné riešenie
Neúplná alebo chýbajúca evidencia inžinierskych sietí (a siete inštalované bez vedomia správcu)	Významné riziko  Koncesionár alebo správca nemá prehľad o existujúcich sieťach, ktoré môžu byť na mostoch alebo v ich okolí.	Včasná identifikácia jednotlivých inžinierskych sietí.  Včasná koordinácia s príslušným správcou siete.  Vhodné nastavenie rozdelenia rizík, prípadné zakotvenie kompenzačnej udalosti v rámci Koncesnej zmluvy.
Právna ochrana inžinierskej siete	Významné riziko  Koncesionár musí získať súhlasné stanovisko na preložku inžinierskej siete, čo môže byť časovo, finančne a technicky náročné.  Riziko podmienenia súhlasu splnením neštandardných technických požiadaviek.	Včasná koordinácia s príslušným správcou siete, uzavretie memoránd o spolupráci.  Vhodné nastavenie rozdelenia rizík, prípadné zakotvenie kompenzačnej udalosti v rámci Koncesnej zmluvy.
Náklady na preložky	Významné riziko  Náklady na preložku inžinierskej siete vo všeobecnosti znáša Koncesionár.  Vzhľadom na nejasný rozsah inžinierskych sietí hrozí negatívny dopad na náklady Projektu.	Úprava Koncesnej zmluvy medzi Zadávateľom a Koncesionárom.  Vhodné nastavenie rozdelenia rizík, prípadné zakotvenie kompenzačnej udalosti v rámci Koncesnej zmluvy.

Zdroj: Právna analýza Poradcov

#### 4.1.2.3.7 Mitigácia rizík v súvislosti s inžinierskymi sieťami

S poukazom na vyššie uvedené je možné zhrnúť kroky na zmiernenie rizík v súvislosti s inžinierskymi sieťami nasledovne:

- Včasná identifikácia inžinierskych sietí, ktoré môžu byť dotknuté realizáciou Projektu;
- Rámcová úprava vzťahov so správcami inžinierskych sietí, napr. prostredníctvom memoranda o spolupráci;
- Včasná koordinácia s príslušným správcou siete, ktorej výsledkom by mala byť dohoda, ktorá určí podmienky prípadnej prekládky siete, a ktorá nebude mať dopad na jednotlivé položky, ktoré sú predmetom rekonštrukcie vo vzťahu k Projektu;
- Úprava Koncesnej zmluvy medzi Zadávateľom a Koncesionárom, ktorá bude upravovať vhodné rozdelenie rizík, ktoré môžu vzniknúť v súvislosti s prekládkou inžinierskych sietí;
- Prípadná zmena legislatívy, ktorá by posilnila postavenie správcu mostov (čo by malo priamy vplyv aj na Koncesionára) voči právam prevádzkovateľom inžinierskych sietí.

#### 4.1.2.4 Analýza vybraných právnych aspektov obmedzenia dopravy

##### 4.1.2.4.1 Úvod do problematiky

Vzhľadom na povahu mosta ako stavby prekonávajúcej prekážku predstavujú mosty prirodzené dopravné zúženia, ktorých prevádzka má závažný dopad na dopravu v ich spádovej oblasti. Počas realizácie Projektu je z technických dôvodov možné predpokladať čiastočné alebo úplne obmedzenie dopravy na dotknutých mostoch. Napriek tomu, že z dlhodobého hľadiska je možné predpokladať, že Projekt bude mať pozitívny dopad na užívateľov cestnej infraštruktúry, krátkodobu môžu byť dopravné obmedzenia predmetom kritiky zo strany verejnosti. Dopravné obmedzenia môžu mať dopad aj na dostupnosť služieb PZ SR alebo záchranných zložiek, a preto je potrebné realizáciu Projektu nastaviť tak, aby bola čo najmenej dotknutá dopravná obslužnosť na dotknutých územiach a bola zabezpečená plynulosť cestnej premávky v čo najväčšej možnej miere. V tejto súvislosti je nevyhnutné vhodne naplánovať obchádzkové trasy. Zároveň realizácia Projektu by mala vo vzťahu k nastaveniu obchádzkových trás brať do úvahy aj záujmy dotknutých subjektov (napr. VÚC, obce, verejný dopravcovia a pod.).

Účelom tejto podkapitoly je pomenovať vybrané právne otázky spojené s riešením dopravných obmedzení, najmä procesu schvaľovania obchádzkových trás, ktoré by mohli mať negatívny dopad na finančnú aj časovú stránku realizácie Projektu.

Vybrané relevantné právne predpisy v oblasti obchádzkových trás:

- ▲ Cestný zákon,
- ▲ Zákon o cestnej premávke.

#### 4.1.2.4.2 Právna analýza vybraných právnych aspektov obmedzenia dopravy

V závislosti od technických okolností sa pri realizácii rekonštrukcie mostov predpokladá dočasné obmedzenie dopravy, spočívajúce v úplnom alebo čiastočnom obmedzení prístupu užívateľov na opravované mosty. Rozsah obmedzení sa môže líšiť podľa skupiny užívateľov, napr. doprava v polovičnom profile pre osobnú automobilovú dopravu môže byť prípustná, kým cestná nákladná doprava musí byť odklonená na obchádzkovú trasu, alternatívne sa môže nariadiť obchádzka alebo odklon.

Premávka na cestách (ktorých súčasťou sú aj mosty v rámci Projektu) sa môže na určitý čas čiastočne alebo úplne uzatvoriť, alebo sa môže nariadiť obchádzka alebo odklon, ak to vyžaduje nevyhnutný verejný záujem, najmä bezpečnosť dopravy, stavba, údržba alebo ochrana cesty.<sup>100</sup> Obmedzovanie dopravy, napr. uzatvorenie jedného cestného pruhu, je možné len na základe rozhodnutia príslušného cestného správneho orgánu a v súlade s podmienkami, ktoré príslušný orgán určí. Obchádzková trasa by mala viesť po cestách, ktoré sú svojou kategóriou a technickým stavom primerané očakávanej intenzite a zloženiu dopravy. Je potrebné zohľadniť šírku vozovky, nosnosť mostov a priepustov, smerové a výškové pomery, ako aj aktuálny stav vozovky. Určené obmedzenie by malo byť čo najkratšie a časovo najmenej náročné pre účastníkov premávky.

Cestným správnym orgánom je vo všeobecnosti okresný úrad. V prípade mostov na cestách I. triedy relevantných z pohľadu Projektu, budú príslušné okresné úrady v sídle kraja, v ktorom sa rekonštruovaný most nachádza. Podkladom na vydanie rozhodnutia je stanovisko správcu danej pozemnej komunikácie (teda SSC) a krajského dopravného inšpektorátu.

Ak obchádzková trasa zasahuje do územia obce, je taktiež vhodné zohľadniť aj stanoviská a požiadavky obcí, keďže tieto majú záujem na minimalizovaní negatívnych dopadov obchádzky na život obyvateľov a dopravnú situáciu v ich území. Je však potrebné podotknúť, že obchádzkovú trasu sú obce povinné strpieť. Ak obchádzková trasa vedie po cestách II. alebo III. triedy v správe VÚC, je potrebná aj ich súčinnosť. VÚC majú navyše prehľad o stave a zaťažiteľnosti ciest v ich správe a môžu poskytnúť cenné informácie pri plánovaní obchádzky. Rovnako tak je vhodné, aby bolo plánovanie obchádzkových trás konzultované a koordinované s NDS, ako správcom diaľnic (ak by obchádzkové trasy zahŕňali aj diaľnice). Z praktického hľadiska je pri plánovaní obchádzkových trás súčinnosť NDS, dotknutých VÚC a obcí nevyhnutná.

V závislosti od individuálnych okolností rekonštruovaného mosta je vhodné zvážiť konzultáciu aj s ďalšími dotknutými subjektami (napr. poskytovatelia verejnej dopravy, záchranné zložky, Národné centrum vojenskej dopravy Ozbrojených síl Slovenskej republiky a pod.). Cestný správny orgán môže zvážiť pripomienky k navrhovanému obmedzeniu, vo všeobecnosti však ďalšie subjekty nie sú kompetentné do určenia obchádzkovej trasy zasahovať.

#### 4.1.2.4.3 Alternatívne obchádzkové trasy pre špecifické skupiny účastníkov cestnej premávky

Jedna obchádzková trasa by mala byť určená pre všetkých účastníkov cestnej dopravy bez ohľadu na ich charakter. Z technických dôvodov však určenie spoločnej obchádzkovej trasy nemusí vždy byť možné. V takom prípade príslušný cestný správny orgán určí paralelnú obchádzkovú trasu pre rôzne skupiny účastníkov cestnej premávky.

Špecifickým prípadom je alternatívna obchádzková trasa určená po diaľnici, na ktorú nemajú prístup všetci účastníci cestnej premávky (napríklad poľnohospodárske vozidlá, nemotorové vozidlá, cyklisti). V závislosti od povahy dotknutých účastníkov cestnej premávky a rozsahu obmedzenia vyplývajúceho z alternatívnej obchádzkovej trasy, pripúšťa Zákon o cestnej premávke<sup>101</sup> udelenie výnimky PZ SR, alebo MV SR, ak takáto výnimka presahuje územie kraja. MV SR môže za zákonom stanovených podmienok vydať aj všeobecné povolenie výnimky s platnosťou na celé územie SR. V povolení výnimky sa určujú podmienky jej používania, časová a územná platnosť a iné prípadné obmedzenia.

Zákon o cestnej premávke umožňuje udeliť výnimku aj pre bližšie neurčenú skupinu osôb. Inštitút tak môže v prípade problematických obchádzkových trás napomôcť zabezpečeniu prepravy všetkých účastníkov cestnej premávky, vrátane tých, ktorí za štandardných okolností nemajú na diaľnicu povolený vstup.

<sup>100</sup> § 7 Cestného zákona

<sup>101</sup> § 140 Zákona o cestnej premávke

#### 4.1.2.4.4 Náklady spojené s obchádzkou

Užívatelia cesty nemajú nárok na náhradu prípadných vyšších nákladov, ktoré im vzniknú v dôsledku uzávierky, obchádzky alebo odklonu<sup>102</sup>. Cestný správny orgán, je však povinný zabezpečiť, aby uzávierka, obchádzka alebo odklon boli obmedzené na najkratší možný čas, a aby boli riadne technicky zabezpečené a čo najvýhodnejšie.

V niektorých prípadoch môže byť obchádzková trasa určená po spoplatnenom úseku cesty. Užívateľom cesty tak vznikajú dodatočné náklady v podobe úhrady za spoplatnený úsek. V súčasnosti neexistuje všeobecná právna úprava, podľa ktorej by obchádzkové úseky boli vyňaté automaticky. V špecifických prípadoch je však možné zvážiť dočasné opatrenia, ktoré by mohli zmierniť dopady na užívateľov v dôsledku rozsiahlych a dlhotrvajúcich obchádzok vedúcich cez spoplatnené úseky, vrátane vyňatí obchádzkových úsekov zo zoznamu spoplatnených úsekov.

V súvislosti s obchádzkou a s tým spojenou zvýšenou cestnou premávkou na obchádzkových trasách môžu vznikať náklady aj obciam a samosprávnym krajom, ako správcom ciest II. III. triedy a miestnych a účelových komunikácií, po ktorých môžu byť obchádzkové trasy vedené. Obce a VÚC sú zvýšenú cestnú premávku na obchádzkových trasách povinné strpieť, pričom za prípadné zvýšené využívanie ciest nie sú kompenzované. Je však nutné upriamiť pozornosť na to, že vo všeobecnosti platí, že náklady na potrebnú úpravu obchádzkovej trasy, na jej údržbu počas obchádzky, ako aj na jej prípadné uvedenie do pôvodného stavu (napr. oprava vozovky) po skončení obchádzky uhrádza ten, kto požiadal o uzávierku alebo o obchádzku.

Súčasná nastavenie právnej úpravy nákladov spojených s obchádzkami by mohlo byť predmetom legislatívnej zmeny. Napríklad automatické vyňatie obchádzkových úsekov zo zoznamu spoplatnených úsekov by mohlo zvýšiť komfort užívateľov a administratívnu záťaž orgánov podieľajúcich sa na rozhodovaní o udeľovaní výnimiek.

#### 4.1.2.4.5 Zhodnotenie rizík v oblasti obmedzení dopravy

Predpokladom realizácie rekonštrukcie jednotlivých mostov v rámci Projektu je určenie obmedzení dopravy podľa konkrétnych okolností. Rizikovým faktorom z pohľadu Projektu je preto nečinnosť na strane cestného správneho orgánu, ktorých rozhodnutie vydáva, alebo subjektov poskytujúcich podklady na rozhodnutie.

Obce majú ako dotknuté subjekty zákonnú povinnosť strpieť obmedzenia dopravy a nie sú kompenzované za prípadné náklady, ktoré im v súvislosti s obmedzeniami môžu vzniknúť. V prípade neprimeraného trvania alebo rozsahu obmedzení a nákladov však vzniká riziko negatívneho postoja samospráv k Projektu.

Zároveň však platí, že náklady na potrebnú úpravu obchádzkovej trasy, na jej údržbu počas obchádzky, ako aj na jej prípadné uvedenie do pôvodného stavu po skončení obchádzky uhrádza ten, kto požiadal o uzávierku alebo o obchádzku. Táto skutočnosť teda môže mať negatívny vplyv na nákladovú časť Projektu a je ju potrebné pri realizácii Projektu vziať do úvahy.

Obmedzenia dopravy môžu pre verejnosť predstavovať významné zníženie dopravného komfortu a v prípade neprimeraného trvania alebo rozsahu obmedzenia môžu viesť k negatívnemu spoločenskému vnímaniu Projektu.

Tabuľka 52: Sumarizačná tabuľka rizík súvisiacich s obmedzením dopravy

Riziko	Zhodnotenie závažnosti	Možné riešenie
Trvanie konania pred cestným správnym orgánom pri vydávaní rozhodnutia o obmedzení dopravy	Stredné riziko  Realizácia rekonštrukcie mosta je podmienená rozhodnutím o obmedzení dopravy podľa konkrétnych okolností.	Efektívne nastavenie obchádzkových trás.  Včasná koordinácia s príslušným orgánom.
Náklady spojené s úpravou a údržbou obchádzkových trás a potenciálne kompenzačné nároky vo vzťahu k uvedeniu obchádzkovej trasy do pôvodného stavu zo strany VÚC, obcí, prípadne iných subjektov	Stredné riziko  Neprimerané náklady môžu spôsobiť zvýšené finančné zaťaženie.	Efektívne nastavenie obchádzkových trás.  Vhodné nastavenie rozdelenia rizík, prípadné zakotvenie kompenzačnej udalosti v rámci Koncesnej zmluvy.
Neprimerané obmedzenia a náklady obcí	Nízke riziko  Neprimerané obmedzenia a náklady na strane obcí a VÚC môžu viesť k negatívnemu spoločenskému vnímaniu Projektu.	Včasná koordinácia s príslušným orgánom.  Vhodné nastavenie komunikačnej stratégie.
Neprimerané obmedzenia dopravy	Nízke riziko	Vhodné nastavenie komunikačnej stratégie.

<sup>102</sup> § 7 ods. 1 Cestného zákona

Riziko	Zhodnotenie závažnosti	Možné riešenie
	Neprimerané obmedzenia môžu viesť k negatívnemu spoločenskému vnímaniu Projektu.	

Zdroj: Právna analýza Poradcov

#### 4.1.2.4.6 Mitigácia rizík vo vzťahu k obmedzeniam dopravy

S poukazom na vyššie uvedené, je možné zhrnúť kroky na vylúčenie alebo zmiernenie rizík v súvislosti s obmedzením dopravy nasledovne:

- Včasná príprava podkladov a efektívne naplánovanie obchádzkových trás (aj po koordinácii s dotknutými orgánmi);
- Včasná komunikácia so subjektami, ktoré môžu byť dotknuté dopravnými obmedzeniami (NDS, obce, VÚC a pod.);
- Včasná komunikácia s orgánmi štátnej správy, ktoré rozhodujú o obchádzkových trasách (dopravných obmedzeniach);
- Vhodná komunikácia s verejnosťou vo vzťahu k dopravným obmedzeniam;
- Atrahovanie právomoci ústredným štátnym orgánom (napr. MD SR) vo vzťahu k rozhodovaniu o obchádzkových trasách (dopravných obmedzeniach), podmienené zmenou legislatívy.

Na zjednodušenie a zefektívnenie vyššie uvedeného postupu pripadá do úvahy aj zmena príslušnej legislatívy.

#### 4.1.2.5 Analýza právnych otázok týkajúcich sa životného prostredia a poľnohospodárstva

##### 4.1.2.5.1 Úvod do problematiky

Cieľom tejto časti Štúdie je poskytnúť právny pohľad na uskutočniteľnosť Projektu z hľadiska požiadaviek slovenských právnych predpisov na ochranu životného prostredia, najmä vody, pôdy, ovzdušia, prírody a krajiny, ako aj pri posudzovaní vplyvov plánovaných činností na životné prostredie, t. j. identifikovať kľúčové environmentálne povolenia, posúdiť zložitosť ich získania a navrhnúť stratégiu pre minimalizáciu environmentálnych rizík a zabezpečenie súladu Projektu s platnou environmentálnou legislatívou.

Splnenie podmienok vyplývajúcich z týchto predpisov je nevyhnutné na získanie povolení a súhlasov od príslušných orgánov verejnej správy, potrebných na riadnu a včasnú realizáciu Projektu v súlade s princípmi ochrany životného prostredia. Predmetom analýzy boli najmä:

- ▲ **povinnosti vyplývajúce z posudzovania vplyvov na životné prostredie (EIA)**, vrátane identifikácie prahových hodnôt pre povinné hodnotenie alebo zisťovacie konanie pre Projekt ako celok aj pre jeho jednotlivé časti, s osobitným dôrazom na kumulatívne vplyvy a špecifiká spojené s tromi navrhovanými metódami rekonštrukcie;
- ▲ potenciálne zásahy do chránených území národnej a európskej sústavy (Natura 2000), vrátane procesov primeraného hodnotenia a možností získania výnimiek;
- ▲ ochrana vodných tokov, ktoré mosty preklenujú, vrátane požiadaviek na stavebné zásahy do korýt, ochrany pred povodňami, ochranných pásiem a zabezpečenia migračnej priechodnosti pre vodné organizmy;
- ▲ ochrana poľnohospodárskeho pôdneho fondu v prípadoch, keď si rekonštrukcia vyžiada zmenu trasovania ciest a záber pôdy;
- ▲ ochrana drevín a postupy pri ich prípadnom výrube a náhradnej výsadbe ako aj ďalšie relevantné environmentálne povolenia a súhlasy nevyhnutné pre realizáciu Projektu, vrátane možných archeologických nálezov.

Vybrané relevantné právne predpisy v oblasti životného prostredia a poľnohospodárstva:

- ▲ Stavebný zákon,
- ▲ Zákon o EIA,
- ▲ Zákon o ochrane prírody a krajiny,
- ▲ Vodný zákon,
- ▲ Zákon o ochrane PF.

##### 4.1.2.5.2 Posudzovanie vplyvov Projektu na životné prostredie podľa Zákona o EIA

Zákon o EIA je základným právnym nástrojom na zabezpečenie environmentálnej prevencie pri príprave a povoľovaní navrhovaných činností s významným vplyvom na životné prostredie. **Úlohou procesu posudzovania**



**vplyvov na životné prostredie je aj informovať verejnosť o plánovaných investičných zámeroch a poskytnúť verejnosti možnosť zapojiť sa do procesu posudzovania vplyvov.**

Procesom EIA prechádza investičný zámer alebo jeho navrhovaná zmena, ktoré môžu mať výrazný vplyv na životné prostredie. Posudzujú sa priame aj nepriame vplyvy investičného zámeru na zdravie obyvateľstva, životné prostredie, prírodné zdroje, majetok a kultúrne pamiatky. Po realizácii investičného zámeru musí navrhovateľ zistiť, či nie sú vplyvy väčšie, ako sa predpokladalo v procese posudzovania vplyvov, a podľa toho ďalej konať. Posudzovanie predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie sa musí zabezpečiť ešte pred tým, než je o ňom rozhodnuté v konaní o stavebnom zámere<sup>103</sup>. **Posúdenie v rámci EIA je tak nevyhnutným predpokladom na riadnu a včasnú realizáciu Projektu.**

Proces EIA môže prebiehať v dvoch úrovniach podľa rozsahu a povahy vplyvov, a to

- ▲ ako **úplné posúdenie** s vypracovaním správy o hodnotení a verejným prerokovaním, alebo
- ▲ v zjednodušenej forme **zisťovacieho konania** (*screening*, tiež známe aj ako „malá EIA“), ktorého výsledkom je rozhodnutie, či sa vyžaduje úplné posúdenie.

Úplné posúdenie je administratívne náročný proces, ktorého dĺžka závisí od okolností konkrétneho prípadu a môže presahovať 12 mesiacov. Vznik povinnosti realizovať úplné posúdenie v zmysle Zákona o EIA tak predstavuje riziko pre včasnú realizáciu Projektu.

Povinnosť vykonať posúdenie alebo zisťovacie konanie v zmysle Zákona o EIA závisí od splnenia podmienok uvedených v Prílohe č. 8 Zákona o EIA. Podľa Zákona o EIA musí byť predmetom posudzovania vplyvov každá navrhovaná činnosť uvedená v Prílohe č. 8, Kapitole 12 (Doprava), Časti A alebo Časti B Zákona o EIA, ak to vyplýva zo záväzného stanoviska zo zisťovacieho konania.<sup>104</sup> Z pohľadu Projektu je relevantná Kapitola 12 (Doprava) tejto prílohy, podľa ktorej:

- ▲ **Výstavba štvorpruhových ciest (alebo prestavba existujúcich dvojpruhových ciest na štyri pruhy)** s dĺžkou **10 km a viac, spadá automaticky do kategórie A (povinné posúdenie)**; ak má taká stavba dĺžku **7,5 až 10 km**, spadá do kategórie B (zisťovacie konanie). To znamená, že rozšírenie cesty I. triedy z dvojpruhovej na štvorpruhovú by si vyžiadalo povinné posúdenie EIA. V rámci Projektu však rekonštrukcia mostov spravidla nezahŕňa zmenu kategórie alebo počtu pruhov ciest, preto sa vznik povinnosti posudzovania podľa tohto bodu nepredpokladá.
- ▲ **Výstavba ciest s menej ako štyrmi pruhmi** (t. j. bežných dvojpruhových ciest I. triedy) s kontinuálnou dĺžkou **od 7,5 km a viac** patrí do kategórie B. Inými slovami, nová trasa cesty I. triedy dlhšia ako 7,5 km nemusí automaticky prejsť kompletným posúdením, ale **predpokladá sa zisťovacie konanie**. Táto kategória by sa Projektu významne dotkla iba v prípade rozsiahlejšej výstavby ciest nad stanovenú hranicu, ktorú však Projekt nepredpokladá. Predpokladá sa len výstavba lokálnych preložiek trás v nadväznosti na výstavbu nových mostov a to s dĺžkou nepresahujúcou vyššie uvedenú hranicu.
- ▲ **Pre kratšie úseky ciest** (napríklad samotný most alebo nová preložka cesty I. triedy kratšia než 7,5 km) Zákonom o EIA **povinné posudzovanie ani zisťovacie konanie neustanovuje. Do tejto kategórie by v princípe mala spadať väčšina mostov rekonštruovaných v rámci Projektu.** Povinnosť vykonať EIA však môže vzniknúť, ak to odôvodňujú iné okolnosti (napr. významný vplyv na chránené územie Natura 2000) alebo pri aplikácii extenzívneho výkladu Zákona o EIA, podľa ktorej by sa na účely posúdenia splnenia podmienky dĺžky 7,5 km do úvahy brala dĺžka celého úseku cesty, na ktorej sa most nachádza, nie len konkrétny most a jeho rekonštrukciou dotknuté okolie (tzv. stavebná dĺžka).

**Zisťovaciemu konaniu** podľa Zákona o EIA podlieha nielen každá nová navrhovaná činnosť uvedená v Prílohe č. 8 Časti B, ako aj niektoré činnosti z Časti A za špecifických podmienok, ale aj zmeny existujúcich činností, ktoré môžu mať významný nepriaznivý vplyv.<sup>105</sup> Posúdeniu tak podliehajú aj zmeny už realizovaných činností, ak môžu spôsobiť nové významné vplyvy na životné prostredie. Povinnosti v zmysle Zákona o EIA preto nie je možné eliminovať postupným rozširovaním v rozsahu, ktoré samostatne nespĺňa prahové hodnoty.

#### **4.1.2.5.2.1 Zmena navrhovanej činnosti a kumulatívne vplyvy**

Pojem *„zmena navrhovanej činnosti“* je definovaný v Zákone o EIA.<sup>106</sup> Ide o zmenu činnosti uvedenej v Prílohe č. 8 Časti A, ak táto zmena sama osebe dosahuje prahovú hodnotu, alebo ak ide o zmenu, ktorá síce prahovú hodnotu nedosahuje, ale môže mať významný nepriaznivý vplyv na životné prostredie a vyplýva to zo záväzného stanoviska zo zisťovacieho konania.<sup>107</sup> Za zmenu sa považuje aj ukončenie činnosti spojené s likvidáciou, sanáciou či rekultiváciou, ak nebolo súčasťou pôvodného posudzovania.<sup>108</sup> Každá rekonštrukcia mosta, najmä ak ide o jeho zbúranie a výstavbu nového, môže byť považovaná za zmenu existujúcej cesty I. triedy.

<sup>103</sup> § 57 ods. 2 písm. b) Stavebného zákona

<sup>104</sup> § 18 ods. 1 Zákona o EIA

<sup>105</sup> § 18 ods. 2 Zákona o EIA

<sup>106</sup> § 3 ods. 1 písm. g) Zákona o EIA

<sup>107</sup> § 18 ods. 1 písm. d) a e) a ods. 3 Zákona o EIA

<sup>108</sup> § 18 ods. 3 Zákona o EIA



Z hľadiska posudzovania vplyvov na životné prostredie je pre Projekt významná úprava Zákona o EIA týkajúca sa kumulatívnych vplyvov: *"Ak ide o viacero na seba nadväzujúcich zmien tej istej činnosti, ktoré samostatne nedosahujú prahové hodnoty uvedené v prílohe č. 8, ale v súčte ich dosahujú alebo prekračujú, považujú sa tieto zmeny činnosti za jednu činnosť."*<sup>109</sup> Toto ustanovenie má zabrániť účelovému rozdeľovaniu, kedy by sa rozsiahly projekt umelo rozdelil na menšie časti, aby sa obišlo povinné hodnotenie. Aj keď jednotlivé rekonštrukcie mostov (najmä pri rekonštrukcii v polovičnom profile) nemusia samostatne dosiahnuť prahové hodnoty, ich súhrnný vplyv v rámci určitých logických celkov (napr. dlhšie úseky ciest I. triedy, úseky v rámci jedného povodia alebo chráneného územia) môže byť posúdený ako jedna činnosť, ktorá prahové hodnoty dosiahne alebo prekročí. Príslušný orgán (MŽP SR alebo príslušný okresný úrad) bude pravdepodobne skúmať, či tieto rekonštrukcie tvoria funkčne alebo priestorovo prepojený celok.

Nedostatočné zohľadnenie kumulatívnych vplyvov v počiatočnej fáze môže viesť k riziku, že neskôr bude potrebné dodatočné posudzovanie EIA, čo by znamenalo časové prieťahy a možné spochybnenie už vydaných povolení. Na druhej strane, proaktívny prístup, ktorý by spočíval v definovaní logických celkov Projektu pre účely EIA a v dôslednom posúdení kumulatívnych vplyvov v rámci týchto celkov, môže viesť k transparentnejšiemu a právne istejšiemu procesu. Takýto prístup môže byť aj administratívne efektívnejší než realizácia veľkého počtu individuálnych zisťovacích konaní pre každý most. Koncesionár by mal preto starostlivo zvážiť stratégiu prístupu k procesu EIA a teda či posudzovať Projekt individuálne, po jednotlivých mostoch, alebo ako sériu logicky prepojených projektov s dôrazom na kumulatívne vplyvy. Pri tomto rozhodovaní je vhodné zohľadniť aj prax a prípadné metodické usmernenia MŽP SR k posudzovaniu kumulatívnych vplyvov.

#### 4.1.2.5.2.2 Zisťovacie konanie<sup>110</sup>

Ak navrhovaná činnosť alebo jej zmena podlieha zisťovaciemu konaniu (napr. činnosti z prílohy č. 8 Časti B, alebo zmeny činností, ktoré nedosahujú prahové hodnoty, ale môžu mať významný vplyv), navrhovateľ predkladá príslušnému orgánu (okresný úrad, resp. MŽP SR) zámer (pre nové činnosti) alebo oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (pre zmeny). Príslušný orgán zašle tieto dokumenty dotknutým orgánom, dotknutej obci a zverejní ich, pričom verejnosť a dotknuté subjekty môžu predkladať stanoviská. **Výsledkom je záväzné stanovisko zo zisťovacieho konania, ktoré určí, či sa navrhovaná činnosť alebo jej zmena bude alebo nebude posudzovať podľa Zákona o EIA.** Ak sa má posudzovať podľa Zákona o EIA, súčasťou stanoviska je aj určený rozsah hodnotenia, pričom proti tomuto stanovisku je možné podať odvolanie.<sup>111</sup> Platnosť záväzného stanoviska je tri roky s možnosťou predĺženia.<sup>112</sup>

#### 4.1.2.5.2.3 Posudzovanie vplyvov

Ak navrhovaná činnosť spĺňa podmienky pre posudzovanie vplyvov v zmysle Časti A Prílohy č. 8 Zákona o EIA, podmienky spĺňa kumulatívne, z iných relevantných dôvodov, alebo ak to vyplýva zo záväzného stanoviska, ktoré je výsledkom zisťovacieho konania, navrhovaná činnosť alebo jej zmena sa bude posudzovať podľa Zákona o EIA. Súčasťou posudzovania vplyvov je najmä:

- ▲ **Rozsah hodnotenia a časový harmonogram:**<sup>113</sup> Určuje ho príslušný orgán po prerokovaní s navrhovateľom a dotknutými subjektmi. Stanovuje, ktoré varianty sa majú posudzovať, na ktoré aspekty sa má zamerať správa o hodnotení a aké odborné štúdie sú potrebné.
- ▲ **Správa o hodnotení činnosti:**<sup>114</sup> Vypracúva ju navrhovateľ v súlade s určeným rozsahom hodnotenia. Obsahuje podrobný opis činnosti, jej vplyvov na životné prostredie a zdravie ľudí, porovnanie variantov a návrh opatrení. Náležitosti správy sú uvedené v Prílohe č. 11 Zákona o EIA.
- ▲ **Verejné prerokovanie a stanoviská:**<sup>115</sup> Správa o hodnotení sa zverejňuje a doručuje dotknutým subjektom. Uskutočňuje sa verejné prerokovanie. Verejnosť a dotknuté subjekty môžu podávať písomné stanoviská.
- ▲ **Odborný posudok:**<sup>116</sup> Vypracúva ho odborne spôsobilá osoba určená príslušným orgánom. Hodnotí správu o hodnotení činnosti, doručené stanoviská a je podkladom na vydanie záverečného stanoviska.
- ▲ **Záverečné stanovisko:**<sup>117</sup> Vydáva ho príslušný orgán. Obsahuje celkové hodnotenie vplyvov, súhlas alebo nesúhlas s realizáciou činnosti (prípadne za akých podmienok a v ktorej variante) a požadovaný rozsah poprojektovej analýzy. Záverečné stanovisko je záväzným podkladom pre následné povoľovacie konania

<sup>109</sup> § 18 ods. 4 Zákona o EIA

<sup>110</sup> § 29 Zákona o EIA

<sup>111</sup> § 29 ods. 16 až 18 Zákona o EIA

<sup>112</sup> § 29 ods. 19 Zákona o EIA

<sup>113</sup> § 23 Zákona o EIA

<sup>114</sup> § 31 Zákona o EIA

<sup>115</sup> § 33 až § 35 Zákona o EIA

<sup>116</sup> § 36 Zákona o EIA

<sup>117</sup> § 37 Zákona o EIA

(napr. stavebné konanie).<sup>118</sup> Platnosť záverečného stanoviska je tri roky s možnosťou predĺženia (ako sa uvádza aj vyššie).<sup>119</sup>

#### 4.1.2.5.2.4 Konanie o podnete

Ak Koncesionár v zmysle právnej úpravy vyhodnotí, že zamýšľaná činnosť nespĺňa podmienky na posudzovanie vplyvov na životné prostredie, nie je formálny proces podľa Zákona o EIA nevyhnutný. Koncesionár by takýto záver mohol okrem výkladu Zákona o EIA oprieť aj o usmernenia príslušného orgánu. **Aj v takomto prípade je však ktorákoľvek fyzická alebo právnická osoba oprávnená podať odôvodnený písomný podnet MŽP SR ak sa domnieva, že plánovaná činnosť bude mať negatívny vplyv na životné prostredie a tým doceliť, aby sa plánovaná činnosť stala predmetom posudzovania vplyvov podľa Zákona o EIA.**<sup>120</sup> Podaním podnetu vzniká MŽP SR povinnosť formálne posúdiť, či činnosť posudzovaniu vplyvov na životné prostredie podlieha.

Po doručení podnetu, ktorým sa začína konanie o podnete, MŽP SR informuje orgány, na ktorých prebiehajú povoľovacie konania (napr. konanie o stavebnom zámere), ktoré by mali povoľovacie konanie prerušiť do rozhodnutia o podnete. V praxi je tak následkom podania podnetu zdržanie Projektu.

MŽP SR konanie o podnete nezačne, ak zistí, že jeho obsah nie je predmetom konania o podnete, alebo ak bolo v danej veci právoplatne skončené konanie o povolení (t. j. konanie o podnete sa neaplikuje, ak už k posúdeniu podľa Zákona o EIA došlo).<sup>121</sup> Po vyhodnotení podnetu príslušný orgán rozhodne nasledovne:

- ▲ činnosť sa nebude posudzovať podľa Zákona o EIA, čím sa konanie o podnete skončí, alebo
- ▲ činnosť sa bude posudzovať podľa Zákona o EIA, a pokračuje sa podľa úpravy Zákona o EIA o zisťovacom konaní.

Rozhodnutie v konaní o podnete môže účastník konania napadnúť opravným prostriedkom (rozklad), ktorý má odkladný účinok.

Existuje tak riziko, že aj keď Koncesionár (po konzultácii s príslušným orgánom) vyhodnotí, že pri (niektorých) mostoch nie je nutné vykonať posudzovanie vplyvov podľa Zákona o EIA, verejnosť iniciuje konanie o podnete (a podá opravný prostriedok), čím sa zvýši časová a administratívna záťaž realizácie Projektu. Z hľadiska mitigácie rizík spojených s posudzovaním vplyvov na životné prostredie je tak nevyhnutá včasná koordinácia s príslušným orgánom a správne vyhodnotenie požiadaviek na vykonanie posudzovania vplyvov.

#### 4.1.2.5.2.5 Dôsledky pre Projekt

Z vyššie uvedeného vyplýva, že problematika posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa Zákona o EIA bude relevantná najmä pre tie mostné stavby, ktoré predstavujú nové stavby alebo podstatnú zmenu parametrov existujúcich ciest. **Pre väčšinu rekonštrukcií, pri ktorých dôjde k nahradeniu existujúceho mosta novým mostom pri zachovaní doterajších parametrov, EIA formálne nebudú potrebné, ibaže by došlo k uplatneniu extenzívneho výkladu Zákona o EIA.** Každý zásah bude však nevyhnutné vyhodnotiť z hľadiska posudzovania vplyvov na životné prostredie (samostatne aj kumulatívne), či už formálne konzultáciou s orgánmi EIA (okresný úrad odbor ŽP, prípadne MŽP SR), alebo neformálne vyhodnotením konkrétnych okolností, aby sa potvrdilo, že sa zisťovacie konanie alebo posudzovanie nevyžaduje. V opačnom prípade hrozí dodatočný vznik povinnosti vykonať EIA, čo by mohlo Projekt významne zdržať.

#### 4.1.2.5.3 Ochrana prírody a krajiny

Zákon o ochrane prírody a krajiny spolu s príslušnou Vyhláškou MŽP SR predstavujú komplexný právny rámec pre ochranu biodiverzity, jednotlivých zložiek prírody a krajiny, vrátane osobitne chránených území, druhov rastlín a živočíchov a drevín.

V prípade Projektu je pravdepodobné, že viaceré lokality zasahujú do území so zvýšeným stupňom ochrany (napr. ochranné pásma národných parkov, chránené krajinné oblasti, chránené areály) alebo do území biotopov vzácných druhov živočíchov (biotop vodných živočíchov v riekach, mostné konštrukcie môžu byť útočiskom netopierov, atď.). Pre každý zásah je v nadväznosti na uvedené nutné zistiť, aké povolenia, súhlasy či výnimky podľa Zákona o ochrane prírody a krajiny budú potrebné resp. aplikovateľné. Konkrétne, pokiaľ by niektorý most ležal v ochrannom pásme, bude potrebné získať súhlas na stavebnú činnosť v chránenom území a v prípade najprísnejších chránených území výnimku z konkrétneho zákazu (čo povoľuje spravidla MŽP SR), kde sa vyžaduje zdokumentovať, že neexistuje iné riešenie a že činnosť je vo verejnom záujme, t. j. ide o časovo pomerne náročný proces.

<sup>118</sup> § 38 Zákona o EIA

<sup>119</sup> § 37 ods. 8 Zákona o EIA

<sup>120</sup> § 19 Zákona o EIA

<sup>121</sup> § 19 ods. 3 Zákona o EIA

Zákon o ochrane prírody a krajiny sa vzťahuje aj na krajinné prvky (aleje stromov, mokrade či riečne brehové porasty), pričom zasahovanie do nich (napr. výrub stromov mimo lesa) taktiež podlieha súhlasu orgánu ochrany prírody. Pri rekonštrukcii mostov bude často potrebné dočasne alebo trvalo odstrániť porasty resp. iné krajinné prvky na brehoch príslušných vodných tokov. Výrub drevín mimo lesa vyžaduje predchádzajúci súhlas a často aj náhradu vysadením nových drevín; orgán ochrany prírody môže uložiť tzv. náhradnú výsadbu alebo finančnú kompenzáciu.<sup>122</sup> Vyhláška MŽP SR detailne upravuje spoločenskú hodnotu drevín a postup výpočtu náhrad, čo bude aplikovateľné pri určovaní výšky prípadnej kompenzácie za vyrúbané stromy.

#### 4.1.2.5.3.1 Zásahy do chránených území a ochrana území európskeho významu (Natura 2000)

Osobitnú kategóriu ochrany tvoria územia európskej sústavy chránených území (Natura 2000), ktoré zahŕňajú chránené vtáčie územia (CHVÚ) a územia európskeho významu (ÚEV). Podľa Zákona o ochrane prírody a krajiny, akýkoľvek zásah (plán alebo projekt vrátane výstavby alebo rekonštrukcie mosta), ktorý môže mať samostatne alebo v kombinácii s inými plánmi alebo projektmi významný vplyv na územie Natura 2000, podlieha primeranému hodnoteniu jeho vplyvov na toto územie z hľadiska cieľov jeho ochrany. Takýto zásah možno schváliť alebo povoliť len vtedy, ak sa na základe primeraného hodnotenia preukáže, že nebude mať nepriaznivý vplyv na integritu dotknutého územia Natura 2000.<sup>123</sup> Toto posúdenie je obdobou EIA, avšak užšie zameranou len na ciele ochrany daného územia. Vykonáva ho orgán ochrany prírody a výsledkom je stanovisko, či plánovaná činnosť významne neovplyvní integritu územia. Pokiaľ by záver bol negatívny (významný vplyv sa nedá vylúčiť), činnosť možno povoliť len za prísnych podmienok a iba ak ide o dôležitý verejný záujem, neexistuje iná alternatíva a budú súčasne realizované kompenzačné opatrenia.<sup>124</sup> Pre Projekt to znamená, že každú lokalitu bude potrebné posúdiť aj z hľadiska sústavy Natura 2000. Je vhodné spojiť tento proces s EIA (ak prebieha EIA, takéto posúdenie sa robí v rámci nej), avšak ak EIA prebiehať nebude, osobitné stanovisko bude nutným podkladom pre povoľovacie konanie podľa Stavebného zákona.

Postup podľa Zákona o ochrane prírody a krajiny zahŕňa:<sup>125</sup>

- ▲ Povinnosť navrhovateľa predložiť návrh plánu alebo projektu orgánu ochrany prírody.
- ▲ Orgán ochrany prírody vydá odborné stanovisko k tomu, či zásah resp. projekt môže mať významný vplyv na posudzované územie.
- ▲ Ak nemožno vylúčiť pravdepodobnosť významného vplyvu, navrhovateľ je povinný zabezpečiť vypracovanie hodnotenia vplyvov na územie Natura 2000. Toto hodnotenie musí obsahovať opis alternatívnych riešení a návrh opatrení na vylúčenie alebo zmiernenie nepriaznivých vplyvov.
- ▲ Ak sa aj po zohľadnení zmierňujúcich opatrení preukáže nepriaznivý vplyv na integritu územia a neexistujú alternatívne riešenia, plán alebo projekt možno schváliť alebo povoliť len z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu a za podmienky uloženia kompenzačných opatrení. Tieto opatrenia musia zabezpečiť ochranu celkovej koherencie sústavy Natura 2000.
- ▲ V prípade prioritných typov prirodzených biotopov alebo prioritných druhov je schválenie alebo povolenie možné len z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu týkajúcich sa verejného zdravia, verejnej bezpečnosti, priaznivých dôsledkov zásadného významu na životné prostredie, alebo (po stanovisku EK) z iných naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu.

Vzhľadom na charakter Projektu (najmä výstavba či rekonštrukcia mostov ponad vodné toky) je istá pravdepodobnosť, že niektoré lokality sa budú nachádzať na územiach Natura 2000, keďže vodné toky a ich nivy sú často súčasťou týchto chránených území. Každý takýto zásah bude vyžadovať individuálne posúdenie podľa Zákona o ochrane prírody a krajiny.<sup>126</sup> Tento proces môže byť časovo aj odborne veľmi náročný, vyžadujúci podrobné biologické prieskumy a vypracovanie špecializovanej dokumentácie.

**Je preto nevyhnutné včasné a dôkladné zmapovanie všetkých plánovaných zásahov vo vzťahu k územiám Natura 2000 a včasná príprava stratégie pre prípadné kompenzačné opatrenia.**

#### 4.1.2.5.3.2 Ochrana drevín

Podľa Zákona o ochrane prírody a krajiny sa zakazuje poškodzovať a ničiť dreviny. Na výrub drevín sa vyžaduje súhlas orgánu ochrany prírody (spravidla obec, resp. okresný úrad v prípade drevín na území s vyšším stupňom ochrany alebo ak ide o súčasť väčšieho zámeru posudzovaného podľa Zákona o EIA). Súhlas sa môže vydať len v odôvodnených prípadoch po posúdení ekologických a estetických funkcií dreviny a vplyvov na zdravie človeka, a to len so súhlasom vlastníka alebo správcu pozemku.<sup>127</sup>

<sup>122</sup> § 47 - § 48 Zákona o ochrane prírody a krajiny

<sup>123</sup> § 28 Zákona o ochrane prírody a krajiny

<sup>124</sup> § 28 ods. 9-11 Zákona o ochrane prírody a krajiny

<sup>125</sup> § 28 Zákona o ochrane prírody a krajiny

<sup>126</sup> § 28 Zákona o ochrane prírody a krajiny

<sup>127</sup> § 47 Zákona o ochrane prírody a krajiny

V súhlase na výrub dreviny orgán ochrany prírody spravidla uloží žiadateľovi povinnosť uskutočniť primeranú náhradnú výsadbu drevín na vopred určenom mieste na náklady žiadateľa, alebo zaplatiť finančnú náhradu podľa Zákona o ochrane prírody a krajiny<sup>128</sup> a príslušných ustanovení vyhlášky č. 170/2021 Z. z. Je pravdepodobné, že pri realizácii Projektu bude takmer pri každej rekonštrukcii mosta dochádzať k výrubu drevín, či už priamo v mieste mosta, alebo pri úpravách prístupových ciest a stavenísk.

#### **4.1.2.5.3.3 Ochrana chránených druhov živočíchov a biotopov a zabezpečenie migračnej priechodnosti**

Väčšina mostov sa nachádza v blízkosti vodných tokov, t. j. predstavuje biotop pre viaceré chránené druhy živočíchov. Typickým príkladom sú netopiere (zákonom chránený živočích), ktoré môžu žiť v škárach mostných konštrukcií a ktoré si pod mostami stavajú hniezda. Zákon o ochrane prírody a krajiny zakazuje úmyselne usmrcovať, rušiť, poškodzovať ich biotopy alebo ich hniezda a úkryty.<sup>129</sup> Demolácia mosta s kolóniou netopierov by teda naplnila znaky zakázanej činnosti. Riešením je požiadať o výnimku zo zákazu pri chránených druhoch spôsobom popísaným nižšie.

Výnimku udeľuje orgán ochrany prírody (spravidla okresný úrad) a iba v prípadoch, keď neexistuje iná alternatíva a nebude to mať nepriaznivý vplyv na stav populácie daného druhu. V praxi sa k žiadosti prikladá odborný posudok (napr. zoológa), navrhnu sa zmierňujúce opatrenia (napr. vysťahovanie netopierov do náhradných úkrytov pred búraním) a orgán stanoví podmienky výkonu prác, napr. povinnosť načasovať práce mimo obdobia hniezdenia či zimného spánku živočíchov. Bez právoplatnej výnimky nie je dovolené začať práce, inak hrozia zákonné sankcie.<sup>130</sup>

Podľa Zákona o ochrane prírody a krajiny každý, kto realizuje líniovú stavbu (cesta) alebo vodnú stavbu, ktorá môže ohroziť migráciu živočíchov, je povinný zabezpečiť riešenie na zachovanie migračnej priechodnosti pre dotknuté druhy.<sup>131</sup> V praxi to znamená, že pri rekonštrukcii mostov musí Projekt rátať napr. s priechodmi pre ryby (rybovod) ak sa zasahuje do riečneho dna, prípadne s prechodmi pre suchozemské živočíchy popod most, ak by inak cesta tvorila bariéru (uvedené sa nepredpokladá). Orgán ochrany prírody môže nariadiť aj dodatočné opatrenia na zabezpečenie priechodnosti, ak by po realizácii zistil, že došlo k ohrozeniu migrácie.

#### **4.1.2.5.3.4 Proces udeľovania výnimiek zo zákazov v chránených územiach**

SR má viacero kategórií chránených území (napr. národné parky, chránené krajinné oblasti, chránené areály, prírodné rezervácie atď.), pričom zákon stanovuje stupeň ochrany 1 až 5. V najprísnejších zónach (stupeň 4 a 5, typicky v národných prírodných rezerváciách a centrálnych zónach národných parkov) sú stavebné činnosti buď úplne zakázané, alebo výrazne obmedzené. Ak je pre realizáciu Projektu nevyhnutné vykonať činnosť, ktorá je v danom stupni ochrany zakázaná, je možné požiadať orgán ochrany prírody o udelenie výnimky podľa Zákona o ochrane prírody a krajiny. Výnimku možno povoliť, ak je to v záujme ochrany prírody a krajiny, ak činnosť významne neovplyvní stav predmetu ochrany, alebo ak je to v záujme nevyhnutných dôvodov vyššieho verejného záujmu. Rozhodnutie o povolení výnimky stanoví presné podmienky jej realizácie.

#### **4.1.2.5.3.5 Ochrana vôd**

Vodný zákon upravuje komplexnú ochranu vôd, ich účelné a hospodárne využívanie a vzťahy k nehnuteľnostiam súvisiacim s vodami. Keďže Projekt sa týka rekonštrukcie mostov, ktoré vo veľkej časti prípadov prekonávajú vodné toky, právna úprava obsiahnutá vo Vodnom zákone a stanovisko príslušného správcu toku budú mať zásadný vplyv na povoľovacie procesy a technické riešenia, najmä v podobe posúdenia, či rekonštrukcia alebo výstavba príslušného mosta bude vodnou stavbou. Podľa Vodného zákona sa za vodné stavby považujú stavby iba ak upravujú, menia alebo zriaďujú koryto vodného toku, vrátane terénnych úprav s tým spojených.<sup>132</sup> Podľa praktických skúseností sa za vodnú stavbu nepovažuje samotný most, ale môžu sa zaň považovať súvisiace stavebné objekty, napr. úpravy brehu a koryta.

#### **Súhlas a povolenie orgánu štátnej vodnej správy**

Pri každom moste, ktorý **prekračuje vodný tok alebo zasahuje do jeho koryta či inundačného územia**, bude nutné získať od príslušného orgánu štátnej vodnej správy (okresného úradu, odboru starostlivosti o ŽP – vodohospodársky orgán) dve základné rozhodnutia:

- ▲ **Vodoprávne povolenie na vodnú stavbu** podľa Vodného zákona, ak súčasťou prác je zhotovenie, zmena alebo odstránenie vodnej stavby.<sup>133</sup> Vodnou stavbou je pritom nielen hrádza či priehrada, ale v zásade

<sup>128</sup> § 48 Zákona o ochrane prírody a krajiny

<sup>129</sup> § 35 Zákona o ochrane prírody a krajiny

<sup>130</sup> § 40 Zákona o ochrane prírody a krajiny

<sup>131</sup> § 4 ods. 6 Zákona o ochrane prírody a krajiny

<sup>132</sup> § 52 ods. 1 písm. a) Vodného zákona

<sup>133</sup> § 26 Vodného zákona



akákoľvek stavba, ktorá je umiestnená vo vodnom toku alebo v jeho koryte a ovplyvňuje vodné pomery. Základy mostných pilierov v koryte rieky, dočasné premostenie toku počas výstavby, provizórne hate alebo záchytné prahy môžu byť považované za vodné stavby, na ktoré treba povolenie (zahŕňajúce aj vyjadrenie správcu vodného toku (SVP). Toto povolenie obsahuje konkrétne podmienky realizácie (napr. že práce v koryte sa smú robiť len pri nízkych prietokoch, že po dokončení sa koryto upraví do pôvodného stavu atď.). Bez právoplatného vodoprávneho povolenia nie je možné začať s prácami vo vodnom toku. Dôležitá je koordinácia s povoleniami podľa stavebných predpisov. Podľa Vodného zákona je povolenie na zhotovenie alebo zmenu vodnej stavby zároveň rozhodnutím o stavebnom zámere podľa stavebných predpisov, pričom užívacie (kolaudačné) povolenie vodnej stavby sa tiež vydáva v režime Vodného zákona.<sup>134</sup> Prakticky to znamená, že pokiaľ ide o konštrukcie v koryte (napr. nové opory), môže byť vodoprávne konanie zlúčené so stavebným konaním, a to najmä v nadväznosti na nový Stavebný zákon, ktorý preferuje integráciu konaní, t. j. je pravdepodobné, že okresný úrad (ako vodoprávny orgán) vydá jedno integrované povolenie, kde zohľadní aj stavebné hľadiská mosta týkajúce sa vodného toku. Avšak ak vodná stavba je súčasťou hlavnej (väčšej) stavby, ktorá patrí pod iný stavebný úrad, vodoprávny orgán vystupuje ako dotknutý orgán v rámci konania o príslušnej hlavnej stavbe. Uvedené sa nepredpokladá pre prípad mostov rekonštruovaných v rámci Projektu, nakoľko špeciálnym stavebným úradom pre cestné mosty bude MD SR alebo okresný úrad, ktorý si vyžiada záväzné stanovisko od vodoprávneho orgánu, uvedené však nemá vplyv na povinnosť zosúladienia výkonu prác s Vodným zákonom.

- ▲ **Vodoprávny súhlas** podľa Vodného zákona, ktorý sa vyžaduje na také stavby a činnosti, ktoré síce nepotrebujú priamo povolenie podľa Vodného zákona, ale môžu ovplyvniť stav povrchových alebo podzemných vôd.<sup>135</sup> Vodoprávny orgán súhlasí napríklad s umiestnením stavby v záplavovom území alebo v ochrannom pásme vodárenského zdroja atď. Pre Projekt je kľúčové, že súhlas sa výslovne vyžaduje pre stavby kategórie „*diaľnice, cesty a miestne komunikácie*“ ako aj pre „*stavby vo vodách a na pobrežných pozemkoch*“.<sup>136</sup> To znamená, že ak sa rekonštruje cesta I. triedy (hoci iba most), vodoprávny orgán musí dať súhlas, pokiaľ by táto stavba mohla mať vplyv na predmet ochrany Vodného zákona. V praxi ide hlavne o prípady, keď cesta pretína vodný tok alebo vedie cez záplavové územie, alebo ak by stavebné zariadenie stálo priamo v koryte alebo na brehu. Vodoprávnym súhlasom príslušný orgán potvrdzuje, že proti zámeru z hľadiska ochrany vôd nemá námietky, prípadne stanoví podmienky (napr. že navrhovaný most musí mať určitú svetlú výšku, aby nebránil prietoku storočnej vody, atď.).

### Ochrana vodných tokov a ich korýt, pred povodňami

Podľa Vodného zákona sa zakazuje meniť smer, pozdĺžny sklon a priečny profil koryta, poškodzovať brehy, ťažiť z koryta zeminu a ukladať predmety do vodného toku, ktoré môžu ohroziť plynulosť odtoku vody, kvalitu vôd, alebo bezpečnosť.<sup>137</sup>

Osobitne treba spomenúť inundačné územia (záplavové územia). Ak most leží v inundačnom pásme rieky, Vodný zákon a zákon o ochrane pred povodňami (č. 7/2010 Z. z.) kladú požiadavku, aby stavba nezhoršila odtok povodňových vôd. To sa docieľi primeranou dĺžkou mostného otvoru a vhodným tvarom pilierov (aby nevytvárali neúmerný odpor). Návrh mosta bude posúdený správcou toku.

Okrem povolenia a súhlasu bude stavebník musieť dodržať aj ďalšie povinnosti vyplývajúce z Vodného zákona. Počas stavby nesmie znečisťovať vody napr. únikmi ropných látok z mechanizmov; zákon to zakazuje a porušenie môže byť priestupkom. V prípade potreby čerpania vôd (napr. odčerpávanie spodnej vody zo stavebnej jamy) sa vyžaduje osobitné povolenie na odber vôd.<sup>138</sup> Pri väčších mostoch nad významnými vodnými tokmi nie je možné vylúčiť aj potrebu súhlasov na manipuláciu v ochrannom pásme vodárenských zdrojov, ak by sa blízko nachádzali studne alebo iné vodárenské objekty.<sup>139</sup>

#### 4.1.2.5.3.6 Ochrana poľnohospodárskej pôdy

Zákon o ochrane pôdneho fondu a jeho vykonávacie predpisy<sup>140</sup> regulujú využívanie poľnohospodárskej pôdy na iné ako poľnohospodárske účely, s cieľom chrániť tento cenný a obmedzený prírodný zdroj.

Ochrana poľnohospodárskej pôdy je v Projekte relevantná najmä v prípadoch, ak si rekonštrukcia mostov vyžiada zmenu trasovania cesty I. triedy a tým aj záber novej poľnohospodárskej pôdy. Rovnako sa bude týkať dočasných záberov pôdy pre zariadenia staveniska, prístupové cesty a skládky materiálu. Cesty I. triedy vedú často mimo zastavané územia, teda v extraviláne, kde okolité pozemky sú vedené ako orná pôda, lúky či pasienky.

<sup>134</sup> § 26 Vodného zákona

<sup>135</sup> § 27 Vodného zákona

<sup>136</sup> § 27 Vodného zákona

<sup>137</sup> § 47 Vodného zákona

<sup>138</sup> § 21 Vodného zákona

<sup>139</sup> § 32 a § 39 Vodného zákona

<sup>140</sup> Nariadenie vlády SR č. 58/2013 Z. z. a Vyhláška Ministerstva pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR č. 508/2004 Z. z.

## Proces odňatia poľnohospodárskej pôdy

Podľa § 17 Zákona o ochrane pôdneho fondu sa na nepoľnohospodárske účely môže použiť poľnohospodárska pôda len na základe rozhodnutia o odňatí poľnohospodárskej pôdy, ktoré vydáva príslušný orgán ochrany poľnohospodárskej pôdy (okresný úrad, pozemkový a lesný odbor).<sup>141</sup>

Zákon tiež rozlišuje medzi trvalým odňatím (ak pôda bude trvalo zastavaná alebo inak nevratne využitá pre cestu) a dočasným odňatím (ak pôdu zaberú dočasné zariadenia staveniska a po skončení sa rekultivuje späť). Pri dočasnom odňatí sa v rozhodnutí určí lehota, dokiaľ treba pôdu uviesť do pôvodného stavu a opätovne ju zapojiť do poľnohospodárskeho užívania.

Postup odňatia pôdy má dve štádiá / kroky. V prvom kroku si dotknutá osoba (stavebník, vlastník) musí od orgánu ochrany pôdy zabezpečiť predbežný súhlas s plánovaným záberom.<sup>142</sup> V rámci neho sa posúdi, či je záber v súlade so zásadami ochrany pôdy, ktorý preferujú zásady využitia menej kvalitnej pôdy, minimalizácie záberu a pod. Ak by návrh odporoval týmto zásadám (napr. zaberá neprimerané množstvo bonitnej ornice), úrad súhlas nevýdá. Vo verejnom záujme dopravnej infraštruktúry je súhlas spravidla ochotný vydať za súčasného stanovenia podmienok (napr. že sa skryvka ornice musí použiť na rekultiváciu inde).

Druhým krokom je vydanie samotného rozhodnutia o odňatí pôdy podľa Zákona o ochrane pôdneho fondu, ktorým sa vyjme konkrétny pozemok z pôdneho fondu a zmení sa jeho účel využitia na stavebný pozemok.<sup>143</sup> Právoplatné rozhodnutie o odňatí je podkladom na vydanie rozhodnutia o stavebnom zámere.<sup>144</sup> Kľúčové je, že predbežný súhlas s plánovaným záberom je podkladom pre toto rozhodnutie, a teda bez predchádzajúceho súhlasu (krok 1) nemožno odňatie (krok 2) povoliť.

## Odvody za trvalé a dočasné odňatie poľnohospodárskej pôdy

Za odňatie poľnohospodárskej pôdy sa platia odvody, ktorých výška je stanovená v Nariadení vlády č. 58/2013 Z. z. o odvodoch za odňatie a neoprávnený záber poľnohospodárskej pôdy. Výška odvodu závisí od kvality pôdy (vyjadrenej kódom BPEJ a zaradením do kvalitatívnej skupiny) a od skutočnosti, či ide o trvalé alebo dočasné odňatie.

Kľúčové pre Projekt je Nariadenie vlády č. 58/2013 Z. z., podľa ktorého je od odvodu oslobodené odňatie poľnohospodárskej pôdy na stavbu pozemnej komunikácie (okrem verejnej účelovej cesty) alebo železničnej dráhy.<sup>145</sup> Cesty I. triedy sú pozemnými komunikáciami, preto by sa toto oslobodenie malo vzťahovať na trvalý záber poľnohospodárskej pôdy pre samotné teleso cesty a mosta. Nie je zrejmé, či sa toto oslobodenie vzťahuje aj na dočasné zábery pôdy pre zariadenia staveniska, prístupové komunikácie, dočasné preložky inžinierskych sietí, skládky materiálu a iné plochy nevyhnutné pre realizáciu stavby cesty a mostov.

Prípadný reštriktívny výklad tohto oslobodenia zo strany orgánov ochrany pôdy by mohol znamenať dodatočné finančné náklady pre Projekt. Preto je dôležité túto otázku dôkladne analyzovať a prípadne si vyžiadať záväzné usmernenie od Ministerstva pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR.

## Zmena druhu pozemku

Poľnohospodárskou pôdou sa rozumie produkčne potenciálna pôda evidovaná v katastri nehnuteľností<sup>146</sup>. V prípade, že pozemok pred 25. júnom 1992 zmenil svoj charakter vplyvom ľudskej činnosti a nezodpovedá poľnohospodárskej pôde, orgán ochrany poľnohospodárskej pôdy z vlastného podnetu alebo na základe žiadosti vlastníka, užívateľa alebo inej osoby rozhodne o zmene druhu pozemku.<sup>147</sup> Pozemky pod cestami postavenými pred 25. júnom 1992, ktoré sú doteraz v katastri nehnuteľností evidované ako poľnohospodárska pôda tak podliehajú procesu zmeny druhu pozemku a nie odňatiu poľnohospodárskej pôdy.

## Povinnosti spojené s rekultiváciou dočasne odňatej pôdy

Pri dočasnom odňatí z pôdneho fondu (napr. pre zariadenie staveniska) je stavebník povinný podľa Zákona o ochrane pôdneho fondu zabezpečiť spätnú rekultiváciu odňatej pôdy na vlastné náklady podľa schváleného projektu rekultivácie. Cieľom rekultivácie je obnovenie pôvodných alebo porovnateľných pôdných vlastností a úrodnosti.<sup>148</sup>

<sup>141</sup> § 17 Zákona o PPF

<sup>142</sup> § 13 – § 15 Zákona o PF

<sup>143</sup> § 17 Zákona o PPF

<sup>144</sup> § 17 ods. 14 Zákona o PF

<sup>145</sup> § 4 písm. c) Nariadenia vlády SR č. 58/2013 Z. z.

<sup>146</sup> § 2 písm. b) Zákona o PF

<sup>147</sup> § 11 ods. 1 Zákona o PF

<sup>148</sup> § 12 ods. 2 písm. h) a § 18 Zákona o PF



#### 4.1.2.5.4 Zhodnotenie rizík v oblasti ochrany životného prostredia

Pri realizácii stavebných prác je nevyhnutné dodržiavať právne normy upravujúce ochranu životného prostredia. Vzhľadom na to, že mosty, ktoré majú byť rekonštruované v rámci Projektu, sú rozmiestnené po celom území SR, je možné očakávať, že pri realizácii rekonštrukcie bude Koncesionár čeliť viacerým otázkam spojeným s ochranou životného prostredia. Riziko pre realizáciu Projektu v oblasti životného prostredia spočíva najmä v nesprávnej alebo nedostatočnej identifikácii povinností súvisiacich s ochranou životného prostredia a nezabezpečenie súhlasov dotknutých orgánov a regulátorov, ktorými môže byť podmienené vydanie ďalších potrebných povolení (predovšetkým rozhodnutie o stavebnom zámere).

Tabuľka 53: Sumarizačná tabuľka rizík súvisiacich s ochranou životného prostredia

Riziko	Zhodnotenie závažnosti	Možné riešenie
<b>Nesprávna identifikácia povinností v oblasti EIA</b>	Vysoké riziko  V prípade nesprávneho vyhodnotenia povinností realizácie zisťovacieho konania alebo posudzovania vplyvov na životné prostredie hrozí najmä negatívny dopad na časovú stránku realizácie Projektu.  V prípade extenzívneho výkladu Zákona o EIA, podľa ktorého sa na splnenie prahovej hodnoty na zisťovacie konanie posudzuje celá dĺžka cesty, na ktorej sa most nachádza a nie len reálne rekonštruovaný (stavebný) úsek, vzniká povinnosť posudzovania vplyvov na životné prostredie pre všetky mosty, s čím môže byť spojený najmä negatívny dopad na časovú stránku realizácie Projektu.  V prípade konania o podnete vzniká administratívna záťaž a hrozí negatívny dopad na časovú stránku realizácie Projektu.	Včasná identifikácia povinností súvisiacich s jednotlivými mostami. Konzultácia s príslušnými orgánmi. Včasná identifikácia mostov v dotknutých oblastiach.  Včasná koordinácia s MŽP SR. Predchádzanie extenzívnemu výkladu zosúladením výkladu. Legislatívna zmena.  Zmena legislatívy upravujúcej odkladný účinok opravného prostriedku proti rozhodnutiu vydanému v konaní o podnete.
<b>Nesprávna identifikácia povinností v oblasti ochrany životného prostredia</b>	Stredné riziko  V prípade nesprávneho vyhodnotenia povinností súvisiacich s realizáciou zásahu do životného prostredia (napr. výrub drevín, zásah do vodného toku, odňatie poľnohospodárskej pôdy) hrozí najmä negatívny dopad na časovú stránku a náklady realizácie Projektu.	Včasná identifikácia povinností súvisiacich s jednotlivými mostami. Konzultácia s príslušnými orgánmi. Včasná identifikácia potenciálne problematických činností, vyžadujúcich si vyjadrenia a / alebo súhlasy na úseku ochrany životného prostredia.
<b>Dodatočná identifikácia chránených druhov</b>	Nízke riziko  Chránené druhy sa môžu na moste začať vyskytovať až dodatočne, čo môže mať negatívny dopad na časovú stránku realizácie Projektu.	Minimalizácia obdobia medzi získaním povolení a realizáciou stavby.

Zdroj: Právna analýza Poradcov

#### 4.1.2.5.5 Mitigácia rizík vo vzťahu k ochrane životného prostredia

S poukazom na vyššie uvedené, je možné zhrnúť kroky na vylúčenie alebo zmiernenie rizík v súvislosti s ochranou životného prostredia nasledovne:

- Včasná identifikácia povinností, ktoré sa vzťahujú ku konkrétnym mostom (vzhľadom na lokálnu povahu posúdenia je nevyhnutné postupovať pri každom moste samostatne);
- Konzultácia s príslušnými orgánmi, či už formou metodických usmernení alebo neformálnej komunikácie s cieľom včasnej identifikácie rizík a povinností;
- Včasné získanie potrebných povolení a súhlasov v oblasti ochrany životného prostredia;
- Zmena legislatívy upravujúcej konanie o podnete a doplnenie možnosti nepriznania odkladného účinku rozkladu proti rozhodnutiu vydanému v konaní o podnete.

#### 4.1.2.6 Analýza vybraných právnych aspektov týkajúcich sa pamiatkovej ochrany

##### 4.1.2.6.1 Úvod do problematiky

Realizácia Projektu je neoddeliteľne spojená so stavebnými zásahmi, ktoré môžu viesť k vyvolaniu povinností Koncesionára súvisiacich s **archeologickými nálezmi**. V záujme posúdenia uskutočniteľnosti Projektu je vhodné

v rámci tejto podkapitoly pomenovať vybrané právne otázky spojené s vplyvom legislatívy na úseku ochrany pamiatok na realizáciu Projektu.

Vybrané relevantné právne predpisy v oblasti pamiatkovej ochrany:

- ▲ Pamiatkový zákon,
- ▲ Stavebný zákon.

#### 4.1.2.6.2 Právna analýza vybraných právnych aspektov týkajúcich sa pamiatkovej ochrany

Pri stavebných prácach môže dôjsť k objaveniu archeologických nálezov. V zmysle Pamiatkového zákona je archeologickým nálezom huteľná vec, ktorá je dokladom o živote človeka a o jeho činnosti od najstarších dôb do roku 1918 a spravidla sa našla alebo sa nachádza v zemi, na jej povrchu alebo pod vodou. Archeologickým nálezom je tiež zbraň, munícia, strelivo, súčasť uniformy, vojenská výstroj alebo iný vojenský materiál, ktorý sa našiel v zemi, na jej povrchu alebo pod vodou a pochádza pred roku 1946.<sup>149</sup>

V prípade nálezu je ho nálezca povinný oznámiť najneskôr do druhého pracovného dňa od nájdenia krajskému pamiatkovému úradu, buď priamo alebo prostredníctvom obce. Nález sa musí ponechať bez zmeny až do obhliadky krajským pamiatkovým úradom alebo ním poverenou odborne spôsobilou osobou, najmenej však tri pracovné dni odo dňa oznámenia nálezu. Do obhliadky krajským pamiatkovým úradom je nálezca povinný vykonať všetky nevyhnutné opatrenia na záchranu nálezu, najmä zabezpečiť ho proti poškodeniu, znehodnoteniu, zničeniu a odcudzeniu. Svojvoľný presun archeologického nálezu Koncesionárom neprípadá do úvahy, keďže archeologický nález môže vyzdvihnúť a premiestniť z pôvodného miesta a z nálezových súvislostí iba oprávnená osoba podľa Pamiatkového zákona a to metódami archeologického výskumu.<sup>150</sup>

Pri archeologickom náleze tak vznikajú Koncesionárovi dodatočné povinnosti voči krajskému pamiatkovému úradu a dochádza k pozastaveniu stavby. V zmysle Stavebného zákona zároveň vzniká stavbyvedúcemu viacero povinností, najmä však:<sup>151</sup>

- ▲ bezodkladne zabezpečiť prerušenie stavebných prác, ktoré by mohli nález ohroziť;
- ▲ ohlásiť nález krajskému pamiatkovému úradu alebo orgánu ochrany prírody a krajiny a riadiť sa ich pokynmi;
- ▲ vykonať opatrenia na ochranu nálezu do jeho odborného posúdenia;
- ▲ oznámiť nález a vykonané opatrenia orgánu štátneho stavebného dohľadu.

Na ochranu, zabezpečenie alebo odvoz nálezu môže byť potrebné dočasne prerušiť alebo natrvalo zastaviť uskutočňovanie stavebných prác. V takom prípade stavebný inšpektorát rozhodne na základe stanoviska príslušného orgánu na ochranu pamiatkového fondu alebo MŽP SR o prerušení stavebných prác na nevyhnutný čas alebo nariadi úplné zastavenie stavebných prác.<sup>152</sup> Hoci je takéto obmedzenie kompenzované primeranou náhradou preukázateľnej majetkovej ujmy, obmedzenia stavebných prác môžu predstavovať riziko pre riadnu a včasnú realizáciu rekonštrukcie konkrétneho mosta. Významným rizikom je aj oprávnenie správneho orgánu zrušiť rozhodnutie o stavebnom zámere z dôvodu, že počas zhotovovania stavby bol na pozemku odkrytý nález, pre ktorý nemožno stavbu dokončiť.<sup>153</sup>

#### 4.1.2.6.3 Zhodnotenie rizík v oblasti ochrany kultúrnych pamiatok

S realizáciou stavebných prác je vo všeobecnosti spojené riziko archeologického nálezu a súvisiacich povinností v oblasti ochrany pamiatok. V nadväznosti na povahu Projektu je možné predpokladať, že väčšina rekonštruovaných mostov bude stáť na miestach pôvodných stavieb a preto je riziko archeologických nálezov počas realizácie stavieb relatívne nízke. Prípadný nález môže mať v závislosti od svojej povahy podstatný vplyv na riadnu a včasnú realizáciu rekonštrukcie konkrétneho mosta a v krajnom prípade môže viesť k úplnému zastaveniu prác. Riešenie tohto rizika môže predstavovať jeho prenos na Koncesionára, ktorý však môže byť reflektovaný vo zvýšenej cene za realizáciu Projektu. Alternatívou je rozdelenie rizika medzi verejného a súkromného partnera.

Tabuľka 54: Sumarizačná tabuľka rizík súvisiacich s ochranou kultúrnych pamiatok

Riziko	Zhodnotenie závažnosti	Možné riešenie
Archeologický nález	Nízke riziko	Vhodné nastavenie rozdelenia rizík, prípadné zakotvenie kompenzačnej udalosti v rámci Koncesnej zmluvy.

<sup>149</sup> § 2 ods. 5 Pamiatkového zákona

<sup>150</sup> § 40 Pamiatkového zákona

<sup>151</sup> § 44 Stavebného zákona

<sup>152</sup> § 44 ods. 2 Stavebného zákona

<sup>153</sup> § 62 ods. 7 Stavebného zákona

Riziko	Zhodnotenie závažnosti	Možné riešenie
	V prípade archeologického nálezu na území relevantnom pre rekonštrukciu mosta, bude nutné splniť dodatočné požiadavky. Hrozí negatívny dopad na časovú stránku realizácie a náklady Projektu.	

Zdroj: Právna analýza Poradcov

#### 4.1.2.6.4 Mitigácia rizík vo vzťahu k pamiatkovej ochrane

S poukazom na vyššie uvedené, je možné dosiahnuť vylúčenie resp. zmiernenie rizík v súvislosti s pamiatkovou ochranou prenosom rizika na Koncesionára alebo rozdelením rizika medzi Zadávateľa a Koncesionára.

### 4.1.2.7 Analýza vybraných právnych aspektov obrannej infraštruktúry

#### 4.1.2.7.1 Úvod do problematiky

Vzhľadom na povahu mosta ako stavby prekonávajúcej prekážku predstavujú mosty prirodzené zúženia dopravnej siete, ktorých prevádzka je relevantná nielen z hľadiska civilnej dopravy, ale aj z pohľadu obrany štátu. Účelom tejto podkapitoly je pomenovať vybrané právne otázky spojené s vplyvom legislatívy na úseku obrany štátu na realizáciu Projektu.

Vybrané relevantné právne predpisy v oblasti obrany štátu:

- ▲ Zákon o obrane,
- ▲ Vyhláška o objektoch obrannej infraštruktúry,<sup>154</sup>
- ▲ Stavebný zákon.

#### 4.1.2.7.2 Právna analýza

V závislosti od konkrétnych okolností môže byť most zaradený medzi obrannú infraštruktúru, s čím môžu byť spojené špecifické povinnosti a obmedzenia. Obrannú infraštruktúru v zmysle Zákona o obrane<sup>155</sup> tvoria pozemky a objekty, ktorými sú stavby, budovy a zariadenia, elektronické komunikačné siete, informačné systémy a siete, distribučná sústava v elektroenergetike a plynárenstve, zdroje pitnej vody, dopravná infraštruktúra a infraštruktúra štátnych hmotných rezerv, ktoré slúžia v čase vojny alebo vojnového stavu na zabezpečenie obrany štátu.

Niektoré objekty obrannej infraštruktúry môžu byť na základe rozhodnutia Vlády SR<sup>156</sup> na návrh MO SR zaradené do kategórie objektov osobitnej dôležitosti alebo do kategórie ďalších dôležitých objektov na obranu štátu. Vláda SR rovnako rozhoduje o spôsobe ich obrany. Objektami osobitnej dôležitosti sú strategické objekty obrannej infraštruktúry, ktorých poškodenie alebo zničenie obmedzí zabezpečenie obrany štátu. Ďalšie dôležité objekty sú objekty obrannej infraštruktúry, ktorých poškodenie alebo zničenie obmedzí činnosť ozbrojených síl alebo chod hospodárstva SR.<sup>157</sup>

Kritériá na zaradenie objektov obrannej infraštruktúry do kategórie objektov osobitnej dôležitosti a do kategórie ďalších dôležitých objektov ustanovuje Vyhláška o objektoch obrannej infraštruktúry. Podstatným pre zaradenie je význam objektu pre (i) obranu štátu, (ii) činnosť ozbrojených síl Slovenskej republiky a (iii) chod hospodárstva SR. Do kategórie ďalších dôležitých objektov sa zaraďujú vybrané objekty, ktoré v čase vojny alebo vojnového stavu majú význam o. i. z hľadiska prepravy na pozemných komunikáciách a železničných tratiach.<sup>158</sup>

Vzhľadom na to, že mosty sú dôležitými prvkami cestnej infraštruktúry s nenahraditeľnou funkciou pre prepravu na pozemných komunikáciách a nepriamo tak zabezpečujú chod ekonomiky, je možné, že vybrané mosty v rámci Projektu sú zaradené do kategórie dôležitých objektov. Zoznam objektov obrannej infraštruktúry predstavuje utajovanú skutočnosť stupňa „vyhradené“ a nie je verejne prístupný. Vo všeobecnosti je však možné predpokladať požiadavky MO SR na špecifické vlastnosti mostov (napr. nosnosť), ktoré MO SR môže predložiť ako dotknutý orgán v konaní o stavebnom zámere.<sup>159</sup>

MO SR zabezpečuje ochranu a obranu objektov obrannej infraštruktúry, ktorých ochrana a obrana mu bola určená Vládou SR. Z tohto titulu môže MO SR eventuálne klásť osobitné podmienky na realizáciu rekonštrukcie

<sup>154</sup> Vyhláška o objektoch obrannej infraštruktúry

<sup>155</sup> § 26 ods. 2 Zákona o obrane

<sup>156</sup> § 6 písm. f) Zákona o obrane

<sup>157</sup> § 27 Zákona o obrane

<sup>158</sup> § 4 ods.1 písm. a bod 4 Vyhlášky

<sup>159</sup> § 21 ods. 2 Stavebného zákona

konkrétneho mosta. V zmysle Stavebného zákona vykonáva MO SR pôsobnosť iného stavebného úradu aj pre stavby na obranu štátu.<sup>160</sup>

#### 4.1.2.7.3 Zhodnotenie rizík v oblasti obrannej infraštruktúry

Z pohľadu realizácie Projektu existuje riziko, že konkrétny most bude figurovať medzi dôležitými objektami z pohľadu obrannej infraštruktúry, s čím môžu byť spojené požiadavky príslušných orgánov. Na strane Koncesionára tak môže vzniknúť riziko negatívneho finančného a časového dopadu na realizáciu Projektu.

Tabuľka 55: Sumarizačná tabuľka rizík súvisiacich s obrannou infraštruktúrou

Riziko	Zhodnotenie závažnosti	Možné riešenie
Zaradenie mosta medzi obrannú infraštruktúru	Nízke riziko  Realizácia rekonštrukcie mosta bude podmienená splnením podmienok MO SR.	Včasná koordinácia s MO SR.

Zdroj: Právna analýza Poradcov

#### 4.1.2.7.4 Mitigácia rizík vo vzťahu k obrannej infraštruktúre

S poukazom na vyššie uvedené, je možné vylúčiť resp. zmierniť riziko v súvislosti s obrannou infraštruktúrou najmä včasnou komunikáciou a koordináciou s MO SR.

#### 4.1.2.8 Analýza vybraných právnych aspektov statusu strategickej investície

##### 4.1.2.8.1 Úvod do problematiky

Vzhľadom na to, že strategicky významné projekty zamerané na investície v rôznych oblastiach vrátane dopravy, nie sú v prostredí SR uskutočňované v takých časových intervaloch, ktoré sú želateľné a nevyhnutné na riadne plnenie úloh štátu, bol Národnou radou Slovenskej republiky prijatý Zákon o strategických investíciách. Jeho zámerom je uľahčiť investorom, vrátane subjektov verejno-súkromného partnerstva, realizáciu investícií, ktoré sú strategicky významné pre SR.<sup>161</sup>

Jedným z jeho základných cieľov je urobiť prechodným a efektívnym:

- ▲ MPV pozemkov a stavieb na prípravu výstavby strategických projektov, ktoré sú významné o. i. z hľadiska dopravnej infraštruktúry;
- ▲ povoľovacie procesy potrebné na schválenie strategicky významných projektov;
- ▲ VO strategických významných projektov.

**Zákon o strategických investíciách priniesol špecifický preferenčný právny rámec pre investičné projekty, ktoré spĺňajú podmienky stanovené právnou úpravou. Aplikáciou tejto právnej úpravy by sa značne uľahčili aj právne procesy potrebné na realizáciu Projektu. Zo súčasného znenia Zákona o strategických investíciách však jednoznačne nevyplýva, či by sa mosty rekonštruované v rámci Projektu mohli kvalifikovať ako strategická investícia.** Označenie strategickej investície v oblasti „Pozemné komunikácie“ totiž pre investičný projekt predpokladá jeho uvedenie v prílohe č. 1 Zákona o strategických investíciách. V tomto zozname figurujú najmä diaľnice a rýchlostné cesty, nie cesty I. triedy dotknuté Projektom. Zákon o strategických investíciách obsahuje aj zmienku o „*existujúcich cestách I. triedy v paralelnom trasovaní plánovanej diaľnice*“.<sup>162</sup>

**V záujme jednoznačnej aplikácie režimu Zákona o strategických investíciách sa v súvislosti s Projektom odporúča zmena legislatívy.** Zvyšná časť tejto podkapitoly Štúdie je relevantná v záujme vyhodnotenia potenciálnych výhod aplikácie režimu Zákona o strategických investíciách v nadväznosti na Projekt v prípade zmeny legislatívy.

##### 4.1.2.8.2 Vybrané benefity uplatňovania režimu strategickej investície

Medzi výhody aplikácie režimu strategickej investície patrí:

- ▲ Právomoc špeciálnych správnych orgánov,

<sup>160</sup> § 16 ods. 2 písm. a bod 2 Stavebného zákona

<sup>161</sup> Dôvodová správa k návrhu Zákona o strategických investíciách

<sup>162</sup> cesta I/9 Trenčín – štátna hranica Slovenská republika / Česká republika

- ▲ Predkupné právo v prospech investora,
- ▲ Špeciálne práva v súvislosti s prípravnými prácami, a najmä
- ▲ Zjednodušené konania podľa Stavebného zákona a Zákona o vyvlastňovaní.

#### 4.1.2.8.3 Špeciálne správne orgány

Pri určení Projektu za strategickú investíciu môže Vláda SR rozhodnúť aj o tom, ktorý z vecne príslušných správnych orgánov na povoľovacie a vyvlastňovacie konania podľa Zákona o strategických investíciách, bude miestne príslušným na rozhodovanie na prvom stupni a na rozhodovanie o opravných prostriedkoch.

Možno predpokladať, že takto určený špeciálny správny orgán, môže administratívnym procesom venovať zvýšenú pozornosť, čo by malo eliminovať prieťahy a chyby spôsobené roztriešteným rozhodovaním na viacerých správnych orgánoch alebo nekonzistentnou rozhodovacou praxou viacerých orgánov (najmä v súvislosti s vyvlastňovacím a stavebným konaním). Zo Zákona o strategických investíciách jednoznačne nevyplýva možnosť atrahovania<sup>163</sup> príslušnosti na rozhodovanie na ministerstvá a ostatné ústredné orgány štátnej správy, čo limituje množinu orgánov, na ktoré je možné kompetencie presunúť. Za zváženie preto stojí zmena Zákona o strategických investíciách, ktorá by explicitne umožnila atrahovanie kompetencií napr. na MD SR alebo Úrad pre územné plánovanie a výstavu Slovenskej republiky.

#### 4.1.2.8.4 Predkupné právo

V záujme predchádzania špekulatívnemu nakladaniu s nehnuteľnosťami dotknutými strategickou investíciou vzniká dňom určenia investičného projektu za strategickú investíciu Vládou SR k pozemkom, na ktorých sa má realizovať strategická investícia, a k stavbám na nich, predkupné právo investora.<sup>164</sup> Predkupné právo má účinky vecného práva a zapisuje sa do katastra nehnuteľností na návrh investora alebo príslušného ministerstva.

Z pohľadu realizácie Projektu táto úprava môže byť relevantná najmä pre nehnuteľnosti v okolí mostov, ktoré sú v súčasnosti majetkom tretích osôb. Ak by teda malo dôjsť k ich prevodu, majiteľ týchto nehnuteľností by ich mal povinnosť najprv ponúknuť investorovi. Úprava by mohla zjednodušiť nadobúdanie nehnuteľností mimo procesu vyvlastňovania a eliminovať špekulatívne prevody.

#### 4.1.2.8.5 Prípravné práce

V záujme urýchlenia realizácie strategickej investície môže investor v nevyhnutnom rozsahu a vo verejnom záujme vstupovať na cudzie pozemky a do cudzích objektov a zariadení v rozsahu a spôsobom nevyhnutným na prípravné, prieskumné a zisťovacie práce a úkony na dotknutých nehnuteľnostiach. Ide o vstup výlučne z dôvodu a na čas potrebný na vykonanie nevyhnutných úkonov súvisiacich s prípravou strategickej investície, najmä v súvislosti s geologickým prieskumom, archeologickým výskumom, geodetickým zameraním, pyrotechnickým prieskumom, radónovým prieskumom alebo iným prieskumom alebo znaleckou činnosťou, súvisiacou s prípravou strategickej investície.<sup>165</sup>

Začatie výkonu prípravných prác je investor povinný písomne oznámiť všetkým vlastníkom dotknutých nehnuteľností najmenej pätnásť dní vopred. Zákon o strategických investíciách obsahuje aj špecifickú úpravu doručovania, preferujúcu doručovanie do elektronickej schránky subjektu a rovnako tak aj prísnu fikciu doručenia pre adresátov, ktorí zásielku neprevezmú.

Vlastník alebo oprávnený užívateľ dotknutých nehnuteľností má nárok na náhradu škody spôsobenej v dôsledku výkonu prípravných prác podľa OZ a rovnako tak má nárok na primeranú náhradu za nútené obmedzenie užívania dotknutých nehnuteľností. Ak nedôjde k dohode, výška náhrady škody a primeranej náhrady za nútené obmedzenie užívania dotknutých nehnuteľností sa určí znaleckým posudkom, ktorý zabezpečí investor.

#### 4.1.2.8.6 Zjednodušené konania podľa Stavebného zákona a Zákona o vyvlastňovaní

Jednou z najvýznamnejších výhod uplatňovania režimu strategickej investície je zjednodušenie a zrýchlenie konaní podľa Stavebného zákona a Zákona o vyvlastňovaní, čo by mohlo významne zefektívniť realizáciu Projektu, a to najmä z časového hľadiska.

V porovnaní so štandardným režimom vyvlastňovania, sú pri aplikácii režimu Zákona o strategických investíciách kľúčové procesné lehoty skrátené, napr. lehota pre pokus o dohodu s vlastníkom sa skracuje z 90 na 15 dní, zatiaľ čo oznámenie o začatí konania a doručenie právoplatného rozhodnutia o vyvlastnení katastru sa zjednotili z 15 dní na 3 dni, resp. 3 pracovné dni. Zároveň sa z 30 na 15 dní skracuje lehota na uplatnenie námietky predpojatosti. Naopak, základná lehota na začatie užívania vyvlastnenej nehnuteľnosti sa predlžuje z dvoch na

<sup>163</sup> Atrahovanie konania predstavuje možnosť orgánu privlastniť si pôsobnosť iného orgánu.

<sup>164</sup> § 6 Zákona o strategických investíciách

<sup>165</sup> § 7 Zákona o strategických investíciách



päť rokov a neplynie počas trvania vyvlastňovacieho konania. Tento mechanizmus by chránil Koncesionára pred rizikami spojenými s prieťahmi.

Z pohľadu Stavebného zákona by režim strategickej investície Projektu priniesol najmä urýchlenie konania. V porovnaní s úpravou podľa Stavebného zákona sa na stavebný úrad aplikujú krátke lehoty smerujúce k predchádzaniu jeho nečinnosti. Pri aplikácii režimu strategickej investície je lehota na vydanie záväzného stanoviska dotknutého orgánu a na vydanie záväzného vyjadrenia dotknutej právnickej osoby 30 dní odo dňa doručenia žiadosti o vydanie záväzného stanoviska. Na neskôr podané záväzné stanovisko stavebný úrad neprihliada.<sup>166</sup>

**Pokiaľ by došlo k určeniu Projektu za strategickú investíciu, možno predpokladať, že by sa významne posilnila časová a ekonomická efektívnosť a predvídateľnosť realizácie Projektu. Rovnako tak je možné predpokladať aj zvýšenie atraktivity Projektu pre budúcich uchádzačov / investorov.**

Tabuľka 56: Sumarizačná tabuľka rizík súvisiacich so strategickou investíciou

Riziko	Zhodnotenie závažnosti	Možné riešenie
<b>Absencia statusu Projektu ako strategickej investície</b>	Vysoké riziko  Ak by Projekt nedisponoval výhodami statusu strategickej investície, hrozil by negatívny dopad na ekonomickú, ako aj časovú stránku Projektu.	Zmena Zákona o strategických investíciách tak, aby bolo jednoznačne zrejmé, že Projekt môže byť určený za strategickú investíciu.  Zmena Zákona o strategických investíciách s cieľom explicitného umožnenia presunu rozhodovacích právomocí na MD SR.

Zdroj: Právna analýza Poradcov

#### 4.1.2.8.7 Mitigácia rizík v súvislosti so strategickou investíciou

S poukazom na vyššie uvedené, je možné zhrnúť kroky na vylúčenie alebo zmiernenie rizík v súvislosti so strategickou investíciou nasledovne:

- ▲ Zmena zákona o strategických investíciách, tak aby Projekt mohol byť určený za strategickú investíciu.

### 4.1.3 Právna analýza vzorky mostov

#### 4.1.3.1 Úvod do problematiky

Za účelom identifikácie vybraných právnych rizík súvisiacich s vlastníckymi právami k pozemkom pod mostami a v ich bezprostrednom okolí, ktoré sú relevantné pre Projekt, vykonali Poradcovia právnu previerku vybranej vzorky mostov. Vzhľadom na rozsah a komplexnosť zamýšľaného Projektu nebolo vo fáze Štúdie účelné analyzovať všetky mosty, ktoré potenciálne prichádzajú do úvahy na obnovu. Na základe konzultácie so Zadávateľom preto Poradcovia identifikovali reprezentatívnu vzorku mostov, u ktorej bolo možné odôvodnene predpokladať, že zodpovedá typickému právnemu a faktickému stavu celej množiny mostov plánovaných na rekonštrukciu v rámci Projektu. Táto vzorka bola následne podrobená právnej analýze zameranej na posúdenie vlastníckych práv k pozemkom nachádzajúcim sa pod príslušnými cestnými komunikáciami (ktorých sú mosty súčasťou), ako aj v ich bezprostrednej blízkosti.

Preverované územie bolo pre účely tejto analýzy vymedzené ako plocha v rozsahu 30 metrov po dĺžke od hrany mosta a 1,5 metra po šírke na obe strany od hrany komunikácie. Uvedené územie bolo určené ako predpokladaná zóna, ktorá bude technicky dotknutá realizáciou jednotlivých stavebných objektov v rámci Projektu a v rámci ktorej možno očakávať potrebu vykonania MPV pred začatím samotnej výstavby.

Je však potrebné uviesť, že v individuálnych prípadoch sa rozsah dotknutého územia a rozsah pozemkov podliehajúcich MPV môže líšiť v závislosti od konkrétneho technického riešenia a miestnych špecifik. Jedným z parametrov podstatných na určenie plochy, ktorú bude nutné vysporiadať, je dĺžka mosta. Je možné predpokladať, že pri kratších mostoch nebude nutné vysporiadať 30 m na obe strany mosta, ale sa bude vysporiadať menšia plocha, čo sa prejaví v nižších nákladoch na MPV.

<sup>166</sup> § 14 Stavebného zákona



#### 4.1.3.2 Vzorka mostov a rozsah analýzy

V záujme reprezentatívnosti vzorky boli zvolené mosty rozmiestnené na celom území SR, rôznych dĺžok a rôznych technických parametrov. Zvolené konštrukcie premostujú rôzne druhy prekážok, napr. vodné toky, komunikácie, občasné vodné toky a pod. Analyzovaná vzorka obsahuje mosty umiestnené v intraviláne obcí, ako aj mimo zastavaného územia obce. Zoznam konkrétnych mostov tvoriacich vzorku je uvedený v Príloha 3: Zoznam mostov, ktoré boli predmetom právnej analýzy.

Na základe informácií z verejne dostupných zdrojov Poradcovia analyzovali informácie k nasledovným pozemkom:<sup>167</sup>

- ▲ pozemky nachádzajúce sa priamo pod mostami, vrátane častí technicky prepojených s mostnými objektmi (napr. napojenie mostných pilierov na pozemok), ako aj častí technicky oddelených (napr. pozemok pod mostovkou);
- ▲ pozemky nachádzajúce sa pod cestami I. triedy, ktorých súčasťou sú predmetné mosty, v rozsahu 30 metrov od hrany mosta v oboch smeroch trasy;
- ▲ pozemky situované v bezprostrednom okolí mosta a cestnej komunikácie, v rozsahu 1,5 metra na každú stranu šírky existujúceho mosta a cesty I. triedy.

Jednotlivé parcely Poradcovia podrobili právnej previerke, zameranej na analýzu vlastníckych práv k pozemkom. Vzhľadom na časovú a nákladovú náročnosť MPV skúmali Poradcovia počet fyzických a právnických osôb zapísaných na listoch vlastníctva v pozícii vlastníkov a správcov, voči ktorým môže byť potrebné vykonať kroky smerujúce k nadobudnutiu vlastníckych, alebo iných (napr. užívacích) práv v prospech SR, zastúpenej SSC. Iné práva Poradcovia neposudzovali.<sup>168</sup>

Poradcovia pri zohľadnení skúseností SSC vytvorili štyri základné skupiny vlastníkov, ktoré sú relevantné z pohľadu MPV:

- ▲ SR (vrátane jej ústredných orgánov štátnej správy, inštitúcií a právnických osôb);
- ▲ Územná samospráva (obce a samosprávne kraje);
- ▲ Iné fyzické a právnické osoby; a
- ▲ Fyzické a právnické osoby, pri ktorých v katastri nehnuteľností nie sú zapísané všetky informácie (tzv. nezistený vlastníak), zastúpené Slovenským pozemkovým fondom.

Z praktickej činnosti SSC vyplýva, že proces MPV pozemkov vo vlastníctve SR alebo územnej samosprávy je spravidla menej komplikovaný, časovo predvídateľný a bez významnejších prieťahov. V takýchto prípadoch možno obvykle zabezpečiť súhlas vlastníkov a správcov v lehote približne 6 mesiacov. Preto boli v rámci vyhodnotenia výsledkov právnej previerky cesty I. triedy (vrátane mostov, ktoré sú ich súčasťou) vo vlastníctve SR alebo územnej samosprávy považované za „**principiálne vysporiadané**“. Pozemky vo vlastníctve SR, ktoré sú v správe SSC, sú majetkovoprávne vysporiadané, a preto sa na ne nevzťahuje proces MPV.

Cieľom právnej analýzy preto bolo identifikovať podiel zastúpenia jednotlivých vyššie uvedených skupín vlastníkov na skúmanej vzorke mostov. Táto informácia je relevantná na účely plánovania a koordinácie MPV pozemkov pod a v okolí rekonštruovaných mostov, ktoré je podmienkou realizácie Projektu.

#### 4.1.3.3 Výsledky analýzy

Tabuľka 57: Prehľad vlastníckej štruktúry skupiny mostov

Kategória	Podiel mostov vo vzorke	Stav vysporiadania	Kroky potrebné na MPV
Mosty na pozemkoch vo výlučnom vlastníctve SR (v správe SSC)	12%	Vysporiadané	

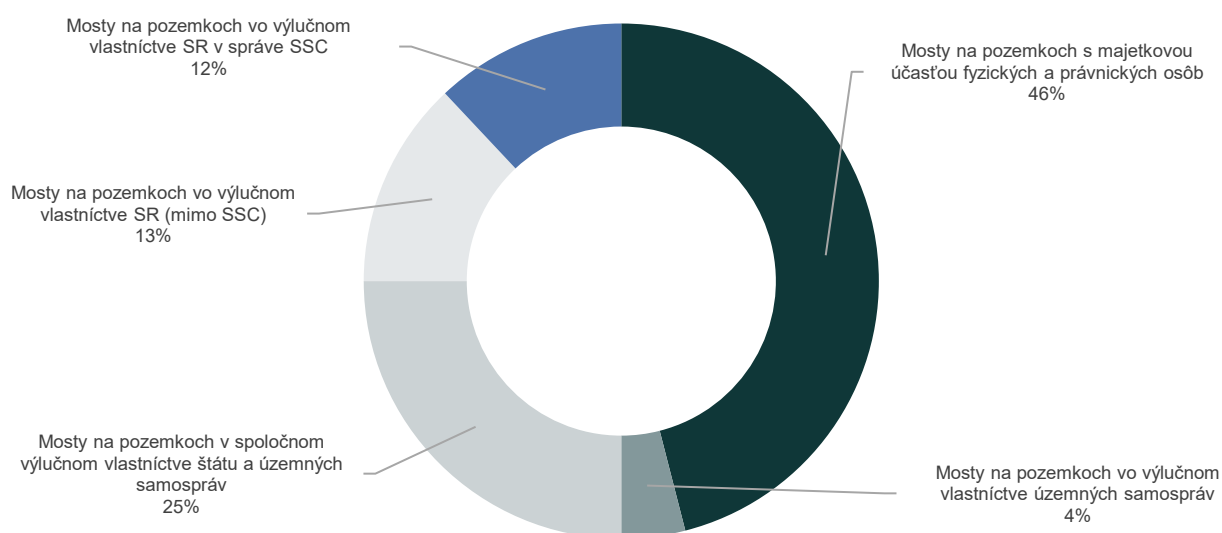
<sup>167</sup> Vzhľadom na povahu cesty ako líniovej stavby a rozdrobenosť pozemkov spôsobenú historickými okolnosťami, ležia často cesty I. triedy (a mosty, ktoré sú ich súčasťou), na parcelách registra „E“. Ide o historicky staršiu a menej presnú evidenciu pozemkov, ktoré nie sú presne geodeticky zamerané a s ich vysporiadaním môžu byť spojené dodatočné požiadavky.

<sup>168</sup> Vzhľadom na povahu cesty ako líniovej stavby a rozdrobenosť pozemkov spôsobenú historickými okolnosťami, ležia často cesty I. triedy (a mosty, ktoré sú ich súčasťou), na viacerých pozemkoch, ktoré nie sú len pod cestou a v jej okolí, ale môžu zahŕňať aj širšie okolie. Vzhľadom na rozsah vzorky a zdroj informácií (verejne prístupné registre), nebolo možné konkrétne analyzovať prípadné vecné bremená a práva tretích osôb (napr. práva súvisiace s infraštruktúrou), ktoré sa často v praxi týkajú len časti pozemku v zmysle geometrického plánu. Posúdenie práv tretích osôb k pozemkom je preto nevyhnutné posudzovať situáciu na prípad od prípadu, najmä s dôrazom na lokálne špecifiká.

Kategória	Podiel mostov vo vzorke	Stav vysporiadania	Kroky potrebné na MPV
Mosty na pozemkoch vo výlučnom vlastníctve SR (iný správca ako SSC)	13%	Principiálne vysporiadané	Koordinácia so správcami (orgány a inštitúcie SR)
Mosty na pozemkoch vo výlučnom vlastníctve územných samospráv	4%	Principiálne vysporiadané	Koordinácia s vlastníkmi (obce a mestá, samosprávne kraje)
Mosty na pozemkoch v spoločnom vlastníctve štátu a územných samospráv	25%	Principiálne vysporiadané	Koordinácia so správcami (orgány a inštitúcie SR) a koordinácia vlastníkmi (obce a mestá samosprávne kraje)
Mosty na pozemkoch s majetkovou účasťou fyzických a právnických osôb (a štátu a samospráv)	46% (25% známych vlastníkov) (7% nezistených vlastníkov) (14% kombinácia známych a nezistených vlastníkov)	Nevysporiadané	Komplexný proces MPV

Zdroj: Právna analýza Poradcov

Graf 52: Prehľad vlastníckej štruktúry skupiny mostov



Zdroj: Právna analýza Poradcov

Z analyzovanej vzorky mostov vyplýva, že 25 % pozemkov relevantných pre túto vzorku mostov je **vo výlučnom vlastníctve SR a sú spravované jej orgánmi a inštitúciami** (napr. SSC, SPF, SVP a pod.) V zmysle Zákona o strategických investíciách<sup>169</sup> je správca pozemkov alebo stavieb uvedených v osvedčení, ktoré sú vo vlastníctve SR, povinný tieto odplatne previesť na investora, okrem pozemkov a stavieb uvedených v osobitných predpisoch a pozemkov a stavieb významných z hľadiska bezpečnosti štátu v správe, nájme alebo vo výpožičke Slovenskej informačnej služby. Rovnaká povinnosť zo Zákona o strategických investíciách plyní aj verejnoprávny inštitúciám. V prípade majetku vo vlastníctve SR a správe iného orgánu, môže byť nutné previesť správu nad týmto majetku na SSC. V zmysle Zákona o správe majetku štátu sa prevod správy majetku štátu uskutočňuje zmluvou o prevode správy<sup>170</sup>. V závislosti od povahy zmluvných strán môže byť prevod odplatný a podmienený súhlasom MF SR. **Proces MPV pozemkov relevantných pre túto skupinu mostov by preto mal primárne pozostávať z koordinácie zúčastnených orgánov a inštitúcií a mal by predstavovať nízke riziko z pohľadu včasnej a hospodárnej realizácie Projektu.** Súčasťou tejto množiny je aj 12 % mostov, ktoré sú vo výlučnom vlastníctve SR a správe SSC, ich MPV preto nebude potrebné.

<sup>169</sup> § 8 ods. 1 písm. a) Zákona o strategických investíciách

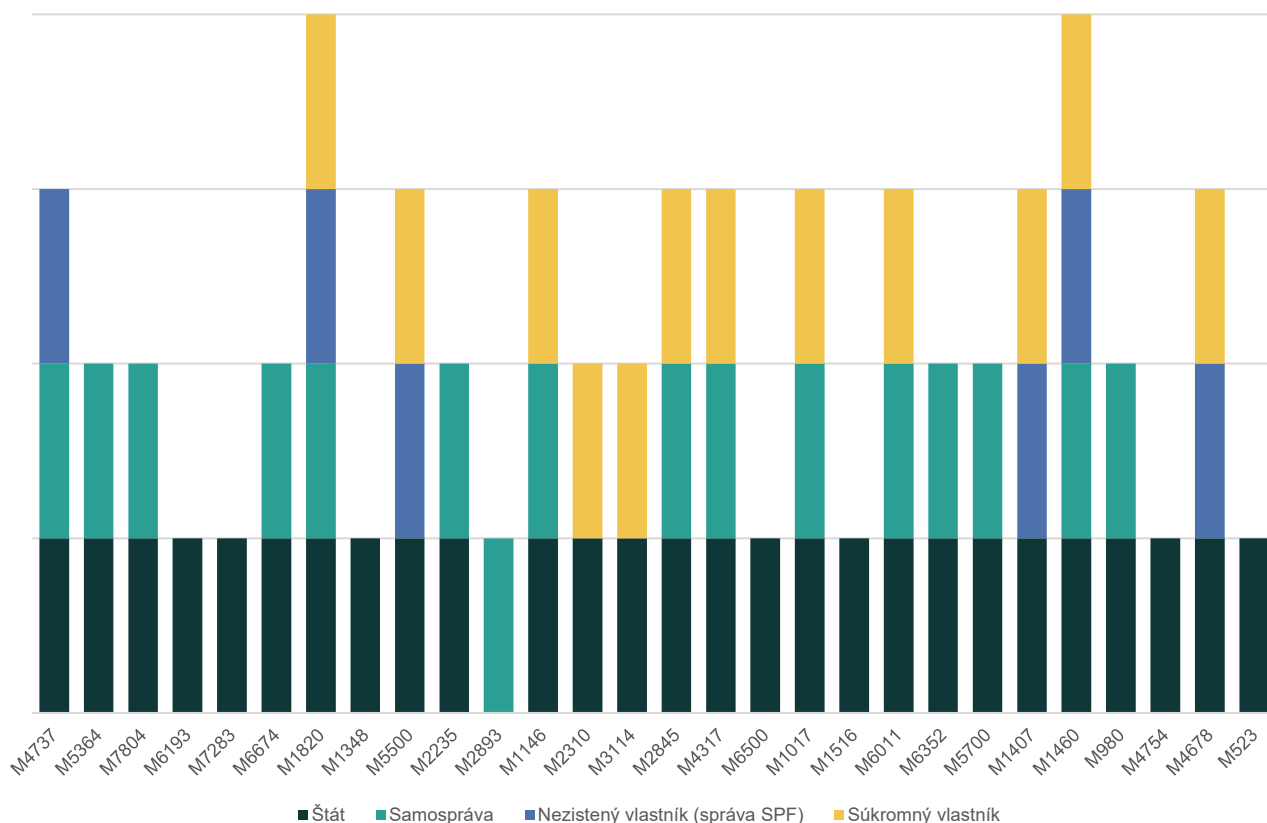
<sup>170</sup> § 9 Zákona o správe majetku štátu

Z analyzovanej vzorky mostov vyplýva, že 4 % pozemkov relevantných pre túto vzorku mostov sú **vo výlučnom vlastníctve územných samospráv** (obce a mestá). Napriek tomu, že samosprávam na rozdiel od správcu štátneho pozemku nevyplýva zákonná povinnosť relevantné pozemky previesť, zo skúsenosti SSC vyplýva, že samosprávy na vysporiadania pozemkov v princípe pristupujú, keďže údržba dopravnej siete je v ich záujme. Samosprávy sú však oprávnené svoj súhlas podmieniť splnením ďalších požiadaviek, ktoré často súvisia so zabezpečením dopravnej siete a majú nárok na odplatu za prevod majetku. **Proces MPV pozemkov relevantných pre túto skupinu mostov by preto mal primárne pozostávať z koordinácie s vlastníkom (územnou samosprávou) a negociáciou podmienok prijateľných pre realizáciu Projektu.** Do úvahy pripadá aj legislatívna zmena, ktorou by sa povinnosť prevodu nehnuteľností uvedených v osvedčení rozšírila aj na nehnuteľnosti vo vlastníctve samospráv.

Z analyzovanej vzorky mostov vyplýva, že 25 % pozemkov relevantných pre túto vzorku mostov je v spoločnom výlučnom vlastníctve štátu a územných samospráv, t. j. na listoch vlastníctva figuruje SR (v správe orgánov a inštitúcií) a samosprávne celky (obce a mestá). Na zabezpečenie MPV tejto skupiny mostov preto bude nevyhnutná kombinácia postupu podľa predchádzajúcich odsekov.

Z analyzovaných údajov z katastra nehnuteľnosti vyplýva, že **46 % mostov zo vzorky stojí na pozemkoch s majetkovou účasťou fyzických a právnických osôb.** Na rozdiel od správcov pozemkov vo vlastníctve SR, ktorí sú povinní pozemok previesť a samospráv, ktorých súčinnosť sa očakáva, je v záujme nadobudnutia pozemkov od fyzických a právnických osôb potrebné vykonať proces MPV popísaný v bode 4.1.2.1 tejto Štúdie.

Graf 53: Prehľad prítomnosti vlastníckych práv vzorky mostov



Zdroj: Právna analýza Poradcov

#### 4.1.3.3.1 Odhad nákladov

Náklady spojené s MPV pozemkov sa skladajú z odplaty pre pôvodných vlastníkov (napr. vo forme kúpnej ceny, nájomného, alebo náhrady za vyvlastnenie) a procesných nákladov spojených so zabezpečením vysporiadania (napr. náklady na vypracovanie znaleckých posudkov, na určenie kúpnej ceny, náklady na dodávateľa služieb v prípade využitia externého subjektu).

Z verejne dostupných informácií vyplýva, že v prípade zabezpečenia MPV externým subjektom, sa jeho odmena odvíja od počtu vysporiadaných vlastníkov a môže dosahovať výšku približne 260 EUR za vysporiadaného vlastníka. Pri odhadovanom priemernom počte 8 vlastníkov na most (zo vzorky), cena dosahuje priemerne 2 080 EUR / most. Táto suma nezahŕňa predpokladané hotové výdavky spracovateľa, najmä na vypracovanie

znaleckých posudkov (približne 700 EUR / most). Procesné náklady na zabezpečenie MPV mosta zo vzorky sa tak pohybujú okolo sumy 3 500 - 3 600 EUR / most. **Pri celkovom počte 575 mostov v Projekte je preto možné predpokladať procesné náklady na MPV vo výške približne 1 725 000 EUR.**

Okrem vyššie popísaných procesných nákladov je MPV podmienené kompenzáciou pôvodných vlastníkov a správcov. Konkrétny rozsah pozemkov potrebných na realizáciu Projektu bude závisieť od individuálnych riešení a okolností každého mosta, ktoré v čase prípravy tejto Štúdie nie sú známe. Na základe právnej analýzy vzorky mostov a verejných zdrojov sa odhaduje potreba majetkovoprávne vysporiadať 506 mostov (odhadovaných 88 % z celkového počtu mostov, ktoré nie sú na pozemkoch vo výlučnom vlastníctve SR, v správe SSC), pričom **náklady na kompenzáciu vlastníkov a správcov sa odhadujú na približne 12 650 000 EUR.**

**Celková predpokladaná náklady na MPV predstavujú sumu 14 375 000 EUR.**

#### **4.1.3.3.2 Mitigácia rizík vyplývajúcich z právnej analýzy**

Z analýzy vyplýva, že 46 % mostov zo vzorky leží na pozemkoch s majetkovou účasťou fyzických a právnických osôb, iných ako štát a samospráva. Na získanie užívacích práv potrebných na realizáciu Projektu k tejto skupine mostov bude preto okrem dohody so štátom a samosprávami nevyhnutné vykonanie MPV s vlastníckmi. Pri realizácii vysporiadania s fyzickými a právnickými osobami je možné očakávať náklady a riziká popísané v podkapitole *Analýza vybraných majetkovoprávných aspektov Projektu*, najmä v časti 4.1.2.1.13. Možnosti mitigácie týchto rizík sú uvedené v časti 4.1.2.1.14. Do úvahy pripadá aj legislatívna zmena, ktorou by samosprávam vznikla povinnosť previesť nehnuteľnosti, ekvivalentná povinnosti správcov štátneho majetku previesť nehnuteľnosti vo vlastníctve SR.

## 4.2 Technická analýza realizovateľnosti

Cieľom tejto kapitoly je zhodnotenie technickej uskutočniteľnosti Projektu a požiadaviek na štandardy a ocenenie výdavkov Projektu, ktoré sú spojené s jeho VO a údržbou.

Poradcovia vyhodnotili celkovo 575 mostov, ktoré považujú za najvhodnejšie na rekonštrukcie modelom PPP.

V prvom kroku boli tieto mosty zlúčené do 171 stavebných úsekov, ktoré združujú mosty v úsekoch tak, aby pri ich spoločnej rekonštrukcii bolo možné využívať rovnakú obchádzkovú trasu. Táto obchádzková trasa nemusí byť totožná pre osobné a nákladné automobily.

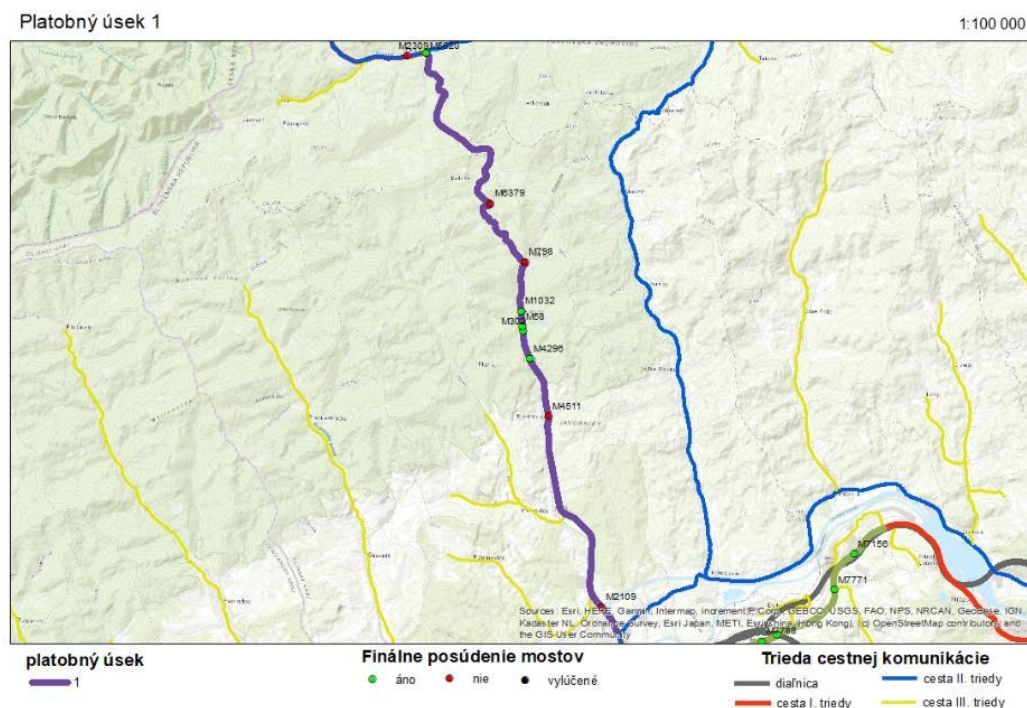
V nasledujúcom kroku boli tieto stavebné úseky zlúčené do jednotlivých celkov a boli scelené do platobných úsekov. Momentálne sú mosty združené do 55 platobných úsekov.

### 4.2.1 Popis Projektu Variant MIDI

Základná filozofia platobných úsekov je, že Koncesionárovi bude uhrádzaná platba na základe zrekonštruovaných mostov na celom platobnom úseku. V prípade nedodržania požadovanej dostupnosti čo i len jedného mosta na platobnom úseku bude platba za dostupnosť ponížená na celý úsek. Tento spôsob používania platobných úsekov je garanciou toho, že Koncesionár bude nútený sa starať o všetky mosty v kvalite, ktorá nebude ovplyvňovať dostupnosť žiadneho mostu.

### Platobný úsek 1 – Makov

Obrázok 6: Platobný úsek 1



Platobný úsek 1 sa nachádza na cestnej komunikácii I/10 v Žilinskom kraji (okres Bytča, Žilina). Začiatok platobného úseku sa nachádza v meste Bytča na križovatke I/10 a II/507 a jeho koniec je na križovatke I/10 a II/487. Celková dĺžka úseku je približne 20 km a nachádza sa na ňom **5 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

Celková intenzita	3 965 vozidiel
Intenzita OA	2 462 vozidiel
Intenzita NV	1 458 vozidiel
Vážené zaťaženie	1 609 vozidiel

Platobný úsek sa skladá z jedného stavebného úseku (Stavebný úsek 1).

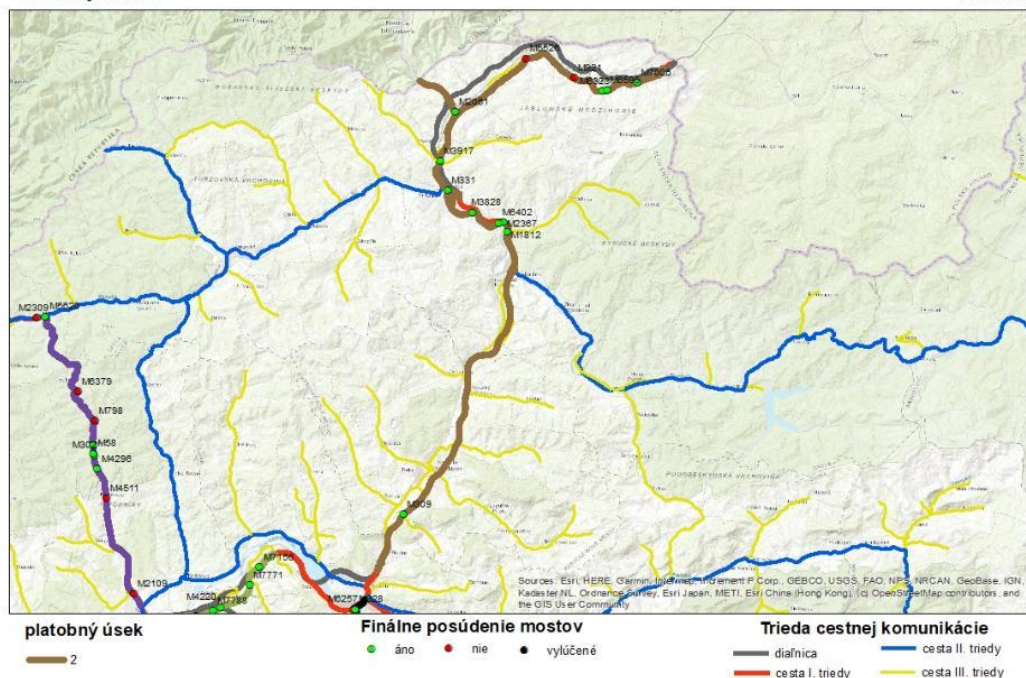


## Platobný úsek 2 – Čadca

Obrázok 7: Platobný úsek 2

Platobný úsek 2

1:200 000



Platobný úsek 2 sa nachádza na cestnej komunikácii I/11, I/11b a I/12 v Žilinskom kraji (okres Čadca, Žilina). Začiatok platobného úseku sa nachádza v meste Žilina na križovatke I/11 a D3 (Žilina) a jeho koniec je na hraniciach s Poľskom. Celková dĺžka úseku je približne 56 km a nachádza sa na ňom **11 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

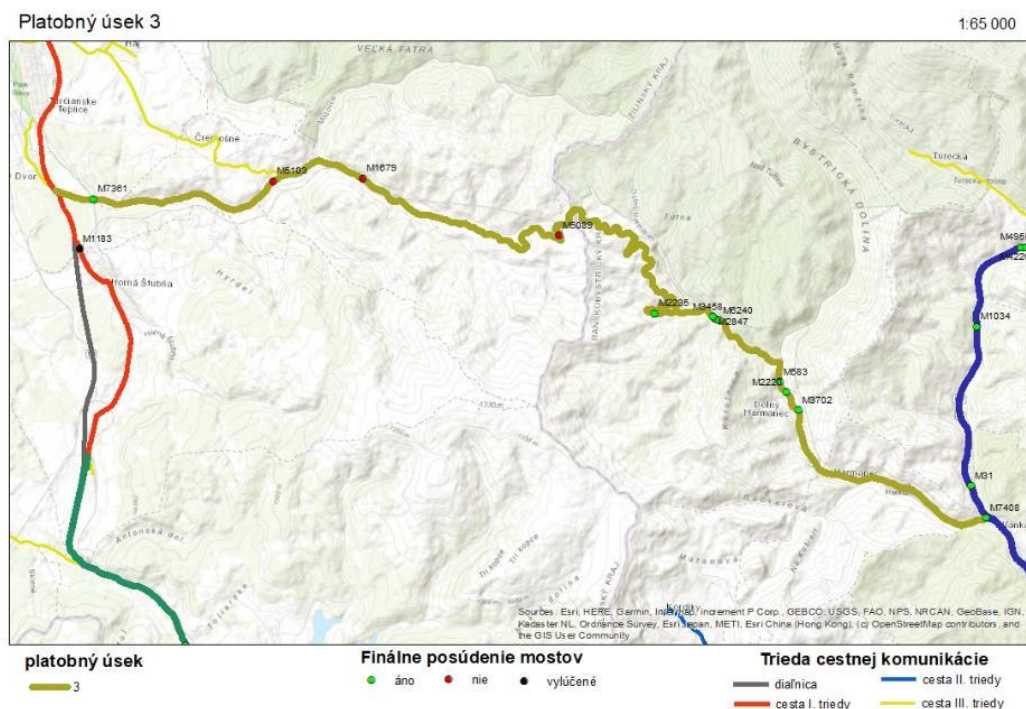
Celková intenzita	7 550 vozidiel
Intenzita OA	6 252 vozidiel
Intenzita NV	1 254 vozidiel
Vážené zaťaženie	2 004 vozidiel

Platobný úsek sa skladá zo šiestich stavebných úsekov (Stavebné úseky 2 – 7).



## Platobný úsek 3 – Šturec

Obrázok 8: Platobný úsek 3



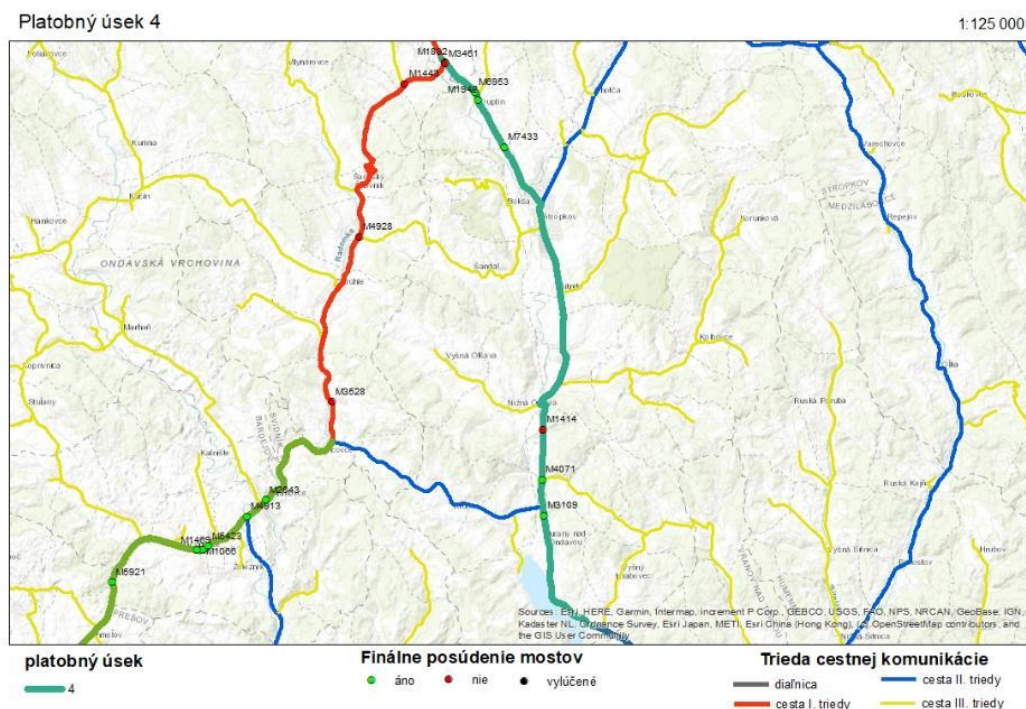
Platobný úsek 3 sa nachádza na cestnej komunikácii I/14 v Žilinskom a Banskobystrickom kraji (okres Turčianske Teplice a Banská Bystrica). Začiatok platobného úseku sa nachádza pri meste Turčianske Teplice (Dolná Štubňa) na križovatke I/14 a I/65 a jeho koniec pri meste Banská Bystrica na križovatke I/14 a I/59 (Uľanka). Celková dĺžka úseku je približne 25 km a nachádza sa na ňom **9 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

Celková intenzita	3 065 vozidiel
Intenzita OA	2 416 vozidiel
Intenzita NV	595 vozidiel
Vážené zaťaženie	868 vozidiel

Platobný úsek sa skladá z dvoch stavebných úsekov (Stavebné úseky 8, 9).

## Platobný úsek 4 – Stropkov

Obrázok 9: Platobný úsek 4



Platobný úsek 4 sa nachádza na cestnej komunikácii I/15 v Prešovskom kraji (okres Svidník a Stropkov). Začiatok platobného úseku sa nachádza pri meste Svidník na križovatke I/15 a I/21 (Stročín) a jeho koniec pri obci Turany nad Ondavou na križovatke I/15 a III/3572 (Petejovce). Celková dĺžka úseku je približne 23 km a nachádza sa na ňom **6 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

Celková intenzita 4 586 vozidiel

Intenzita OA 3 756 vozidiel

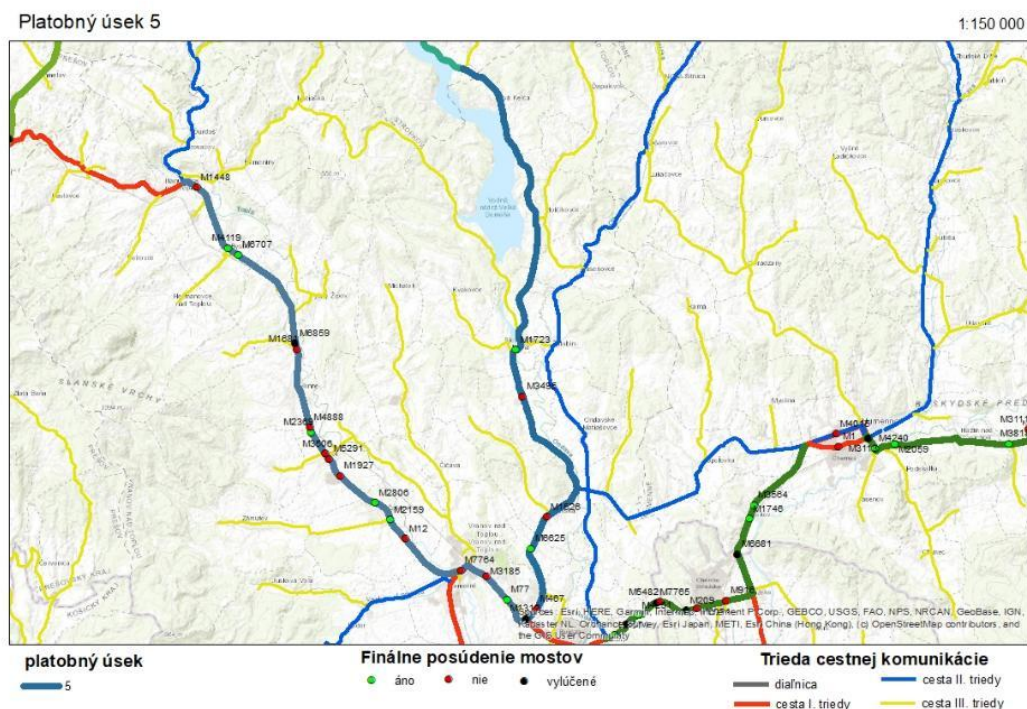
Intenzita NV 896 vozidiel

Vážené zaťaženie 1 325 vozidiel

Platobný úsek sa skladá z troch stavebných úsekov (Stavebné úseky 10 – 12).

## Platobný úsek 5 – Domaša

Obrázok 10: Platobný úsek 5



Platobný úsek 5 sa nachádza na cestnej komunikácii I/15 v Prešovskom kraji (okres Vranov nad Topľou). Začiatok platobného úseku sa nachádza pri obci Turany nad Ondavou na križovatke I/15 a III/3572 (Petejovce) a jeho koniec pri meste Vranov nad Topľou na križovatke I/15 a I/18 (Hencovce). Celková dĺžka úseku je približne 27 km a nachádzajú sa na ňom **2 mosty**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

Celková intenzita 5 341 vozidiel

Intenzita OA 4 318 vozidiel

Intenzita NV 973 vozidiel

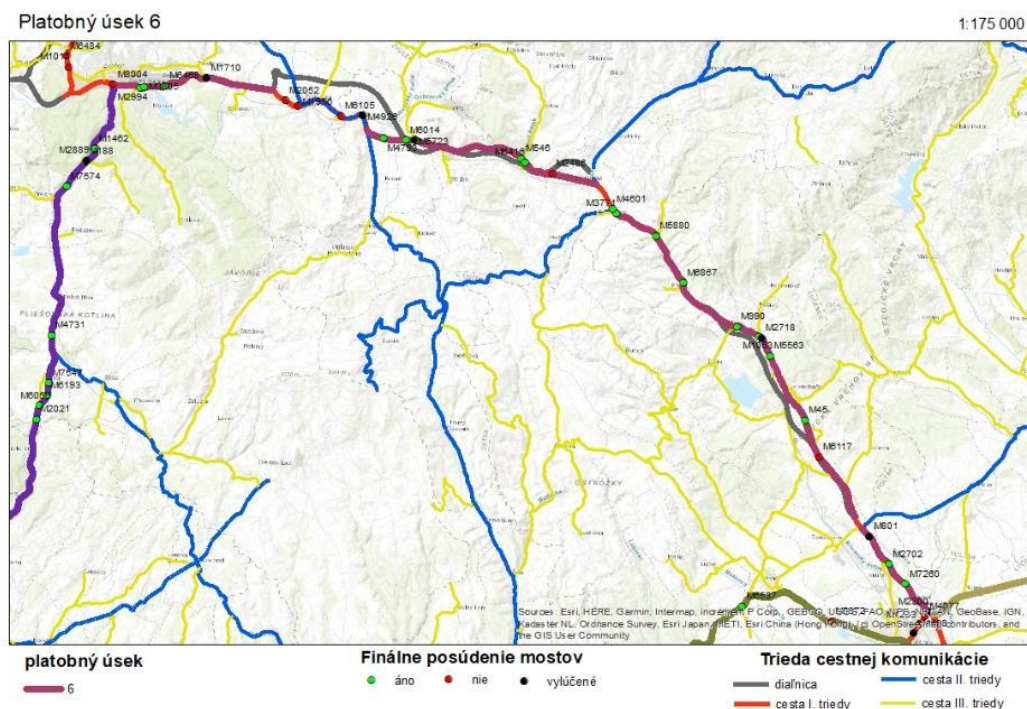
Vážené zaťaženie 1 474 vozidiel

Platobný úsek sa skladá z jedného stavebného úseku (Stavebný úsek 13).



## Platobný úsek 6 – Detva

Obrázok 11: Platobný úsek 6



Platobný úsek 6 sa nachádza na cestnej komunikácii I/16 v Banskobystrickom kraji (okresy Detva, Lučenec a Zvolen). Samotný platobný úsek je zložený z troch častí.

Časť 1 má začiatok pri meste Zvolen na križovatke I/16 a 1/66 a koniec na križovatke I/16 a R2 pri obci Zvolenská Slatina.

Časť 2 má začiatok na križovatke I/16 a II/591 (Pstruša) a koniec pri obci Kriváň na križovatke I/16 a R2.

Časť 3 má začiatok na križovatke I/16 a II/526 (Kriváň) a koniec pri meste Lučenec na križovatke I/16 a I/71.

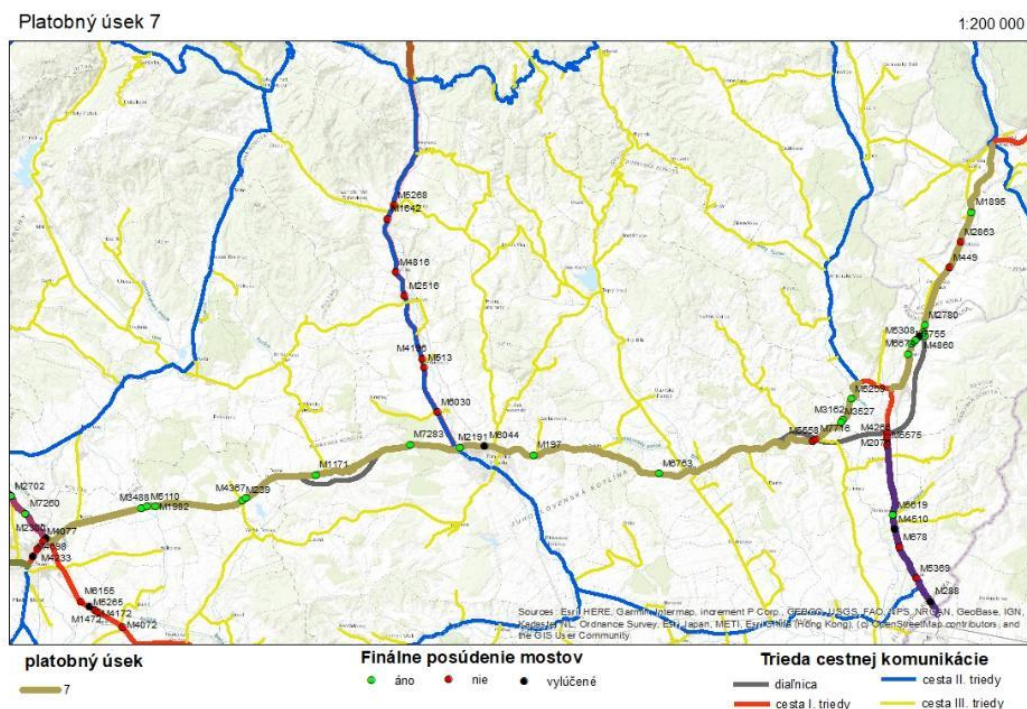
Celková dĺžka úseku je približne 47 km a nachádza sa na ňom **18 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

Celková intenzita	10 730 vozidiel
Intenzita OA	7 997 vozidiel
Intenzita NV	2 668 vozidiel
Vážené zaťaženie	3 467 vozidiel

Platobný úsek sa skladá zo šiestich stavebných úsekov (Stavebné úseky 14 – 19).

## Platobný úsek 7 – Gemer

Obrázok 12: Platobný úsek 7



Platobný úsek 7 sa nachádza na cestnej komunikácii I/16 v Banskobystrickom a Košickom kraji (okresy Lučenec, Revúca, Rimavská Sobota a Rožňava). Začiatok platobného úseku sa nachádza pri meste Lučenec na križovatke I/16 a I/71 (Slatinka) a jeho koniec pri obci Gemerská Hôrka na križovatke I/16 a II/587 (Plešivec).

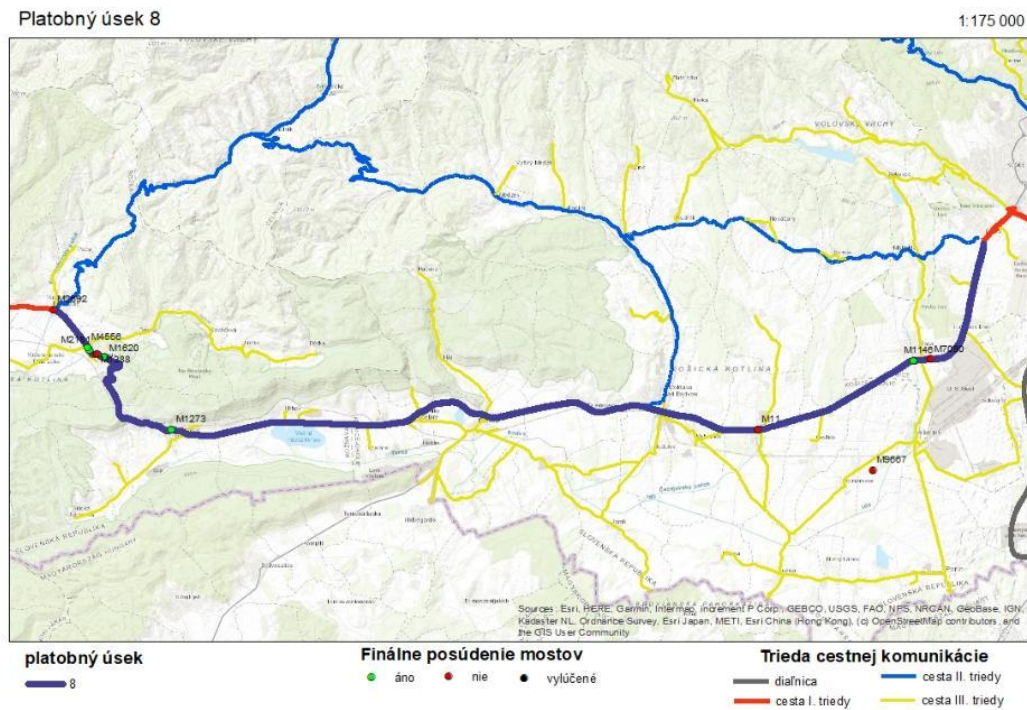
Celková dĺžka úseku je približne 69 km a nachádza sa na ňom **20 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

Celková intenzita	5 091 vozidiel
Intenzita OA	3 772 vozidiel
Intenzita NV	1 288 vozidiel
Vážené zaťaženie	1 994 vozidiel

Platobný úsek sa skladá zo siedmich stavebných úsekov (Stavebné úseky 20 – 26).

## Platobný úsek 8 – Spiš

Obrázok 13: Platobný úsek 8



Platobný úsek 8 sa nachádza na cestnej komunikácii I/16 v Košickom kraji (okresy Rožňava a Košice II). Začiatok platobného úseku sa nachádza pri obci Krásnohorské podhradie na križovatke I/16 a II/549 a jeho koniec pri meste Košice na križovatke I/16 a II/548 (Pereš).

Celková dĺžka úseku je približne 63 km a nachádza sa na ňom **5 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

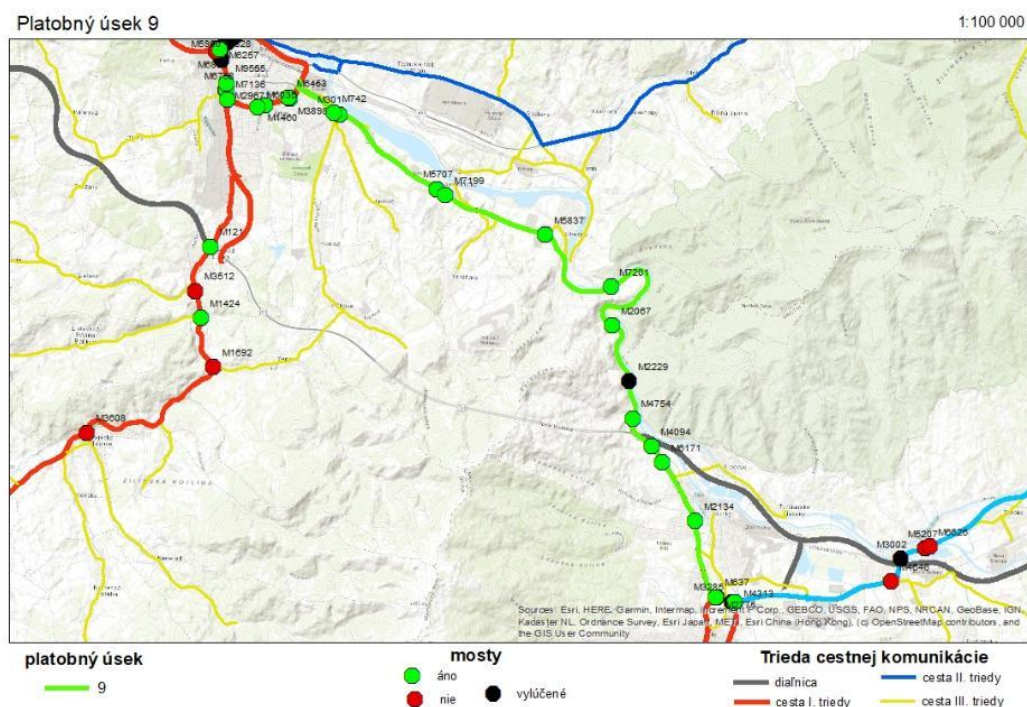
Celková intenzita	7 850 vozidiel
Intenzita OA	6 162 vozidiel
Intenzita NV	1 641 vozidiel
Vážené zaťaženie	2 319 vozidiel

Platobný úsek sa skladá z dvoch stavebných úsekov (Stavebné úseky 27 – 28).



## Platobný úsek 9 – Strečno

Obrázok 14: Platobný úsek 9



Platobný úsek 9 sa nachádza na cestnej komunikácii I/18 v Žilinskom kraji (Martin a Žilina). Samotný platobný úsek má začiatok pri meste Žilina na križovatke I/18 a I/60 a koniec pri meste Martin na križovatke I/18 a I/65 (Vrútky).

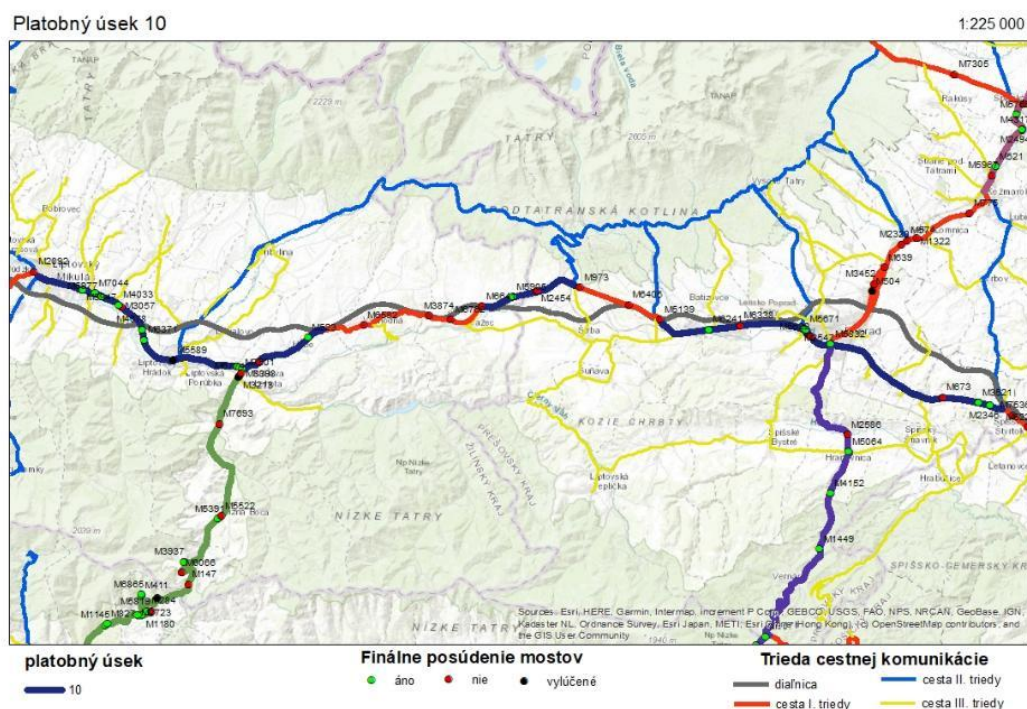
Celková dĺžka úseku je približne 25 km a nachádza sa na ňom **13 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

Celková intenzita	21 515 vozidiel
Intenzita OA	15 732 vozidiel
Intenzita NV	5 529 vozidiel
Vážené zaťaženie	7 059 vozidiel

Platobný úsek sa skladá z troch stavebných úsekov (Stavebné úseky 29 – 31).

## Platobný úsek 10 – Liptov

Obrázok 15: Platobný úsek 10



Platobný úsek 10 sa nachádza na cestnej komunikácii I/18 v Žilinskom a Prešovskom kraji (okresy Liptovský Mikuláš a Poprad). Samotný platobný úsek je zložený z troch častí.

Časť 1 má začiatok v meste Liptovský Mikuláš na križovatke I/18 a II/584 a koniec na križovatke I/18 a D1 pri obci Hybe.

Časť 2 má začiatok na križovatke I/18 a D1 pri obci Hybe a koniec pri obci Tatranská Štrba na križovatke I/18 a II/538.

Časť 3 má začiatok v meste Poprad na križovatke I/18 a D1 (Poprad Západ) a koniec pri obci Spišský Štvrtok na križovatke I/18 a II/536 (časť Machalovce).

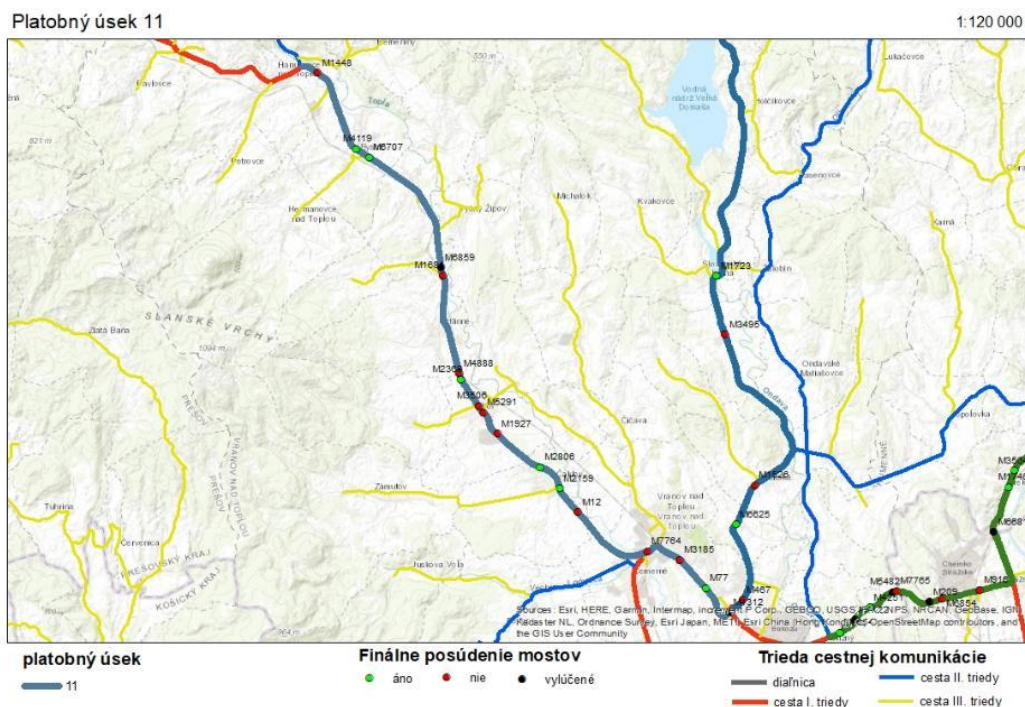
Celková dĺžka úseku je približne 54 km a nachádza sa na ňom **16 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

Celková intenzita	9 191 vozidiel
Intenzita OA	8 221 vozidiel
Intenzita NV	1 010 vozidiel
Vážené zaťaženie	2 142 vozidiel

Platobný úsek sa skladá zo siedmich stavebných úsekov (Stavebné úseky 38 – 43, Stavebný úsek 167).

## Platobný úsek 11 – Topľa

Obrázok 16: Platobný úsek 11



Platobný úsek 11 sa nachádza na cestnej komunikácii I/18 v Prešovskom kraji (okres Vranov nad Topľou). Začiatok platobného úseku sa nachádza pri obci Hanušovce nad Topľou na križovatke I/18 a II/556 a jeho koniec pri meste Vranov nad Topľou na križovatke I/18 a I/15 (Hencovce).

Celková dĺžka úseku je približne 26 km a nachádza sa na ňom **6 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

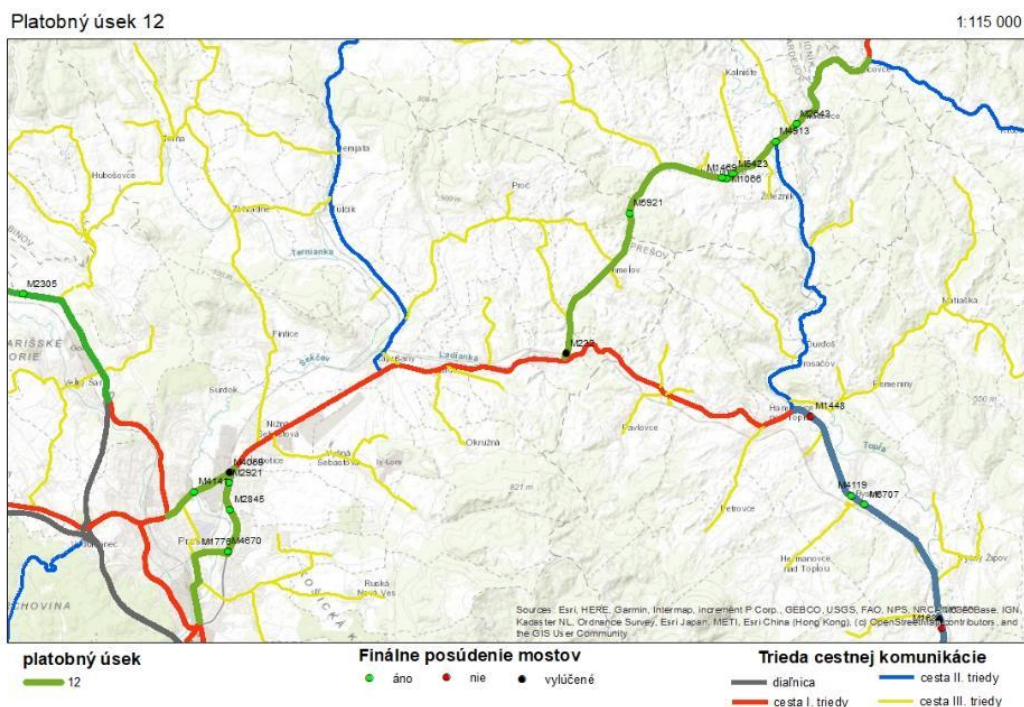
Celková intenzita	7 446 vozidiel
Intenzita OA	6 002 vozidiel
Intenzita NV	1 394 vozidiel
Vážené zaťaženie	2 085 vozidiel

Platobný úsek sa skladá z dvoch stavebných úsekov (Stavebné úseky 45, 46).



## Platobný úsek 12 – Prešov

Obrázok 17: Platobný úsek 12



Platobný úsek 12 sa nachádza na cestnej komunikácii I/18, I/20 a I/21 v Prešovskom kraji (okresy Prešov a Svidník). Samotný platobný úsek je zložený z dvoch častí.

Časť 1 sa kompletne nachádza v intraviláne mesta Prešov.

Časť 2 má začiatok na križovatke I/18 a I/21 pri obci Lipníky a koniec pri obci Giraltovce na križovatke I/21 a II/556 (Francovce).

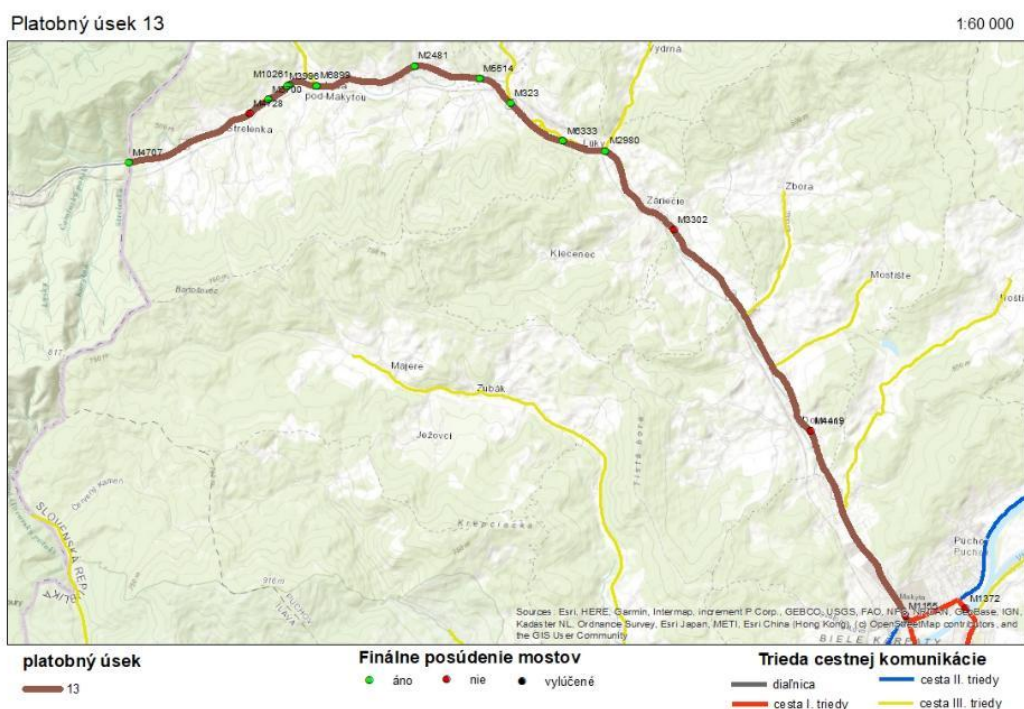
Celková dĺžka úseku je približne 29 km a nachádza sa na ňom **10 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

Celková intenzita	19 080 vozidiel
Intenzita OA	15 695 vozidiel
Intenzita NV	3 303 vozidiel
Vážené zaťaženie	5 162 vozidiel

Platobný úsek sa skladá z troch stavebných úsekov (Stavebný úsek 44, Stavebné úseky 54 a 55).

## Platobný úsek 13 – Lysá pod Makytou

Obrázok 18: Platobný úsek 13



Platobný úsek 13 sa nachádza na cestnej komunikácii I/49 v Trenčianskom kraji (okres Púchov). Začiatok platobného úseku sa nachádza meste Púchov na križovatke I/49 a II/507 (Hrabovka) a jeho koniec na štátnej hranici s Českou republikou pri obci Lysá pod Makytou.

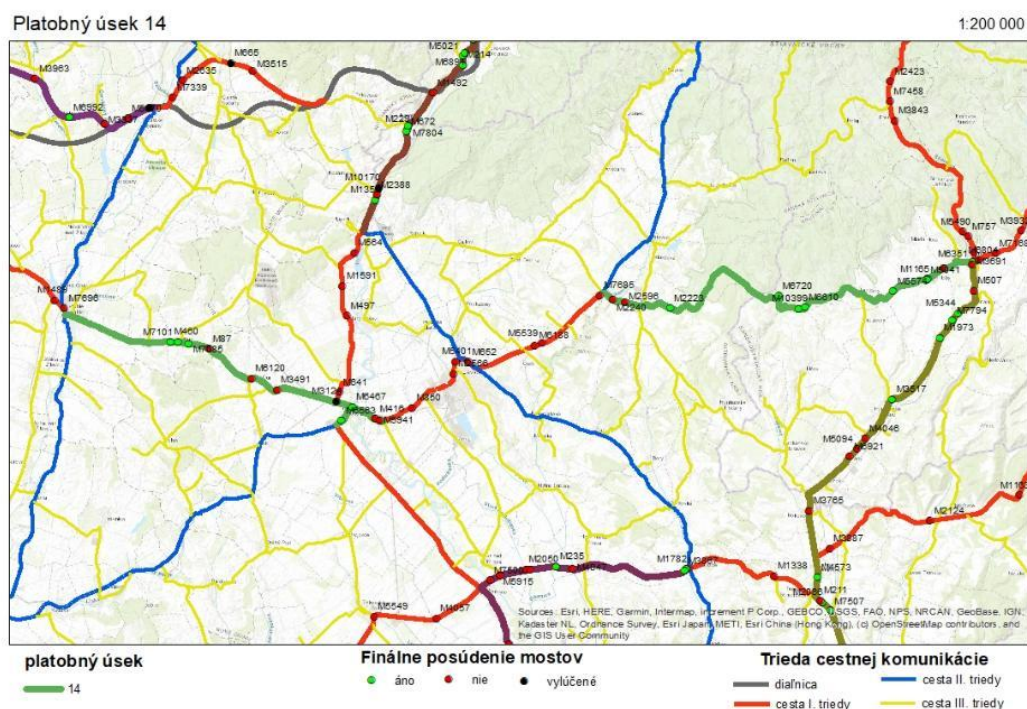
Celková dĺžka úseku je približne 19 km a nachádza sa na ňom **10 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

Celková intenzita	4 325 vozidiel
Intenzita OA	3 438 vozidiel
Intenzita NV	736 vozidiel
Vážené zaťaženie	1 141 vozidiel

Platobný úsek sa skladá z jedného stavebného úseku (Stavebný úsek 56).

## Platobný úsek 14 – Levice

Obrázok 19: Platobný úsek 14



Platobný úsek 14 sa nachádza na cestnej komunikácii I/51, I/76 v Nitrianskom a Banskobystrickom kraji (okresy Levice, Nitra a Krupina). Samotný platobný úsek je zložený z dvoch častí.

Časť 1 má začiatok na križovatke I/51 a II/511 pri meste Vráble a koniec v obci Kalná nad Hronom na križovatke I/76 a II/580.

Časť 2 má začiatok pri obci Žemberovce na križovatke I/51 a II/524 (Kmeťovce) a koniec pri obci Hontianske Nemce na križovatke I/51 a I/66.

Celková dĺžka úseku je približne 47 km a nachádza sa na ňom **13 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

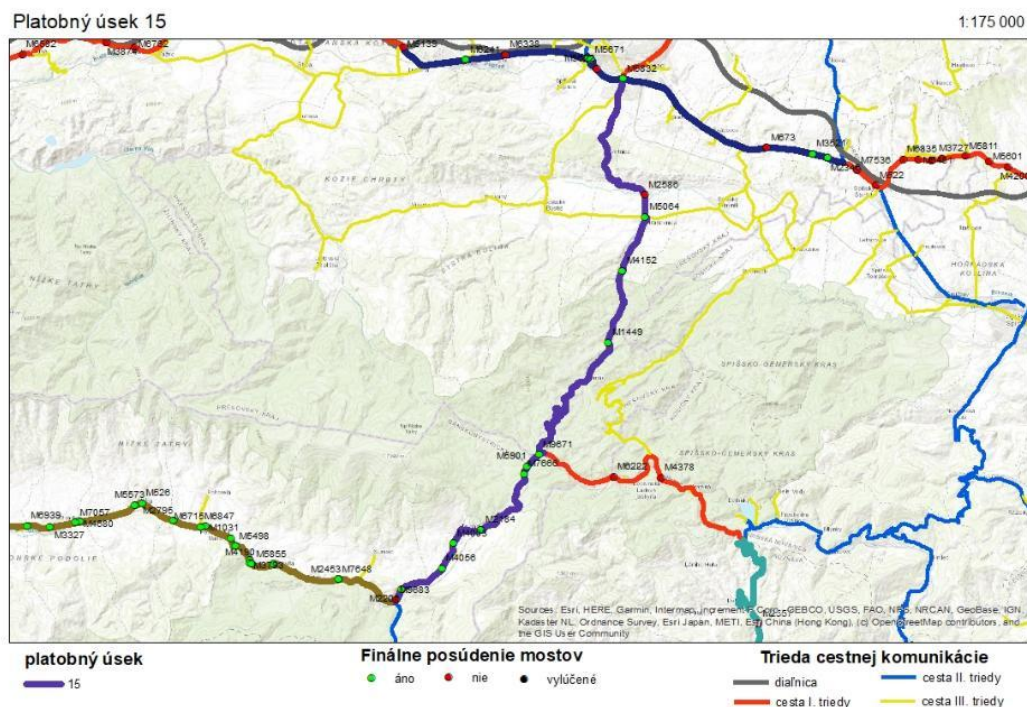
Celková intenzita	4 248 vozidiel
Intenzita OA	3 322 vozidiel
Intenzita NV	862 vozidiel
Vážené zaťaženie	1 231 vozidiel

Platobný úsek sa skladá z piatich stavebných úsekov (Stavebné úseky 58 – 61 a Stavebný úsek 147).



## Platobný úsek 15 – Vernár

Obrázok 20: Platobný úsek 15



Platobný úsek 15 sa nachádza na cestnej komunikácii I/66 v Banskobystrickom a Prešovskom kraji (okresy Brezno a Poprad). Začiatok platobného úseku sa nachádza pri obci Telgárt na križovatke I/66 a II/531 (Červená Skala) a jeho koniec v meste Poprad na križovatke I/66 a I/18.

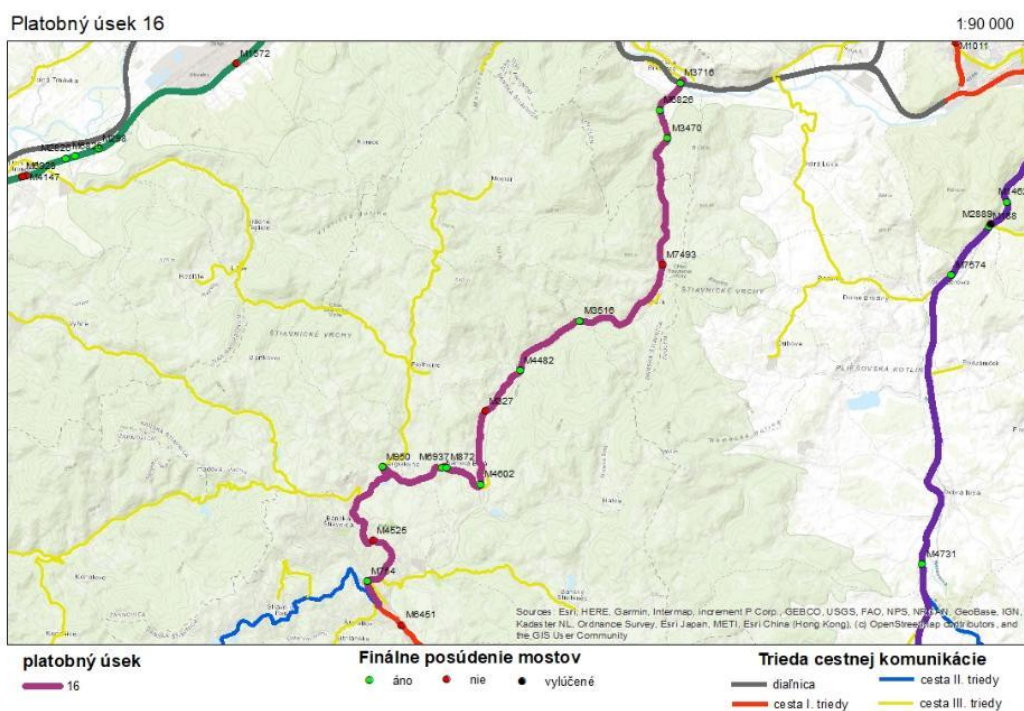
Celková dĺžka úseku je približne 37 km a nachádza sa na ňom **10 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

Celková intenzita	2 863 vozidiel
Intenzita OA	2 353 vozidiel
Intenzita NV	429 vozidiel
Vážené zaťaženie	718 vozidiel

Platobný úsek sa skladá z dvoch stavebných úsekov (Stavebné úseky 123, 124).

## Platobný úsek 16 – Banská Štiavnica

Obrázok 21: Platobný úsek 16



Platobný úsek 16 sa nachádza na cestnej komunikácii I/51 v Banskobystrickom kraji (okresy Banská Štiavnica a Zvolen). Začiatok platobného úseku sa nachádza pri meste Banská Štiavnica na križovatke I/51 a II/524 a jeho koniec pri obci Hronská Breznica na križovatke I/51 a R1.

Celková dĺžka úseku je približne 22 km a nachádza sa na ňom **10 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

Celková intenzita	4 386 vozidiel
Intenzita OA	3 808 vozidiel
Intenzita NV	516 vozidiel
Vážené zaťaženie	1 409 vozidiel

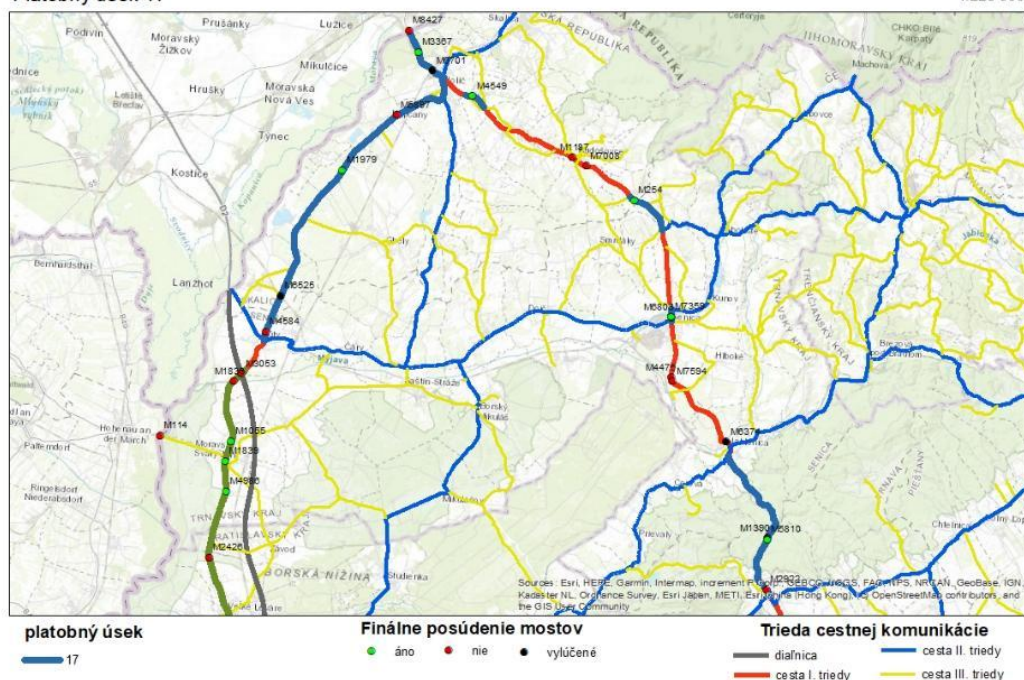
Platobný úsek sa skladá z jedného stavebného úseku (Stavebný úsek 62).

## Platobný úsek 17 – Záhorie

Obrázok 22: Platobný úsek 17

Platobný úsek 17

1:225 000



Platobný úsek 17 sa nachádza na cestnej komunikácii I/51 v Trnavskom kraji (okresy Senica a Skalica). Samotný platobný úsek je zložený z troch častí.

Časť 1 má začiatok pri obci Trstín na križovatke I/51 a II/502 a koniec na križovatke I/51 a II/501 pri obci Jablonica.

Časť 2 sa celá nachádza v Intraviláne mesta Senica.

Časť 3 má začiatok v obci Holíč na križovatke I/51 a I/2 a koniec na štátnej hranici s Českou republikou.

Celková dĺžka úseku je približne 42 km a nachádza sa na ňom **6 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

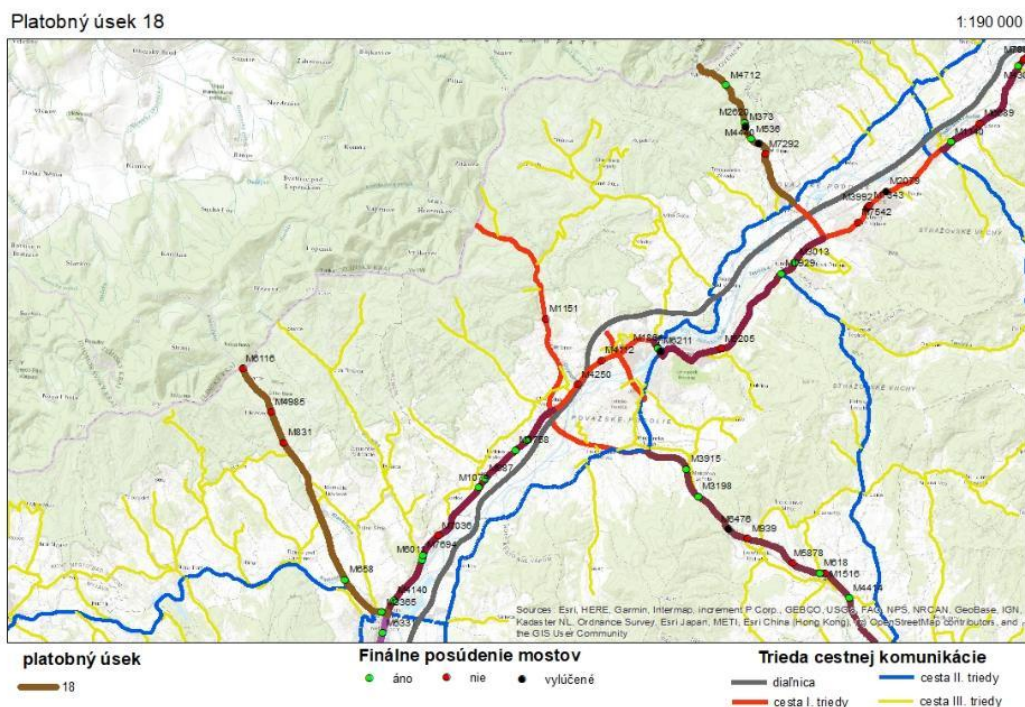
Celková intenzita	9 357 vozidiel
Intenzita OA	7 407 vozidiel
Intenzita NV	1 882 vozidiel
Vážené zaťaženie	2 711 vozidiel

Platobný úsek sa skladá zo šiestich stavebných úsekov (Stavebné úseky 63 – 65, Stavebný úsek 162, 163 a 170).



## Platobný úsek 18 – Srnia

Obrázok 23: Platobný úsek 18



Platobný úsek 18 sa nachádza na cestnej komunikácii I/54 a I/57 v Trenčianskom kraji (okresy Nové Mesto nad Váhom a Trenčín). Samotný platobný úsek je zložený z dvoch častí.

Časť 1 má začiatok na križovatke I/54 a I/61 pri meste Nové Mesto nad Váhom a koniec na štátnej hranici s Českou republikou.

Časť 2 má začiatok pri obci Nemšová na križovatke I/57 a II/507 a koniec na štátnej hranici s Českou republikou.

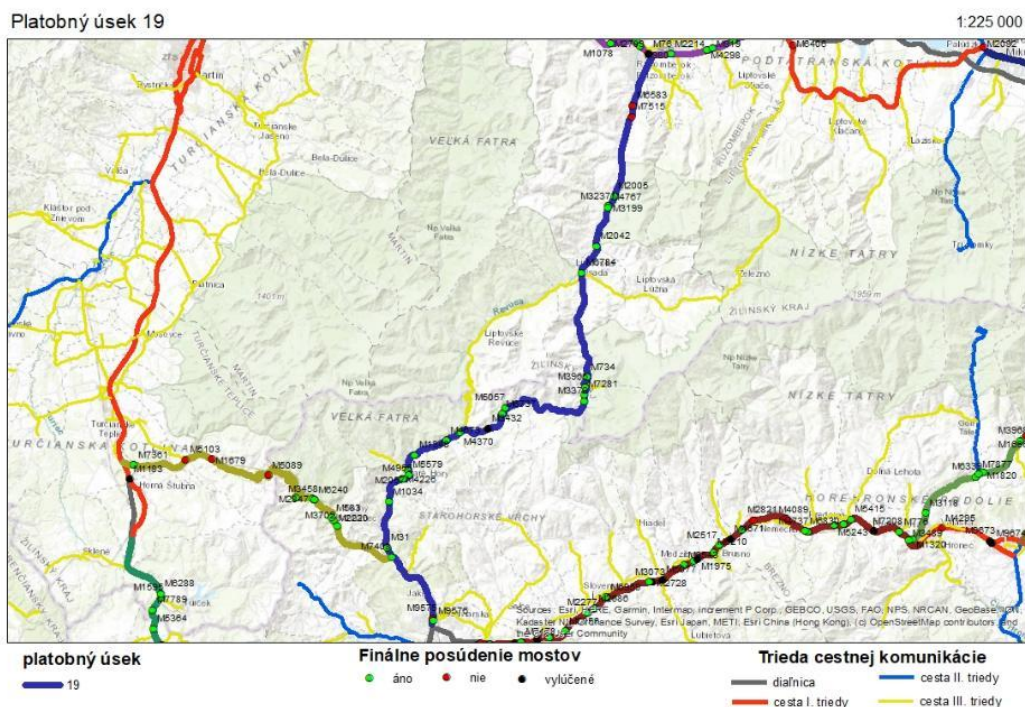
Celková dĺžka úseku je približne 26 km a nachádza sa na ňom **5 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

Celková intenzita	6 010 vozidiel
Intenzita OA	4 970 vozidiel
Intenzita NV	967 vozidiel
Vážené zaťaženie	1 568 vozidiel

Platobný úsek sa skladá z dvoch stavebných úsekov (Stavebné úseky 66, 67).

## Platobný úsek 19 – Donovaly

Obrázok 24: Platobný úsek 19



Platobný úsek 19 sa nachádza na cestnej komunikácii I/59 v Banskobystrickom a Žilinskom kraji (okresy Banská Bystrica a Ružomberok). Začiatok platobného úseku sa nachádza pri meste Banská Bystrica na križovatke I/59 a R1 a jeho koniec pri meste Ružomberok na križovatke I/59 a I/18.

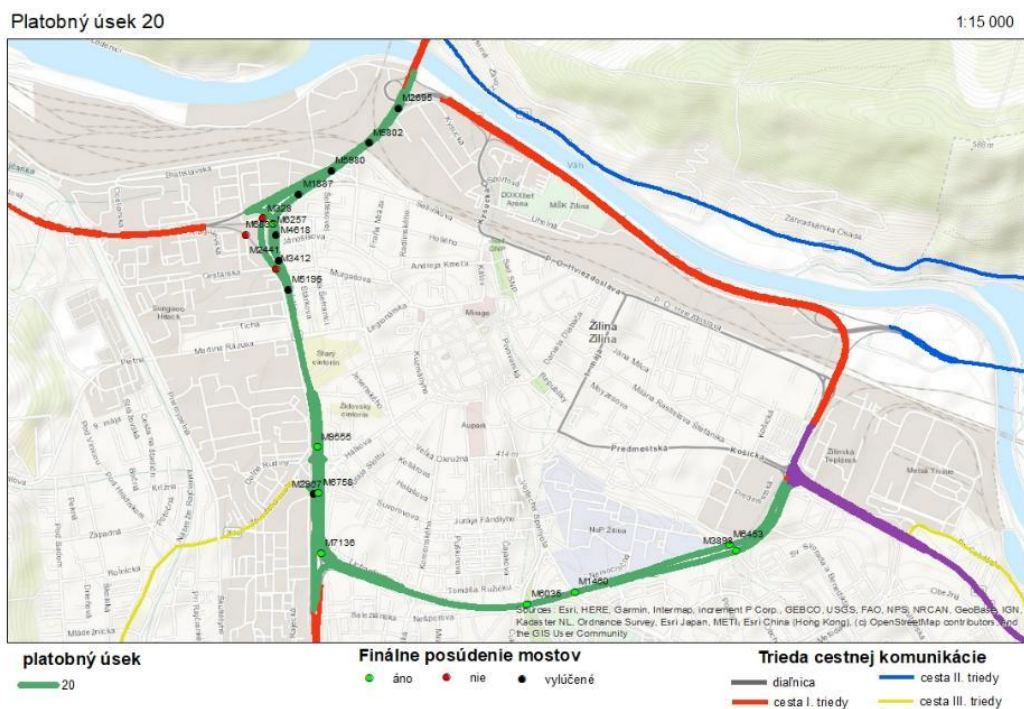
Celková dĺžka úseku je približne 50 km a nachádza sa na ňom **22 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

Celková intenzita	9 357 vozidiel
Intenzita OA	7 380 vozidiel
Intenzita NV	1 917 vozidiel
Vážené zaťaženie	2 855 vozidiel

Platobný úsek sa skladá zo štyroch stavebných úsekov (Stavebné úseky 70 – 73).

## Platobný úsek 20 – Žilina

Obrázok 25: Platobný úsek 20



Platobný úsek 20 sa nachádza na cestnej komunikácii I/60 v Žilinskom kraji (okres Žilina). Celý platobný úsek leží v intraviláne mesta Žilina a ide o jej vnútorný obchvat medzi cestami I/11, I/18 a I/64 a I/61.

Celková dĺžka úseku je približne 10 km (nachádzajú sa na ňom smerovo oddelené úseky ako aj mimoúrovňové križovatky) a nachádza sa na ňom **8 mostov**, ktoré sú zahrnuté v projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

Celková intenzita 31 803 vozidiel

Intenzita OA 28 806 vozidiel

Intenzita NV 3 584 vozidiel

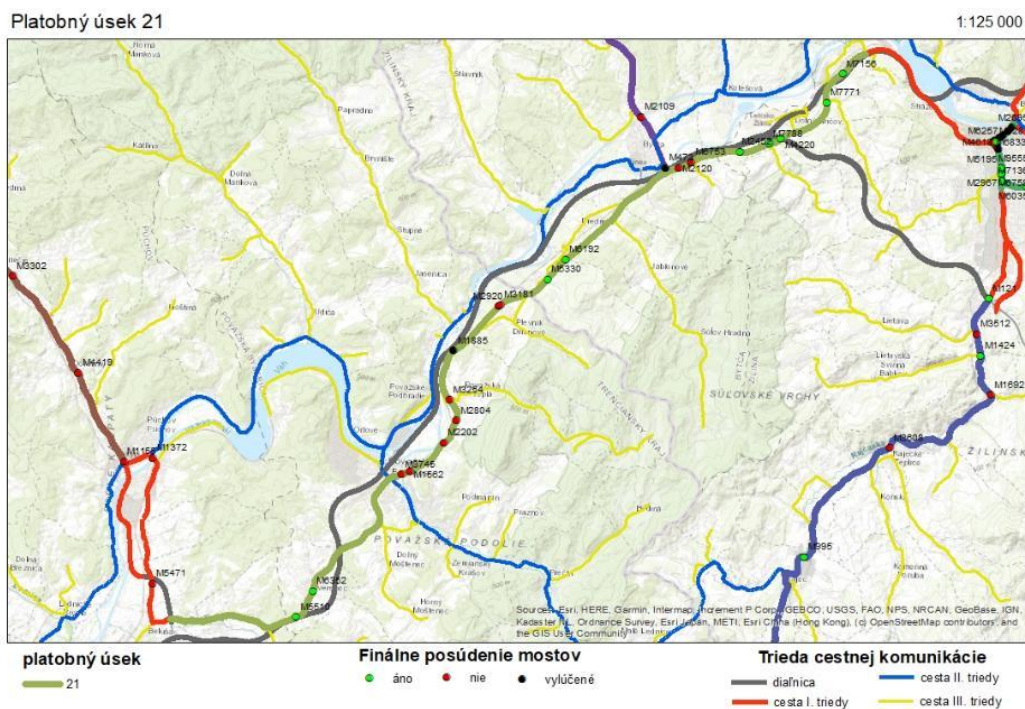
Vážené zaťaženie 7 710 vozidiel

Platobný úsek sa skladá z troch stavebných úsekov (Stavebné úseky 74 – 76).



## Platobný úsek 21 – Považie

Obrázok 26: Platobný úsek 21



Platobný úsek 21 sa nachádza na cestnej komunikácii I/61 v Trenčianskom a Žilinskom kraji (okresy Bytča, Považská Bystrica a Žilina). Začiatok platobného úseku sa nachádza pri Sverepec na križovatke I/61 a III/1947 a jeho koniec pri obci Horný Hričov na križovatke I/61 a III/2083.

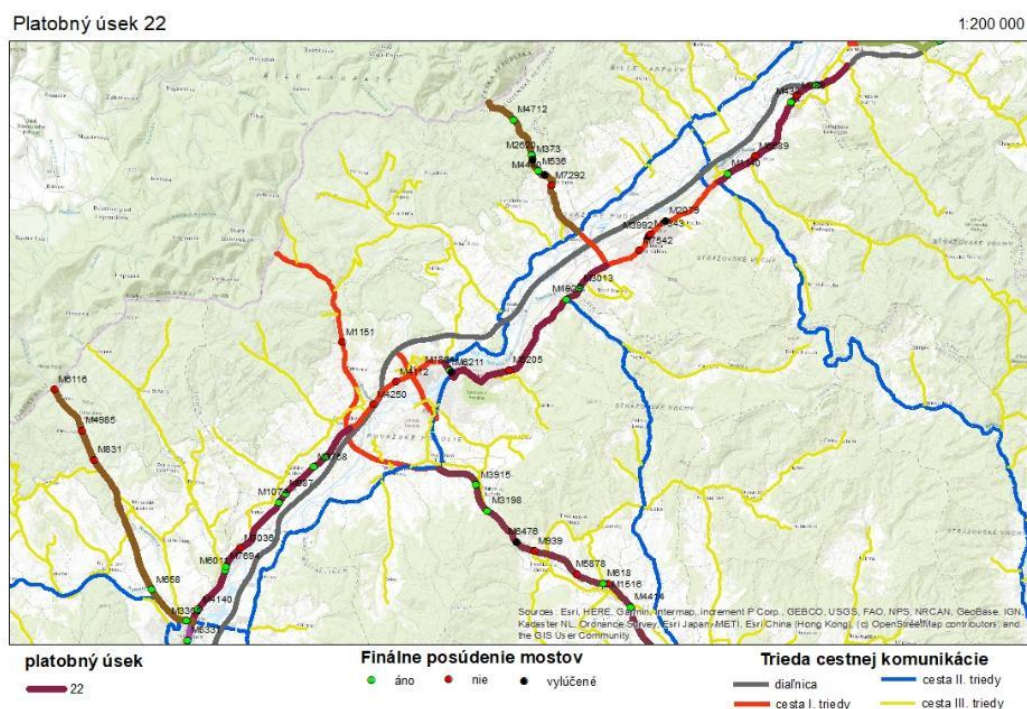
Celková dĺžka úseku je približne 36 km a nachádza sa na ňom **9 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

Celková intenzita	5 081 vozidiel
Intenzita OA	4 200 vozidiel
Intenzita NV	829 vozidiel
Vážené zaťaženie	1 334 vozidiel

Platobný úsek sa skladá z troch stavebných úsekov (Stavebné úseky 77 – 79).

## Platobný úsek 22 – Trenčín

Obrázok 27: Platobný úsek 22



Platobný úsek 22 sa nachádza na cestnej komunikácii I/61 v Trenčianskom kraji (okresy Ilava, Nové Mesto nad Váhom, Púchov a Trenčín). Samotný platobný úsek je zložený z troch častí.

Časť 1 má začiatok na križovatke I/61 a I/54 pri meste Nové Mesto nad Váhom a koniec pri obci Chocholná na križovatke I/61 a I/9.

Časť 2 má začiatok v meste Trenčín na križovatke I/61 a II/507 a koniec pri obci Nová Dubnica na križovatke I/61 a I/57.

Časť 3 má začiatok v meste Ilava na križovatke I/61 a II/574 a koniec pri obci Ladce na križovatke I/61 a D1.

Celková dĺžka úseku je približne 39 km a nachádza sa na ňom **13 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

Celková intenzita 8 833 vozidiel

Intenzita OA 7 611 vozidiel

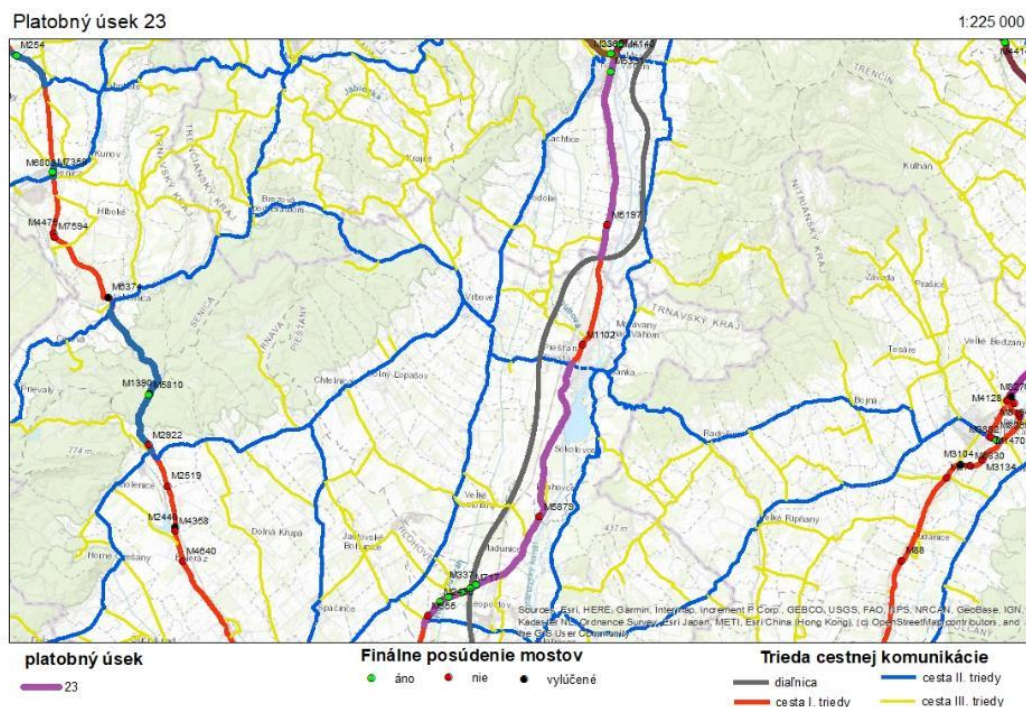
Intenzita NV 1 146 vozidiel

Vážené zaťaženie 2 116 vozidiel

Platobný úsek sa skladá zo štyroch stavebných úsekov (Stavebné úseky 80 - 83).

## Platobný úsek 23 – Piešťany

Obrázok 28: Platobný úsek 23



Platobný úsek 23 sa nachádza na cestnej komunikácii I/61 v Trenčianskom a Trnavskom kraji (okresy Hlohovec, Piešťany a Nové Mesto nad Váhom). Samotný platobný úsek je zložený z dvoch častí.

Časť 1 má začiatok na križovatke I/61 a II/513 pri obci Trakovice a koniec na križovatke I/61 a II/499 pri meste Piešťany.

Časť 2 má začiatok pri obci Horná Streda na križovatke I/61 a D1 a koniec na križovatke I/61 a I/54 pri meste Nové Mesto nad Váhom.

Celková dĺžka úseku je približne 34 km a nachádza sa na ňom **6 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

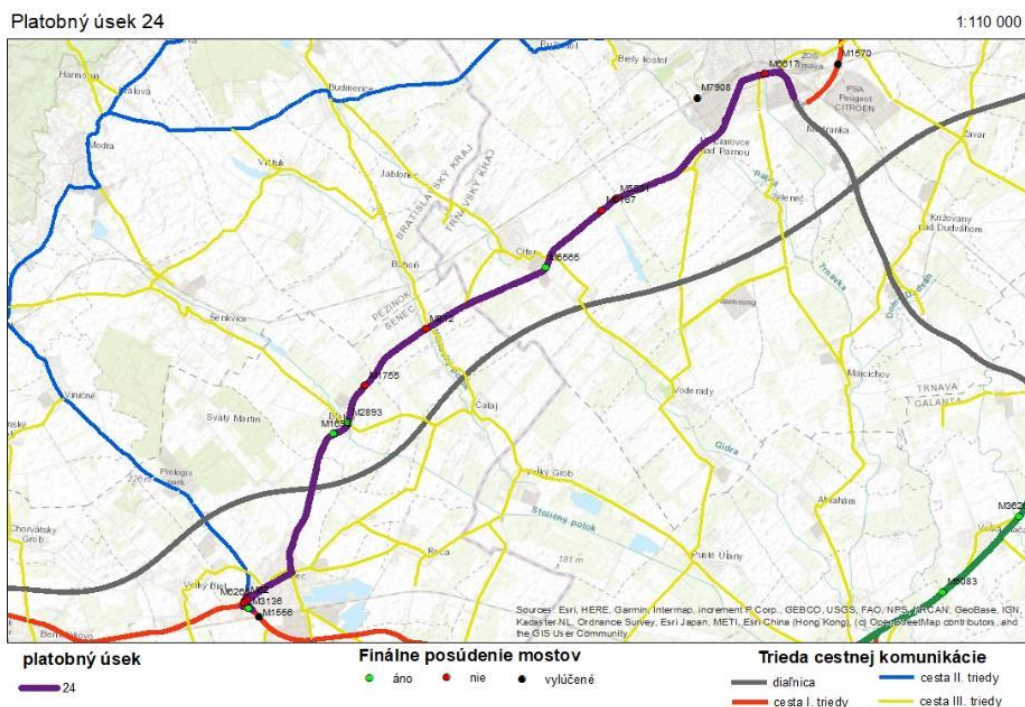
Celková intenzita	6 951 vozidiel
Intenzita OA	5 608 vozidiel
Intenzita NV	897 vozidiel
Vážené zaťaženie	1 604 vozidiel

Platobný úsek sa skladá z dvoch stavebných úsekov (Stavebné úseky 84 - 85).



## Platobný úsek 24 – Senec

Obrázok 29: Platobný úsek 24



Platobný úsek 24 sa nachádza na cestnej komunikácii I/61 v Bratislavskom kraji (okres Senec). Začiatok platobného úseku sa nachádza v meste Senec na križovatke I/61 a I/62 a jeho koniec v meste Trnava na križovatke I/61 a R1.

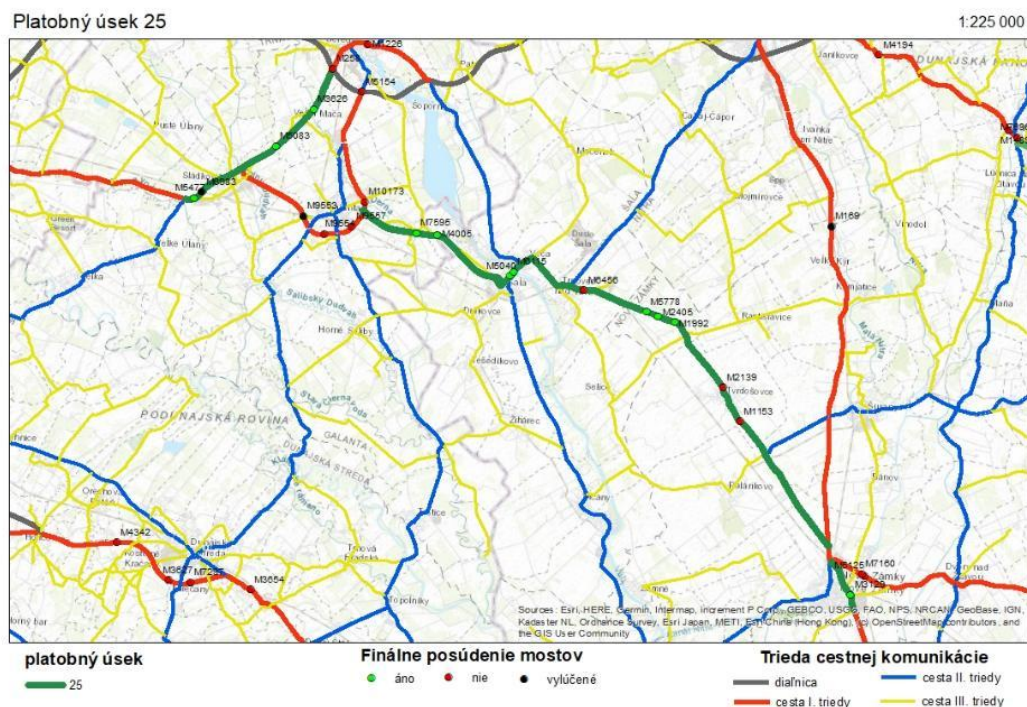
Celková dĺžka úseku je približne 28 km a nachádzajú sa na ňom **4 mosty**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

Celková intenzita	7 802 vozidiel
Intenzita OA	6 763 vozidiel
Intenzita NV	964 vozidiel
Vážené zaťaženie	2 625 vozidiel

Platobný úsek sa skladá z jedného stavebného úseku (Stavebný úsek 86).

## Platobný úsek 25 – Šaľa

Obrázok 30: Platobný úsek 25



Platobný úsek 25 sa nachádza na cestnej komunikácii I/62, I/64 a I/75 v Nitrianskom a Trnavskom kraji (okresy Galanta, Nové Zámky a Šaľa). Platobný úsek sa skladá z dvoch častí.

Časť 1 má začiatok platobného úseku sa nachádza pri meste Galanta na križovatke I/75 a I/35 a koniec v meste Nové Zámky na križovatke I/64 a III/1494.

Časť 2 má začiatok na križovatke I/62 a R1 pri meste Sereď a koniec na križovatke I/62 a II/510 pri obci Sládkovičovo.

Celková dĺžka úseku je približne 59 km a nachádza sa na ňom **11 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

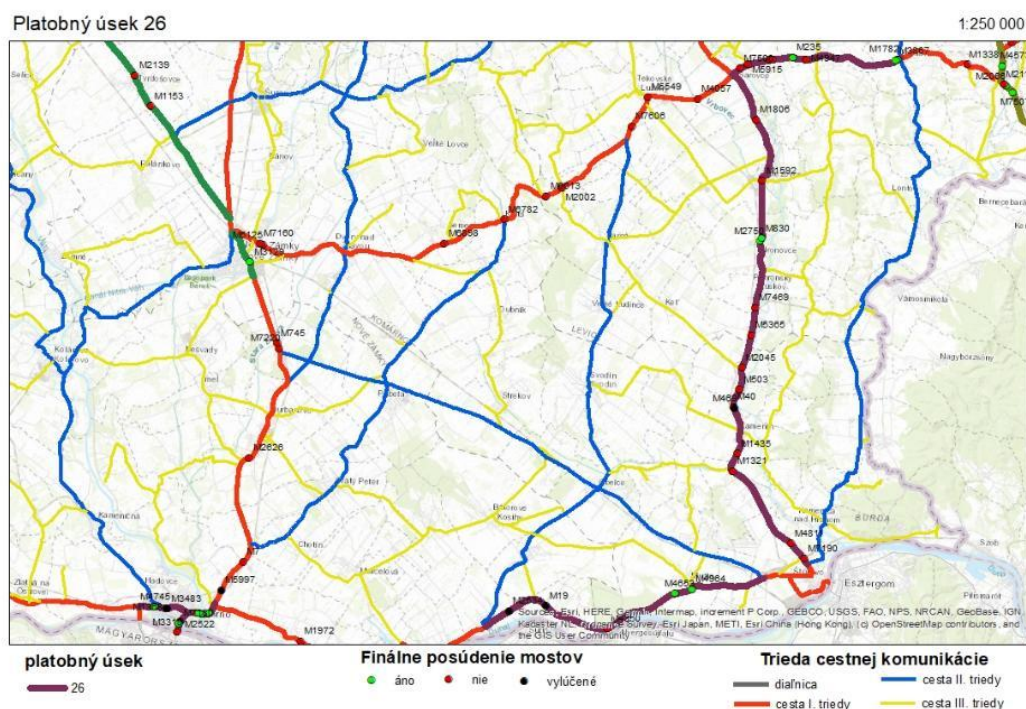
Celková intenzita	11 481 vozidiel
Intenzita OA	9 120 vozidiel
Intenzita NV	2 267 vozidiel
Vážené zaťaženie	3 295 vozidiel

Platobný úsek sa skladá z piatich stavebných úsekov (Stavebné úseky 87, 91, 138 - 140).



## Platobný úsek 26 – Komárno

Obrázok 31: Platobný úsek 26



Platobný úsek 26 sa nachádza na cestnej komunikácii I/63, I/64, I/64a, I/75 a I/76 v Nitrianskom kraji (okresy Levice, Komárno a Nové Zámky). Samotný platobný úsek je zložený z dvoch častí.

Časť 1 má začiatok na križovatke I/63 a I/64 (Monoštorský most) a koniec na križovatke I/61 a I/64 (Malá Iža) a celá sa nachádza v meste Komárno vrátane cesty I/64a.

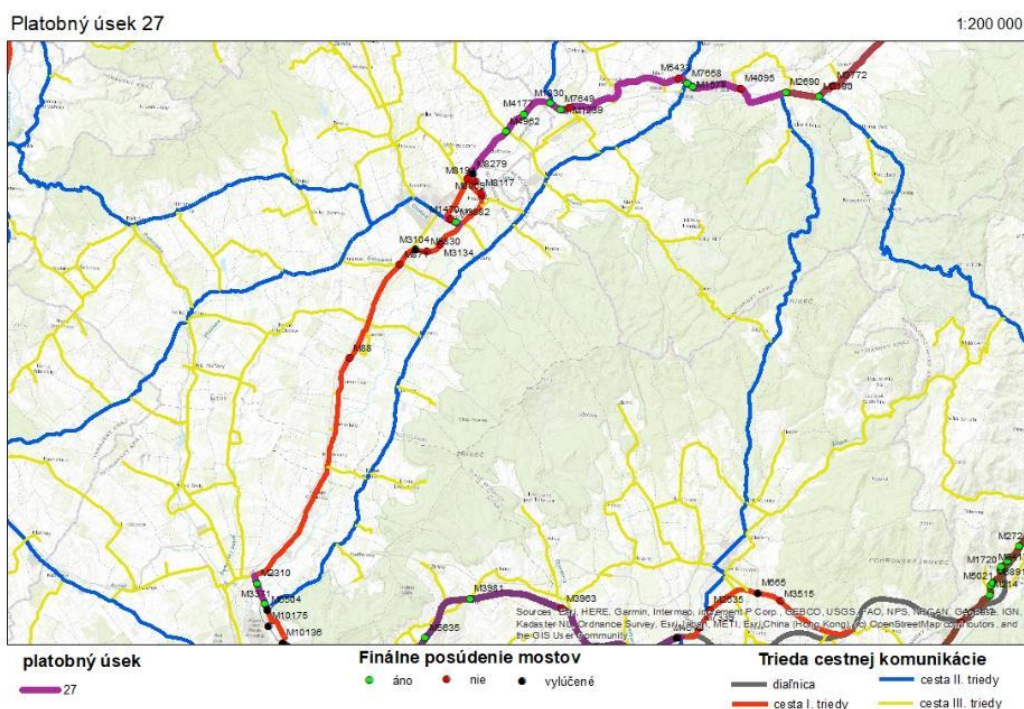
Časť 2 má začiatok pri obci Moča na križovatke I/63 a II/588 a koniec na križovatke I/63 a II/509 pri meste Štúrovo. Celková dĺžka úseku je približne 81 km a nachádza sa na ňom **12 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

Celková intenzita	8 026 vozidiel
Intenzita OA	6 732 vozidiel
Intenzita NV	1 212 vozidiel
Vážené zaťaženie	2 040 vozidiel

Platobný úsek sa skladá zo šiestich stavebných úsekov (Stavebné úseky 88 – 90, 100, 141 a 146).

## Platobný úsek 27 – Topoľčany

Obrázok 32: Platobný úsek 27



Platobný úsek 27 sa nachádza na cestnej komunikácii I/64 v Nitrianskom a Trenčianskom kraji (okresy Nitra, Partizánske a Topoľčany). Samotný platobný úsek sa skladá z troch častí.

Časť 1 má začiatok platobného úseku sa nachádza pri meste Topoľčany na križovatke I/64 a I/64d a koniec pri obci Veľké Uherce na križovatke I/64 a II/511.

Časť 2 je na cestnej komunikácii I/64d v meste Topoľčany, pričom jej začiatok je na križovatke I/64d a I/64 a koniec na križovatke I/64d a II/499

Časť 3 má začiatok na križovatke I/64 a II/593 a koniec na križovatke I/64 a III/1677.

Celková dĺžka úseku je približne 24 km a nachádza sa na ňom **9 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 Slovenskou správou ciest je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

Celková intenzita 10 685 vozidiel

Intenzita OA 9 057 vozidiel

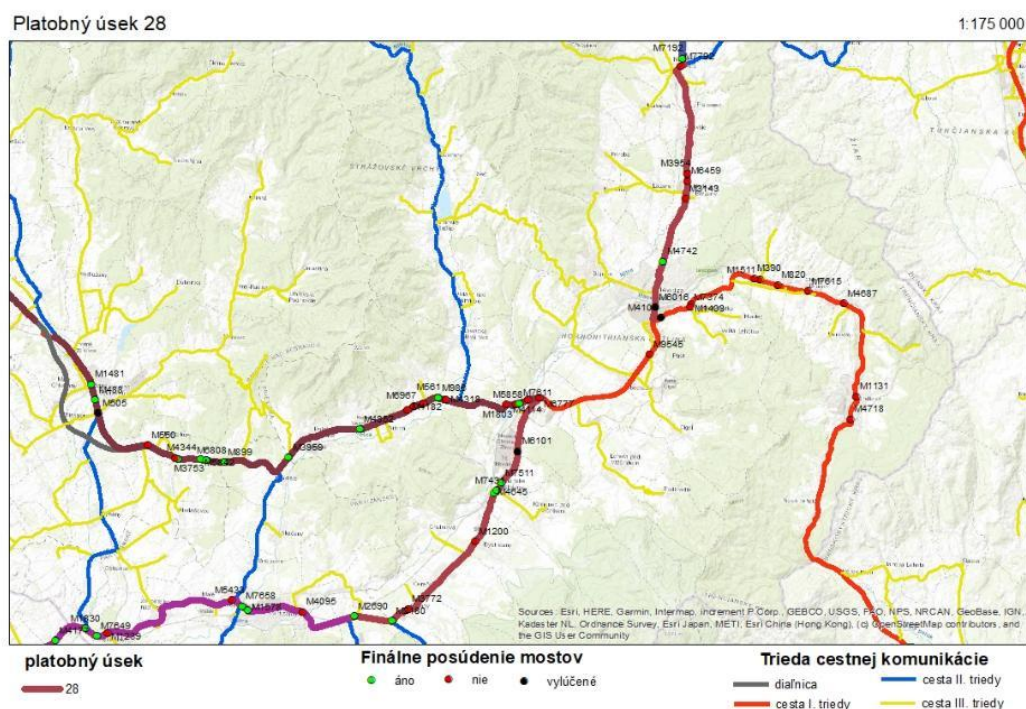
Intenzita NV 1 550 vozidiel

Vážené zaťaženie 2 899 vozidiel

Platobný úsek sa skladá z piatich stavebných úsekov (Stavebné úseky 92 – 95 a 164).

## Platobný úsek 28 – Prievidza

Obrázok 33: Platobný úsek 28



Platobný úsek 28 sa nachádza na cestnej komunikácii I/64 v Trenčianskom kraji (okres Prievidza). Samotný platobný úsek je zložený z dvoch častí.

Časť 1 má začiatok na križovatke I/64 a II/512 v obci Oslany a koniec na križovatke I/64 a I/9 v obci Nováky.

Časť 2 má začiatok v meste Prievidza na križovatke I/64 a I/9 a koniec na križovatke I/64 a II/519 v obci Nitrianske Pravno.

Celková dĺžka úseku je približne 30 km a nachádza sa na ňom **6 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

Celková intenzita 11 420 vozidiel

Intenzita OA 9 861 vozidiel

Intenzita NV 1 459 vozidiel

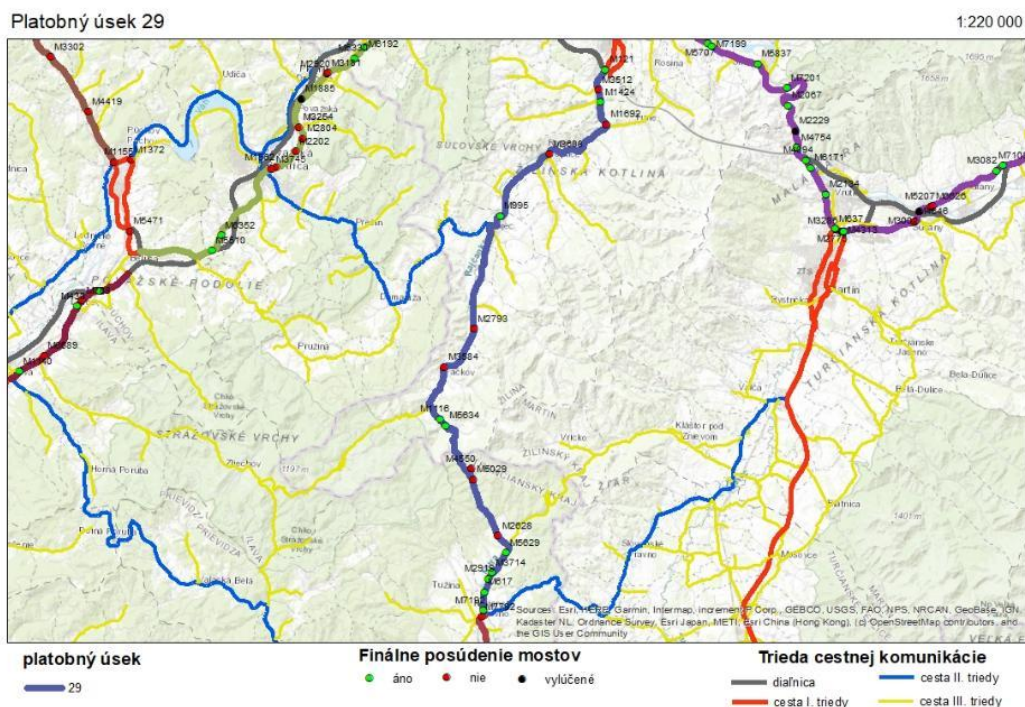
Vážené zaťaženie 2 719 vozidiel

Platobný úsek sa skladá z troch stavebných úsekov (Stavebné úseky 96, 97 a 169).



## Platobný úsek 29 – Fačkov

Obrázok 34: Platobný úsek 29



Platobný úsek 29 sa nachádza na cestnej komunikácii I/64 v Trenčianskom a Žilinskom kraji (okresy Prievidza a Žilina). Začiatok platobného úseku sa nachádza na križovatke I/64 a II/519 pri obci Nitrianske Pravno a jeho koniec pri obci Lietavská Lúčka na križovatke I/64 a D1.

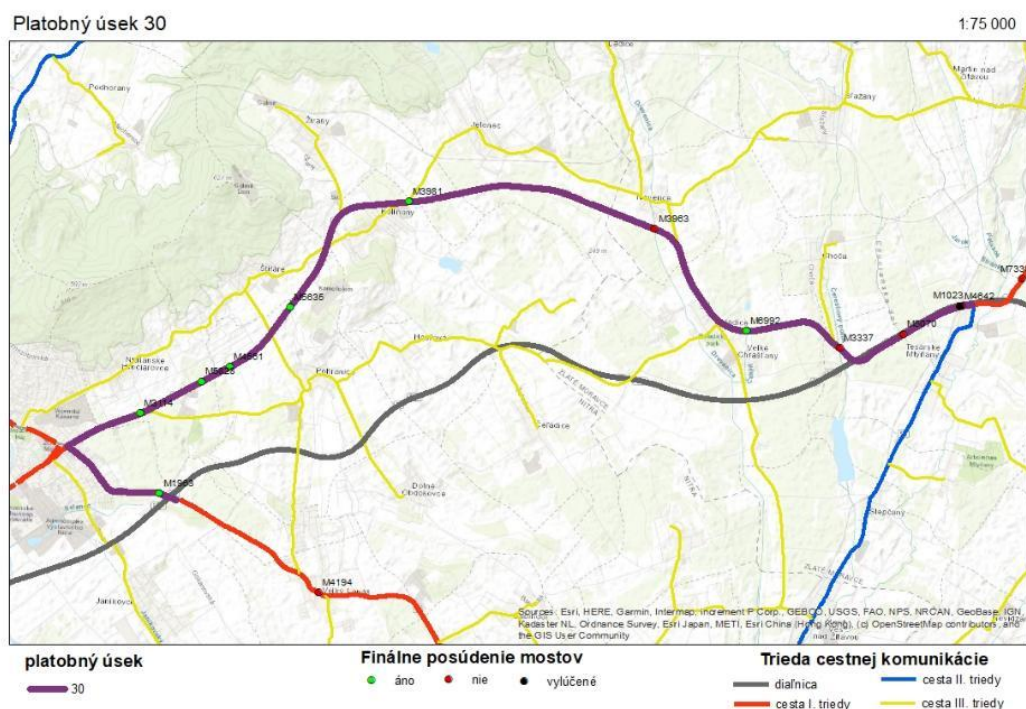
Celková dĺžka úseku je približne 44 km a nachádza sa na ňom **10 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

Celková intenzita	5 985 vozidiel
Intenzita OA	4 932 vozidiel
Intenzita NV	982 vozidiel
Vážené zaťaženie	1 575 vozidiel

Platobný úsek sa skladá z dvoch stavebných úsekov (Stavebné úseky 98, 99).

## Platobný úsek 30 – Nitra

Obrázok 35: Platobný úsek 30



Platobný úsek 30 sa nachádza na cestnej komunikácii I/51 a I/65 v Nitrianskom kraji (okres Nitra). Začiatok platobného úseku sa nachádza na križovatke I/51 a R1 pri obci Selenec (križovatka R1 Nitra - Východ) a jeho koniec pri obci Tesárske Mlyňany na križovatke I/65 a R1.

Celková dĺžka úseku je približne 26 km a nachádza sa na ňom **7 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

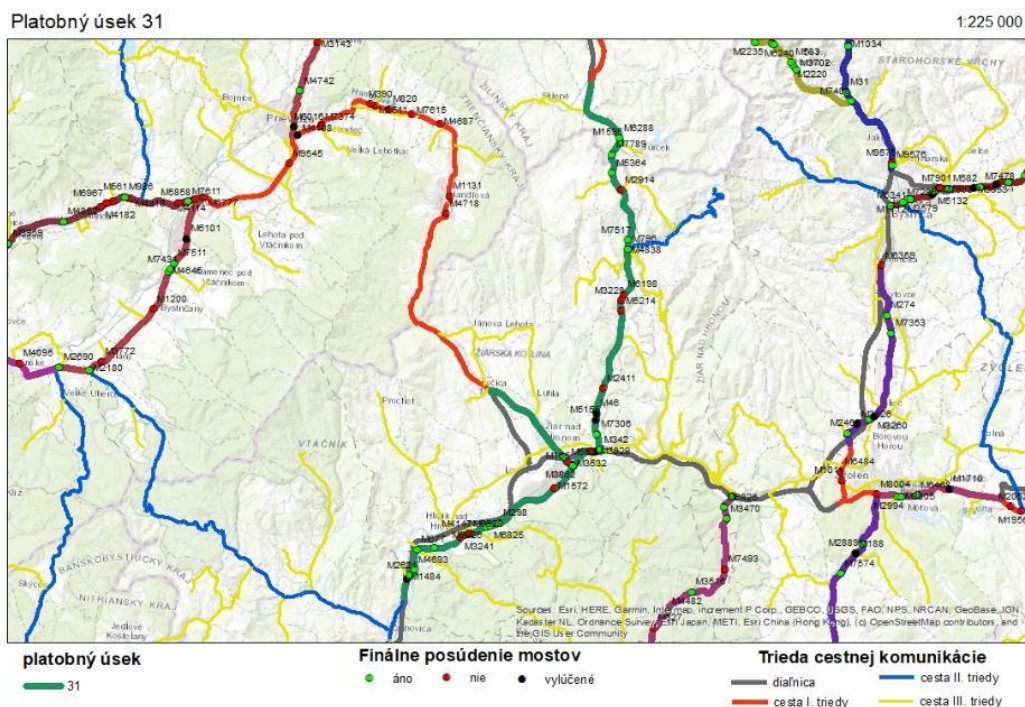
Celková intenzita	8 191 vozidiel
Intenzita OA	7 009 vozidiel
Intenzita NV	1 124 vozidiel
Vážené zaťaženie	2 007 vozidiel

Platobný úsek sa skladá z dvoch stavebných úsekov (Stavebné úseky 57, 101).



## Platobný úsek 31 – Kremnica

Obrázok 36: Platobný úsek 31



Platobný úsek 31 sa nachádza na cestnej komunikácii I/65 a I/9 v Banskobystrickom a Žilinskom kraji (okresy Turčianske Teplice a Žiar nad Hronom). Samotný platobný úsek je zložený z dvoch častí.

Časť 1 má začiatok na križovatke I/65 a R1 pri meste Žarnovica a koniec na križovatke I/65 a R3 pri obci Horná Štubňa.

Časť 2 má začiatok pri meste Žiar nad Hronom na križovatke I/65 a I/9 a koniec na križovatke I/9 a R2 pri obci Lovčica.

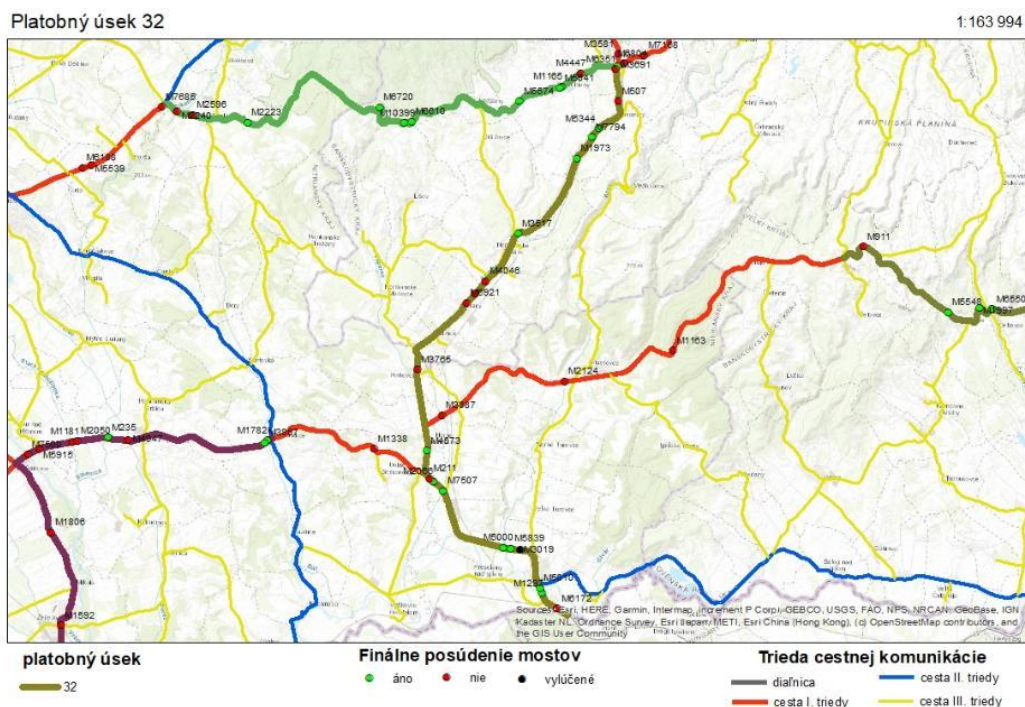
Celková dĺžka úseku je približne 53 km a nachádza sa na ňom **19 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

Celková intenzita	6 916 vozidiel
Intenzita OA	5 263 vozidiel
Intenzita NV	1 589 vozidiel
Vážené zaťaženie	2 353 vozidiel

Platobný úsek sa skladá z troch stavebných úsekov (Stavebné úseky 103, 104 a 160).

## Platobný úsek 32 – Šahy

Obrázok 37: Platobný úsek 32



Platobný úsek 32 sa nachádza na cestnej komunikácii I/66 v Nitrianskom a Banskobystrickom kraji (okresy Krupina a Levice). Začiatok platobného úseku sa nachádza na Hraniciach s Maďarskom pri meste Šahy a jeho koniec v obci Hontianske Nemce na križovatke I/66 a I/51.

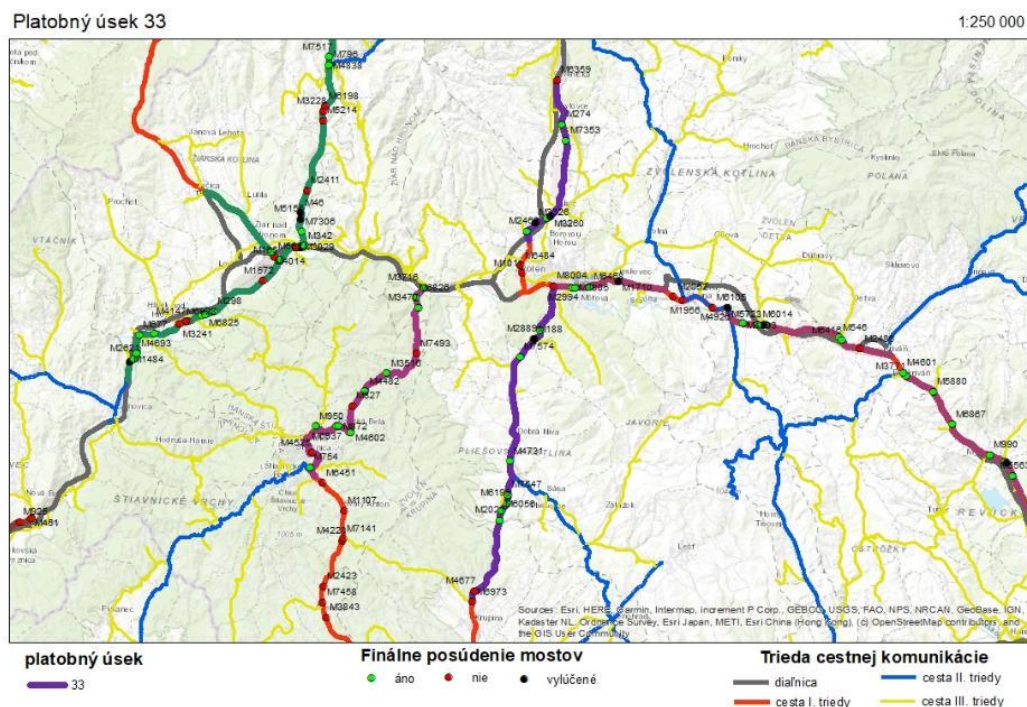
Celková dĺžka úseku je približne 33 km a nachádza sa na ňom **11 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

Celková intenzita	4 714 vozidiel
Intenzita OA	2 830 vozidiel
Intenzita NV	1 820 vozidiel
Vážené zaťaženie	1 971 vozidiel

Platobný úsek sa skladá z troch stavebných úsekov (Stavebné úseky 105 – 107).

## Platobný úsek 33 – Zvolen

Obrázok 38: Platobný úsek 33



Platobný úsek 33 sa nachádza na cestnej komunikácii I/66 v Banskobystrickom kraji (okresy Banská Bystrica a Zvolen). Samotný platobný úsek je zložený z dvoch častí.

Časť 1 má začiatok na križovatke I/66 a III/2562 v meste Krupina a koniec na križovatke I/66 a I/16 pri meste Zvolen.

Časť 2 má začiatok pri meste Zvolen na križovatke I/66 a R1 (obec Kováčová) a koniec na križovatke I/66 a R1 pri obci Kremnička.

Celková dĺžka úseku je približne 38 km a nachádza sa na ňom **12 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

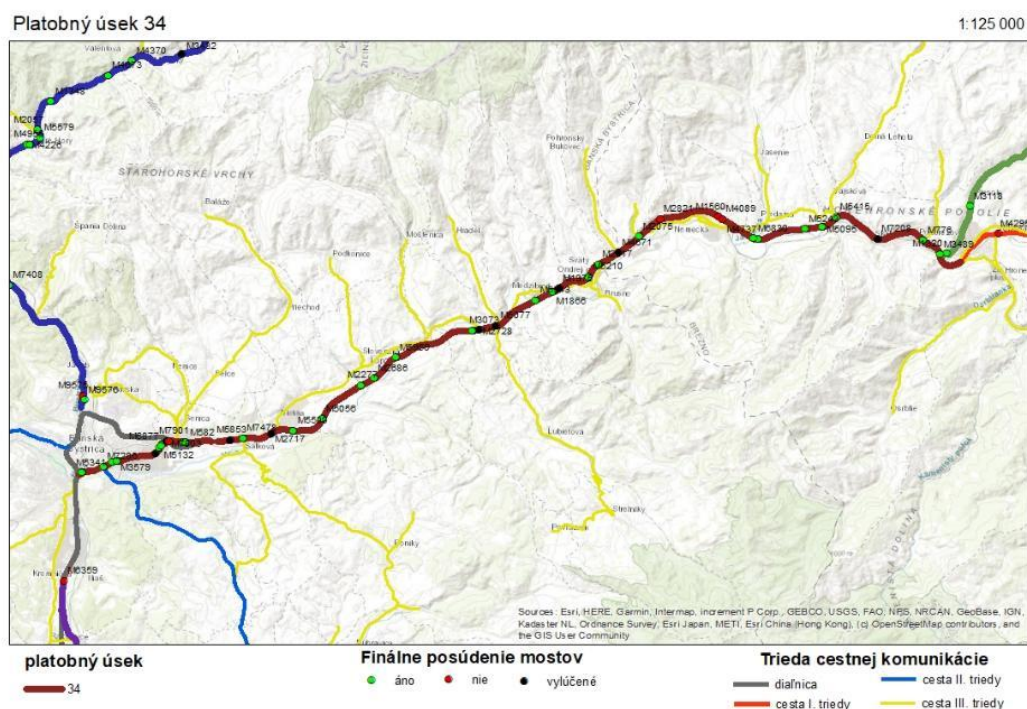
Celková intenzita	7 342 vozidiel
Intenzita OA	5 487 vozidiel
Intenzita NV	1 803 vozidiel
Vážené zaťaženie	2 356 vozidiel

Platobný úsek sa skladá z troch stavebných úsekov (Stavebné úseky 108 – 110).



## Platobný úsek 34 – Slovenská Ľupča

Obrázok 39: Platobný úsek 34



Platobný úsek 34 sa nachádza na cestnej komunikácii I/66 v Banskobystrickom kraji (okresy Banská Bystrica a Brezno). Začiatok platobného úseku sa nachádza v meste Banská Bystrica na križovatke I/66 a R1 (časť Radvaň) a jeho koniec pri meste Podbrezová na križovatke I/66 a III/2375 (časť Chvatimech).

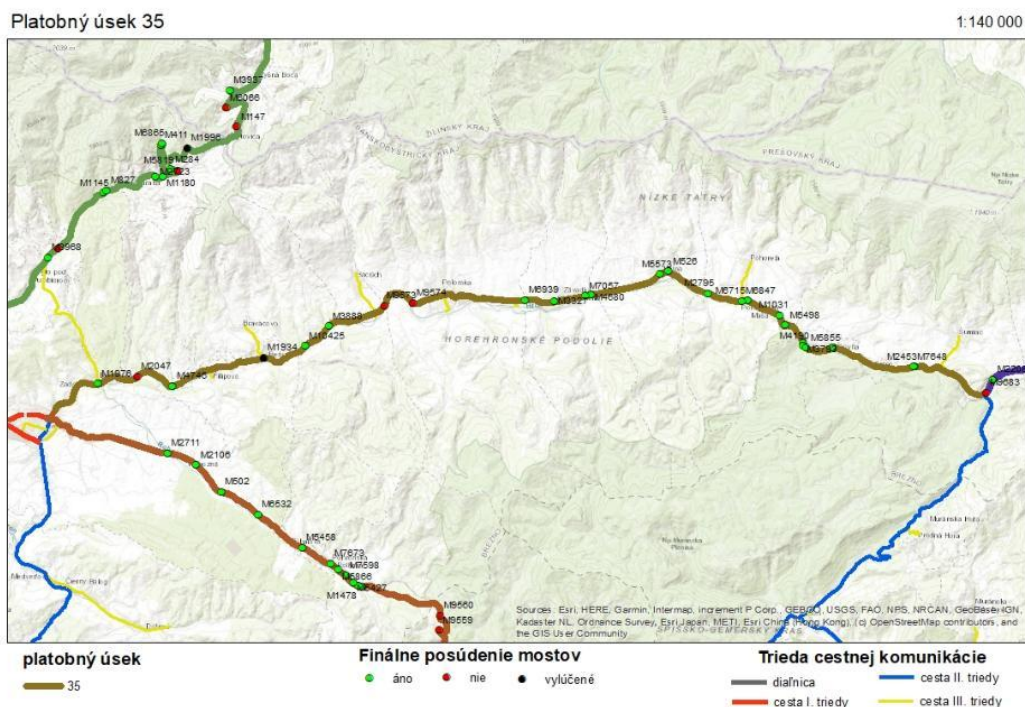
Celková dĺžka úseku je približne 36 km a nachádza sa na ňom **28 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

Celková intenzita	16 068 vozidiel
Intenzita OA	13 905 vozidiel
Intenzita NV	1 956 vozidiel
Vážené zaťaženie	3 793 vozidiel

Platobný úsek sa skladá z ôsmich stavebných úsekov (Stavebné úseky 111 – 118).

## Platobný úsek 35 – Horehronie

Obrázok 40: Platobný úsek 35



Platobný úsek 35 sa nachádza na cestnej komunikácii I/66 v Banskobystrickom kraji (okres Brezno). Začiatok platobného úseku sa nachádza v meste Brezno na križovatke I/66 a I/72 a jeho koniec pri obci Telgárt na križovatke I/66 a III/531 (obec Červená Skala).

Celková dĺžka úseku je približne 41 km a nachádza sa na ňom **21 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

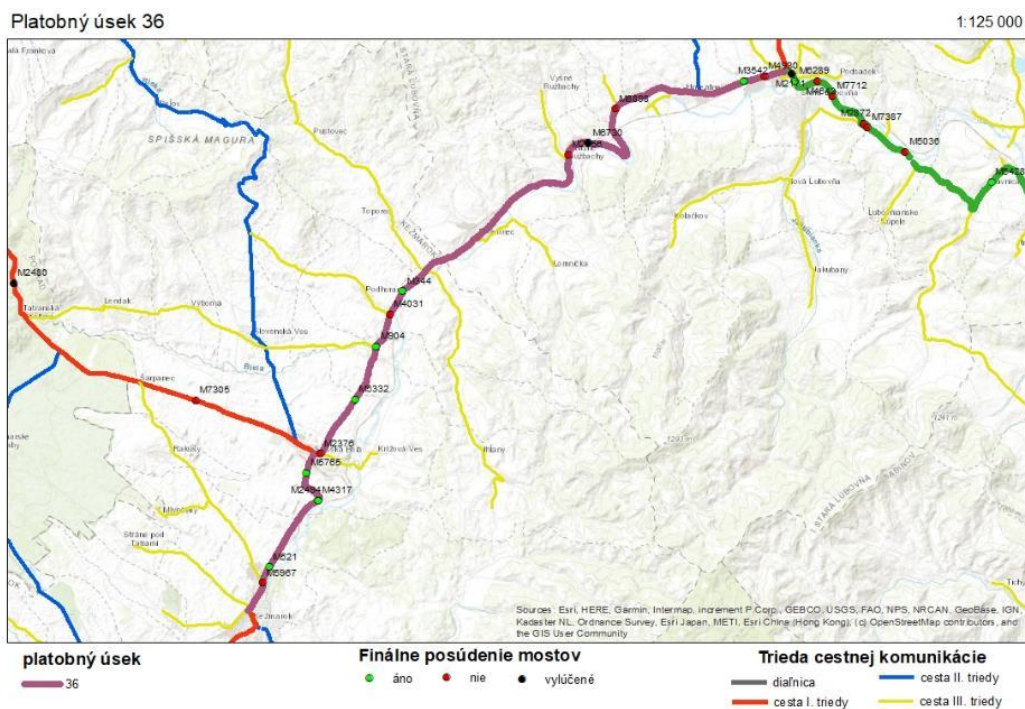
Celková intenzita	2 260 vozidiel
Intenzita OA	1 871 vozidiel
Intenzita NV	345 vozidiel
Vážené zaťaženie	574 vozidiel

Platobný úsek sa skladá zo štyroch stavebných úsekov (Stavebné úseky 119 – 122).



## Platobný úsek 36 – Pieniny

Obrázok 41: Platobný úsek 36



Platobný úsek 36 sa nachádza na cestnej komunikácii I/66 a I/77 v Prešovskom kraji (okres Kežmarok a Stará Ľubovňa). Začiatok platobného úseku sa nachádza v meste Kežmarok na križovatke I/66 a III/3097 a jeho koniec pri meste Stará Ľubovňa na križovatke I/77 a I/68.

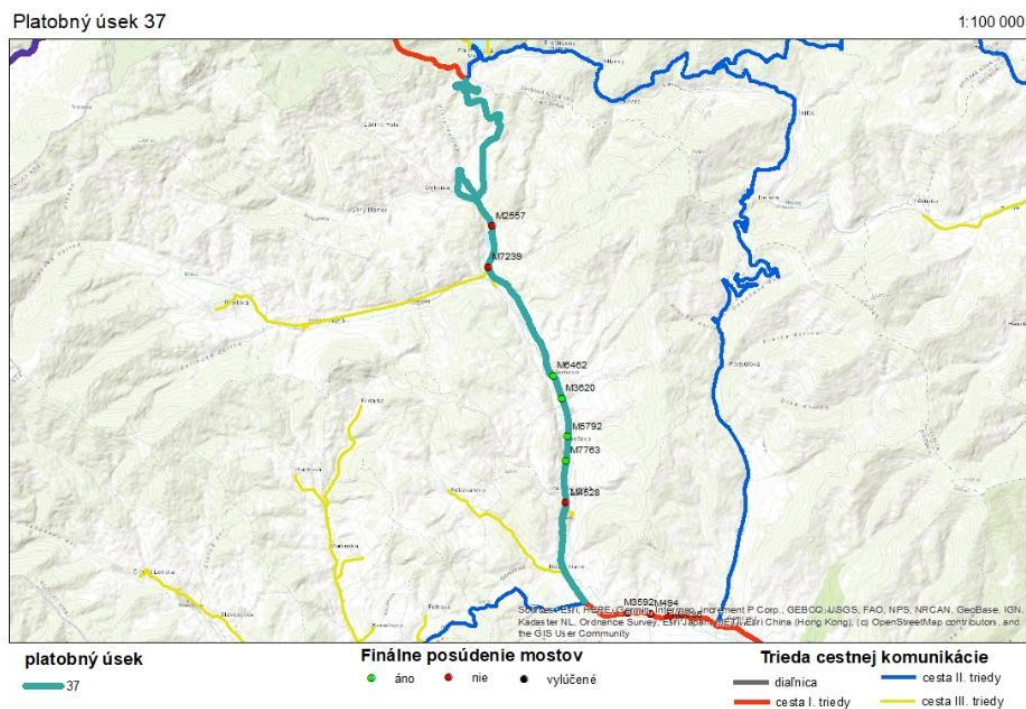
Celková dĺžka úseku je približne 32 km a nachádza sa na ňom **8 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

Celková intenzita	9 837 vozidiel
Intenzita OA	8 410 vozidiel
Intenzita NV	1 349 vozidiel
Vážené zaťaženie	2 409 vozidiel

Platobný úsek sa skladá z dvoch stavebných úsekov (Stavebné úseky 125 a 152).

## Platobný úsek 37 – Dobšina

Obrázok 42: Platobný úsek 37



Platobný úsek 37 sa nachádza na cestnej komunikácii I/67 v Košickom kraji (okres Rožňava). Začiatok platobného úseku sa nachádza pri obci Nižná Slaná na križovatke I/67 a II/587 a jeho koniec pri obci Dedinky na križovatke I/67 a II/535.

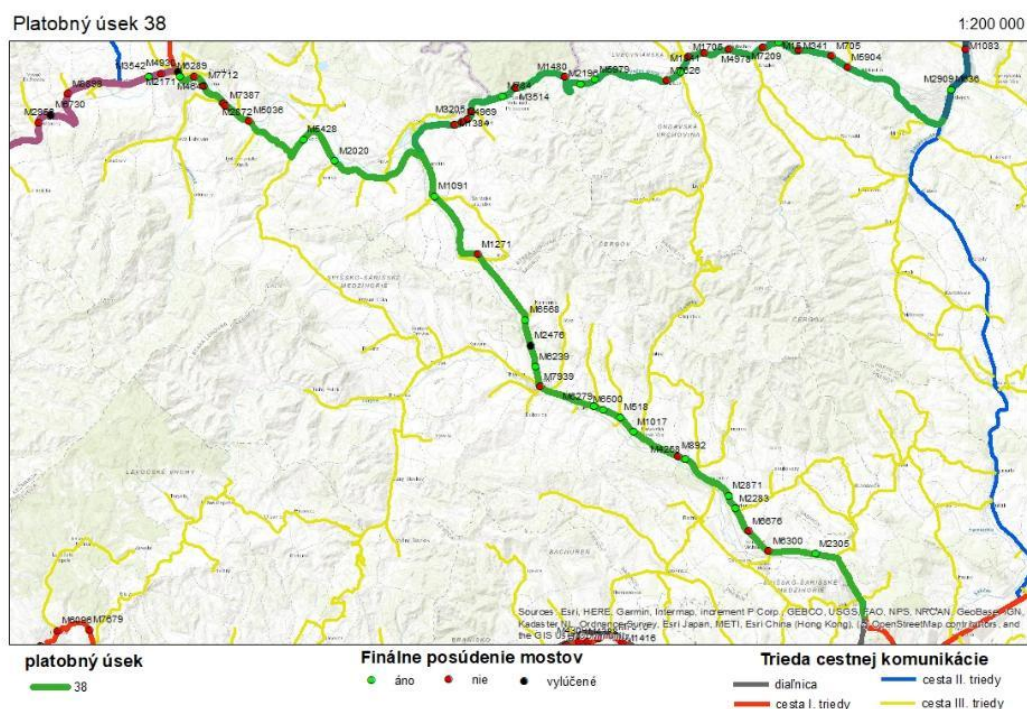
Celková dĺžka úseku je približne 20 km a nachádzajú sa na ňom **4 mosty**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

Celková intenzita	3 056 vozidiel
Intenzita OA	2 535 vozidiel
Intenzita NV	486 vozidiel
Vážené zaťaženie	793 vozidiel

Platobný úsek sa skladá z jedného stavebného úseku (Stavebný úsek 126).

## Platobný úsek 38 – Stará Ľubovňa

Obrázok 43: Platobný úsek 38



Platobný úsek 38 sa nachádza na cestnej komunikácii I/68 v Prešovskom kraji (okresy Sabinov a Stará Ľubovňa). Začiatok platobného úseku sa nachádza pri meste Prešov na križovatke I/68 a R4 (obec Veľký Šariš) a jeho koniec v meste Stará Ľubovňa na križovatke I/68 a I/77.

Celková dĺžka úseku je približne 60 km a nachádza sa na ňom **14 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

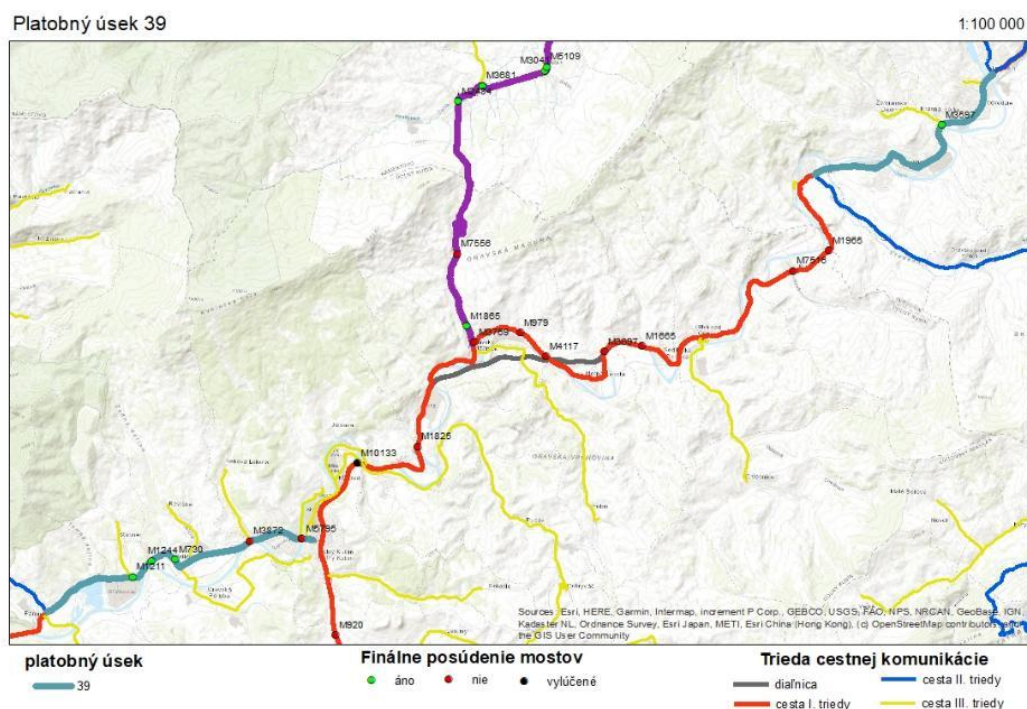
Celková intenzita	10 080 vozidiel
Intenzita OA	8 635 vozidiel
Intenzita NV	1 397 vozidiel
Vážené zaťaženie	2 516 vozidiel

Platobný úsek sa skladá z troch stavebných úsekov (Stavebné úseky 127 – 129).



## Platobný úsek 39 – Orava

Obrázok 44: Platobný úsek 39



Platobný úsek 39 sa nachádza na cestnej komunikácii I/70 a I/59 v Žilinskom kraji (okresy Dolný Kubín a Tvrdošín). Samotný platobný úsek je zložený z dvoch častí.

Časť 1 má začiatok na križovatke I/70 a II/583 pri obci Párnica a koniec na križovatke I/70 a I/59 v meste Dolný Kubín.

Časť 2 má začiatok pri obci Podbiel na križovatke I/59 a II/586 a koniec na križovatke I/59 a II/520 v meste Tvrdošín.

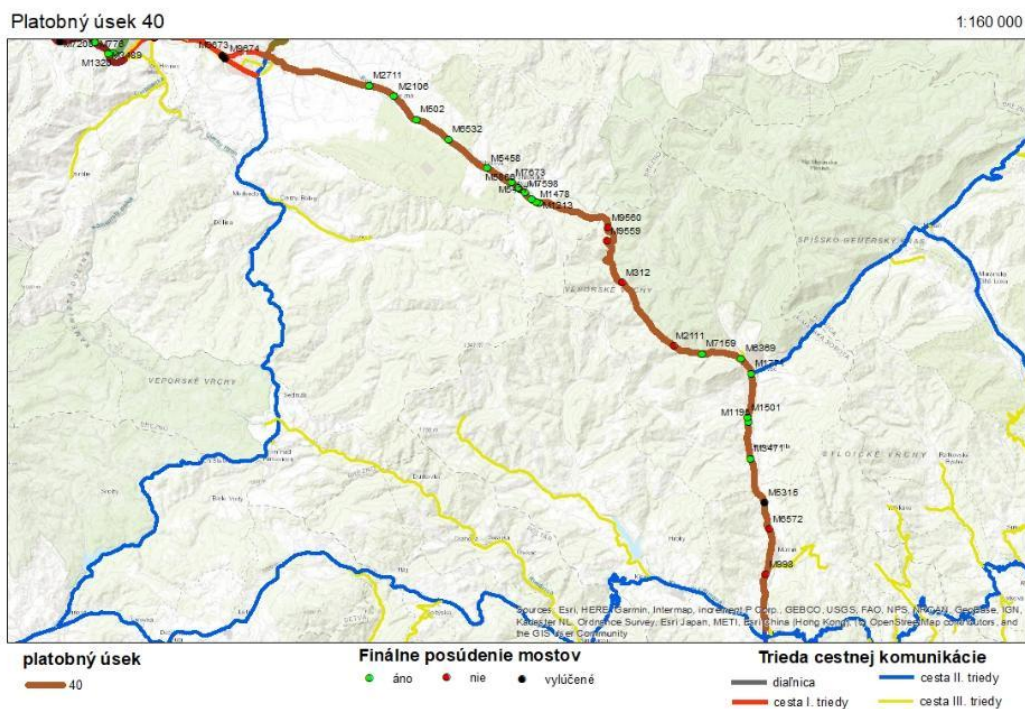
Celková dĺžka úseku je približne 16 km a nachádzajú sa na ňom **4 mosty**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

Celková intenzita	9 400 vozidiel
Intenzita OA	7 182 vozidiel
Intenzita NV	2 129 vozidiel
Vážené zaťaženie	2 858 vozidiel

Platobný úsek sa skladá z dvoch stavebných úsekov (Stavebné úseky 68 a 130).

## Platobný úsek 40 – Tisovec

Obrázok 45: Platobný úsek 40



Platobný úsek 40 sa nachádza na cestnej komunikácii I/72 v Banskobystrickom kraji (okresy Brezno a Rimavská Sobota). Začiatok platobného úseku sa nachádza v meste Hnúšťa na križovatke I/72 a II/526 a jeho koniec v meste Brezno na križovatke I/72 a I/66.

Celková dĺžka úseku je približne 42 km a nachádza sa na ňom **17 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

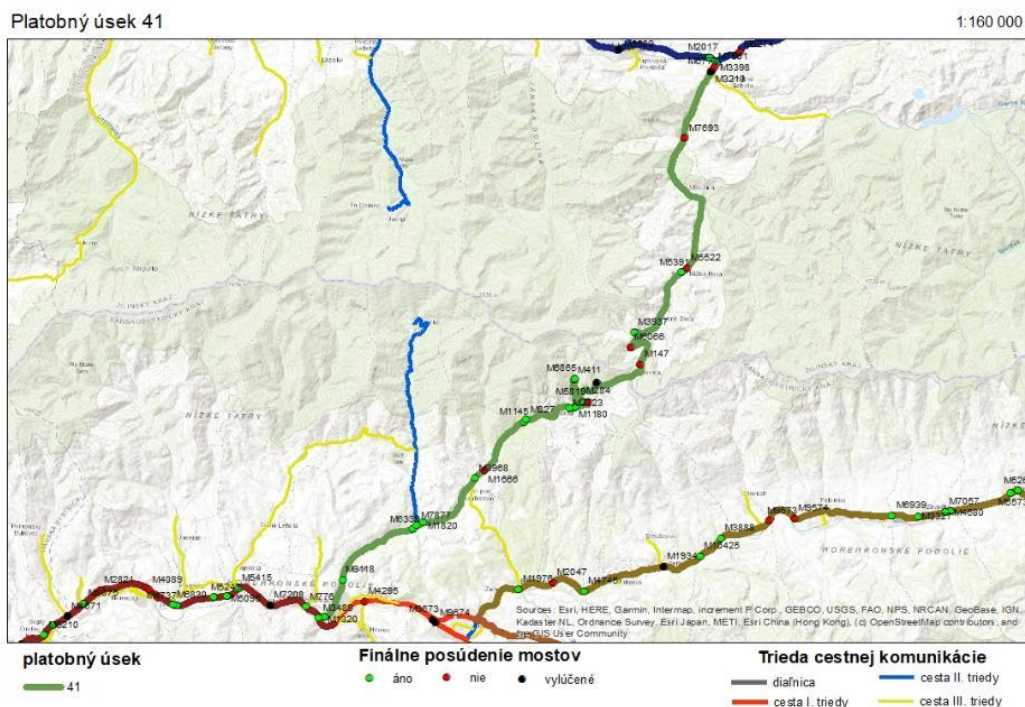
Celková intenzita	2 794 vozidiel
Intenzita OA	2 317 vozidiel
Intenzita NV	434 vozidiel
Vážené zaťaženie	716 vozidiel

Platobný úsek sa skladá z dvoch stavebných úsekov (Stavebné úseky 131 a 132).



## Platobný úsek 41 – Čertovica

Obrázok 46: Platobný úsek 41



Platobný úsek 41 sa nachádza na cestnej komunikácii I/72 v Banskobystrickom a Žilinskom kraji (okresy Brezno a Liptovský Mikuláš). Začiatok platobného úseku sa nachádza pri meste Podbrezová na križovatke I/72 a I/66 a jeho koniec pri obci Kráľova Lehota na križovatke I/72 a I/18.

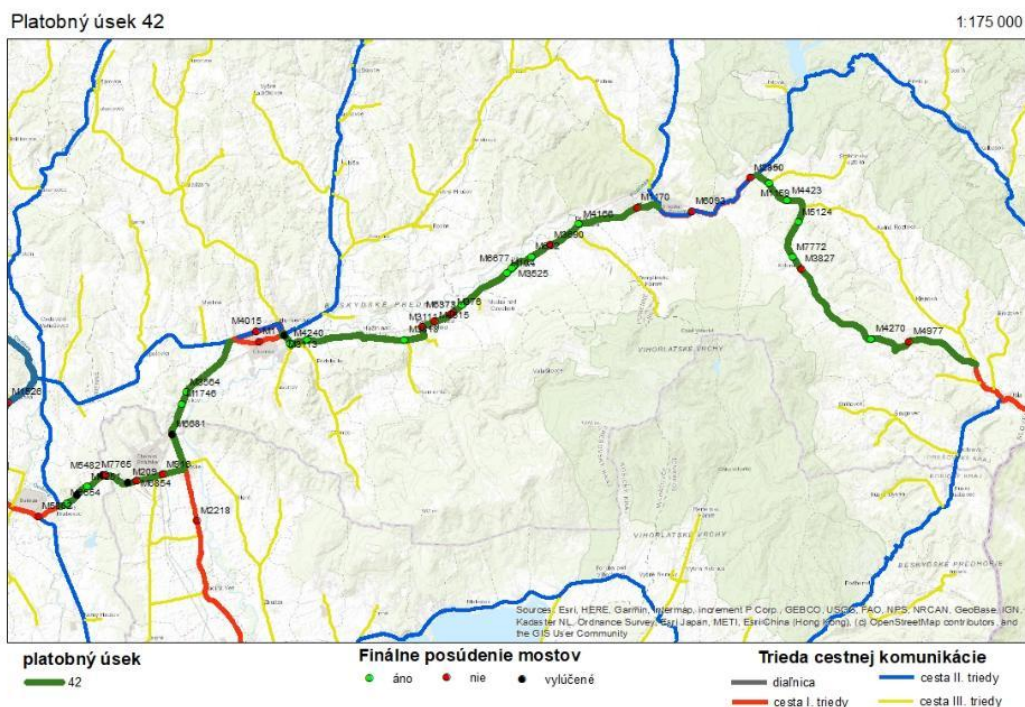
Celková dĺžka úseku je približne 41 km a nachádza sa na ňom **15 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

Celková intenzita	5 214 vozidiel
Intenzita OA	4 526 vozidiel
Intenzita NV	633 vozidiel
Vážené zaťaženie	1 217 vozidiel

Platobný úsek sa skladá z dvoch stavebných úsekov (Stavebné úseky 133 a 134).

## Platobný úsek 42 – Ubľa

Obrázok 47: Platobný úsek 42



Platobný úsek 42 sa nachádza na cestnej komunikácii I/18 a I/74 v Prešovskom kraji (okresy Humenné, Snina a Vranov nad Topľou). Samotný platobný úsek sa skladá z troch častí.

Časť 1 začína pri obci Nižný Hrabovec na križovatke I/18 a II/554 a končí v meste Humenné na križovatke I/74 a I/74a (západ).

Časť 2 začína na križovatke I/74 a I/74a pri meste Humenné (východ) a končí v meste Snina na križovatke I/74 a II/567.

Časť 3 začína v obci Stakčín na križovatke I/74 a II/558 a končí na križovatke I/74 a III/3892 (obec Ubľa).

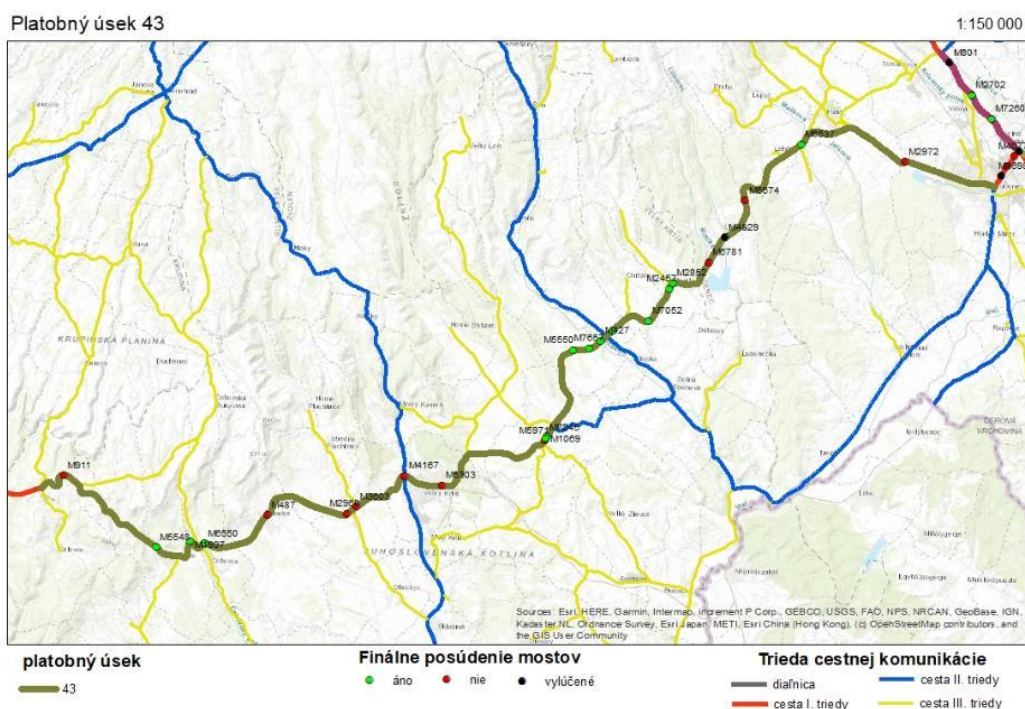
Celková dĺžka úseku je približne 54 km a nachádza sa na ňom **18 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

Celková intenzita	6 545 vozidiel
Intenzita OA	5 635 vozidiel
Intenzita NV	866 vozidiel
Vážené zaťaženie	1 581 vozidiel

Platobný úsek sa skladá zo štyroch stavebných úsekov (Stavebný úsek 47 a 135 – 137).

## Platobný úsek 43 – Veľký Krtíš

Obrázok 48: Platobný úsek 43



Platobný úsek 43 sa nachádza na cestnej komunikácii I/75 v Banskobystrickom kraji (okresy Veľký Krtíš a Lučenec). Začiatok platobného úseku sa nachádza pri obci Čelovec na križovatke I/75 a III/2568 a jeho koniec v meste Lučenec na križovatke I/75 a II/585.

Celková dĺžka úseku je približne 56 km a nachádza sa na ňom **13 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

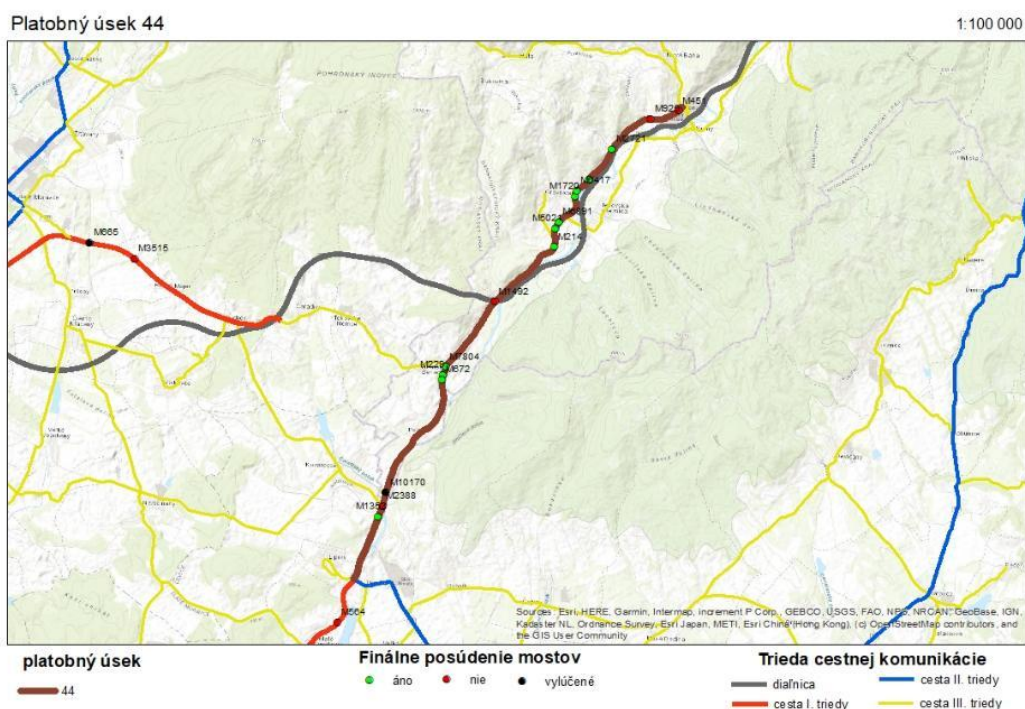
Celková intenzita	3 069 vozidiel
Intenzita OA	2 558 vozidiel
Intenzita NV	476 vozidiel
Vážené zaťaženie	768 vozidiel

Platobný úsek sa skladá zo štyroch stavebných úsekov (Stavebné úseky 142 – 145).



## Platobný úsek 44 – Hronský Beňadik

Obrázok 49: Platobný úsek 44



Platobný úsek 44 sa nachádza na cestnej komunikácii I/65 a I/76 v Banskobystrickom a Nitrianskom kraji (okresy Levice a Žarnovica). Začiatok platobného úseku sa nachádza pri obci Tímače na križovatke I/76 a II/564 a jeho koniec v meste Nová Baňa na križovatke I/65 a III/2512.

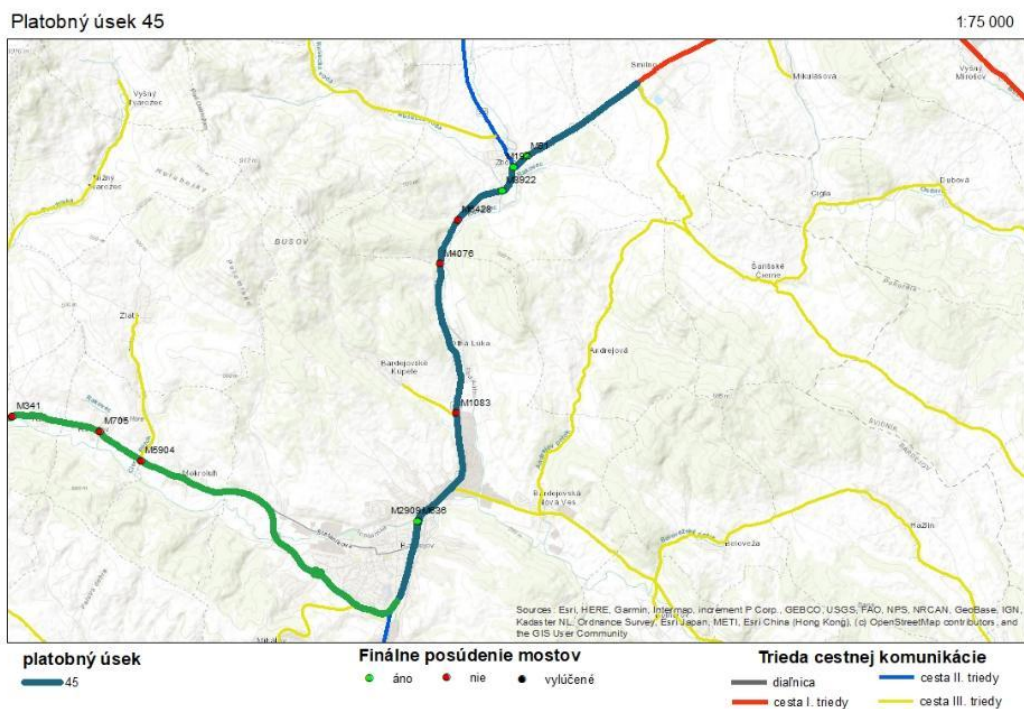
Celková dĺžka úseku je približne 17 km a nachádza sa na ňom **11 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

Celková intenzita	2 600 vozidiel
Intenzita OA	2 116 vozidiel
Intenzita NV	442 vozidiel
Vážené zaťaženie	693 vozidiel

Platobný úsek sa skladá z dvoch stavebných úsekov (Stavebné úseky 102 a 148).

## Platobný úsek 45 – Bardejov

Obrázok 50: Platobný úsek 45



Platobný úsek 45 sa nachádza na cestnej komunikácii I/77 v Prešovskom kraji (okres Bardejov). Začiatok platobného úseku sa nachádza v meste Bardejov na križovatke I/77 a II/545 a jeho koniec v obci Smilno na križovatke I/77 a III/3523.

Celková dĺžka úseku je približne 15 km a nachádza sa na ňom **5 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

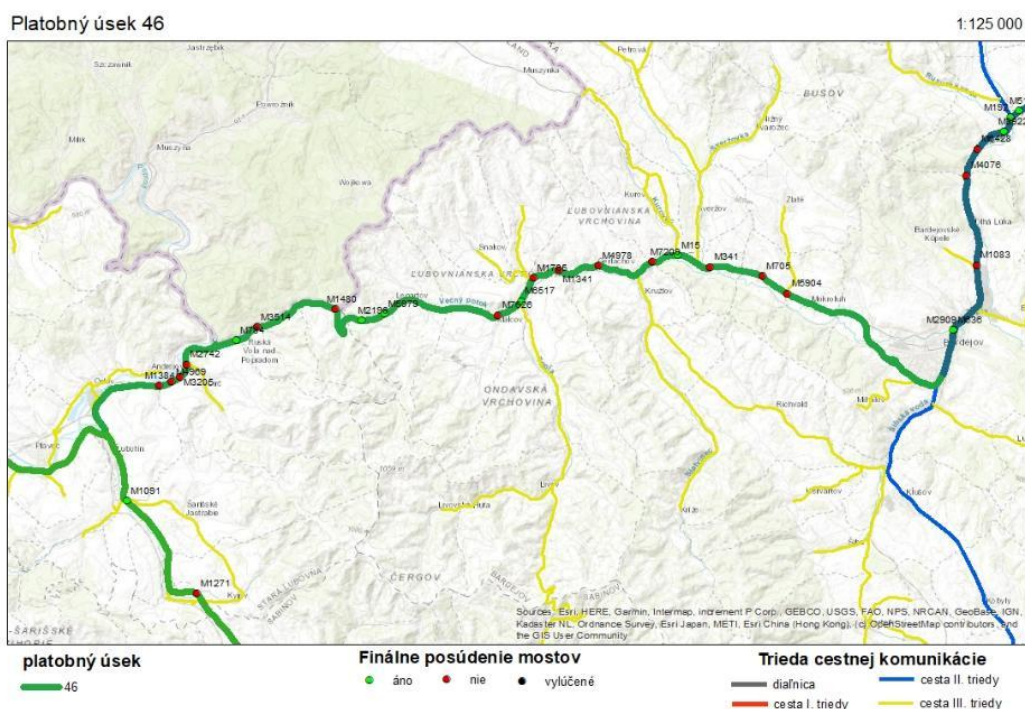
Celková intenzita	10 968 vozidiel
Intenzita OA	9 507 vozidiel
Intenzita NV	1 390 vozidiel
Vážené zaťaženie	2 608 vozidiel

Platobný úsek sa skladá z dvoch stavebných úsekov (Stavebné úseky 149 – 150).



## Platobný úsek 46 – Severný Šariš

Obrázok 51: Platobný úsek 46



Platobný úsek 46 sa nachádza na cestnej komunikácii I/77 v Prešovskom kraji (okres Bardejov). Začiatok platobného úseku sa nachádza pri obci Ľubotín na križovatke I/77 a I/68 a jeho koniec v meste Bardejov na križovatke I/77 a II/545.

Celková dĺžka úseku je približne 37 km a nachádza sa na ňom **5 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

Celková intenzita	2 887 vozidiel
Intenzita OA	2 448 vozidiel
Intenzita NV	404 vozidiel
Vážené zaťaženie	704 vozidiel

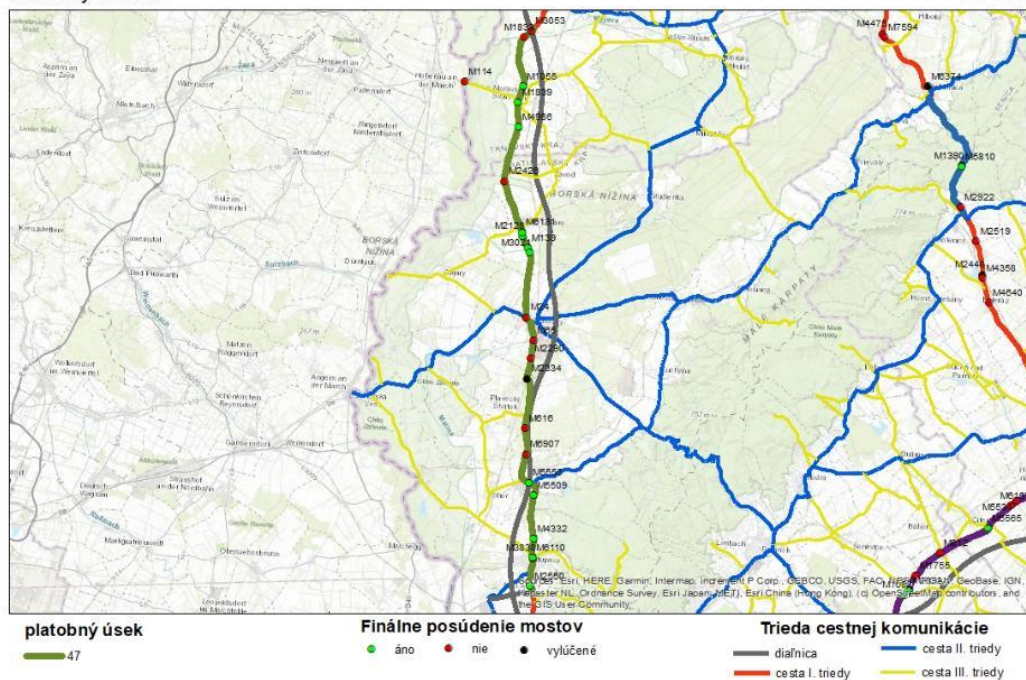
Platobný úsek sa skladá z jedného stavebného úseku (Stavebný úsek 151).

## Platobný úsek 47 – Malacky

Obrázok 52: Platobný úsek 47

Platobný úsek 47

1:275 000



Platobný úsek 47 sa nachádza na cestnej komunikácii I/2 v Bratislavskom a Trnavskom kraji (okresy Malacky a Senica). Začiatok platobného úseku sa nachádza pri obci Stupava na križovatke I/2 a III/1015 (obec Záhorská Bystrica) a jeho koniec pri meste Kúty na križovatke I/2 a D2.

Celková dĺžka úseku je približne 46 km a nachádza sa na ňom **13 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

Celková intenzita	9 360 vozidiel
Intenzita OA	8 288 vozidiel
Intenzita NV	967 vozidiel
Vážené zaťaženie	2 291 vozidiel

Platobný úsek sa skladá z dvoch stavebných úsekov (Stavebné úseky 52 – 53).

**Obrázok 53: Platobný úsek 48**

Platobný úsek 48

1:200 000

platobný úsek

48

Finálne posúdenie mostov

áno nie vylúčené

Trieda cestnej komunikácie

diaľnica cesta II. triedy

cesta I. triedy cesta III. triedy

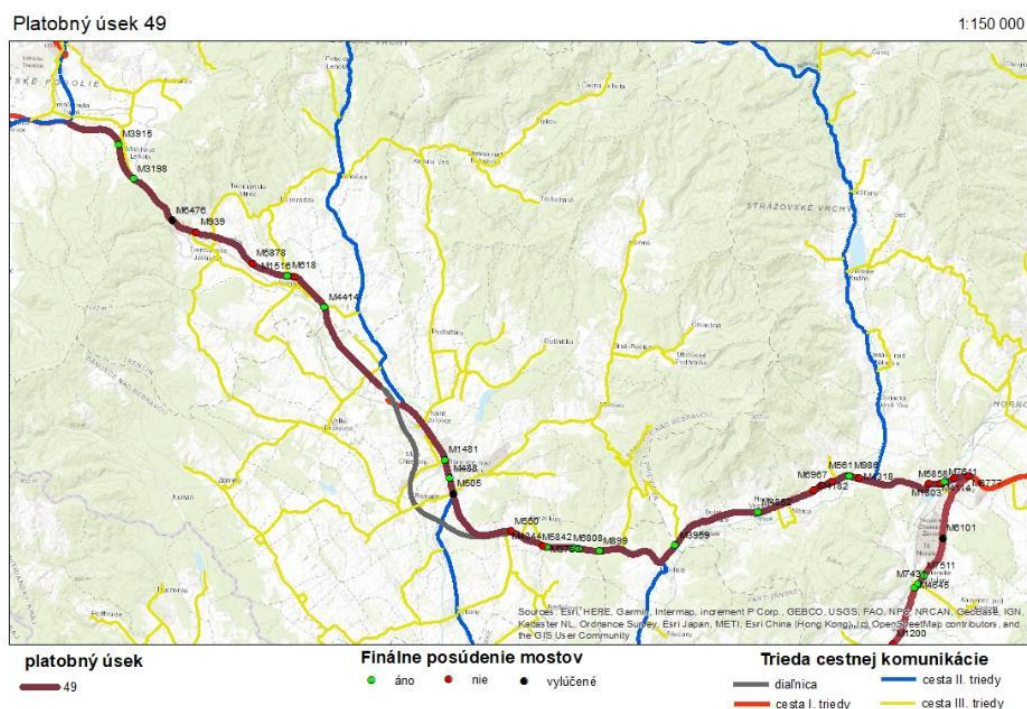
Celková dĺžka úseku je približne 45 km a nachádza sa na ňom **16 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

Platobný úsek sa skladá z troch stavebných úsekov. (Stavebné úseky 153, 154 a 161).



## Platobný úsek 49 – Horná Nitra

**Obrázok 54: Platobný úsek 49**



Platobný úsek 49 sa nachádza na cestnej komunikácii I/9 v Trenčianskom kraji (okresy Bánovce nad Bebravou, Partizánske, Prievidza a Trenčín). Začiatok platobného úseku sa nachádza pri obci Trenčianska Turná na križovatke I/8 a II/507 a jeho koniec v meste Nováky na križovatke I/9 a I/64.

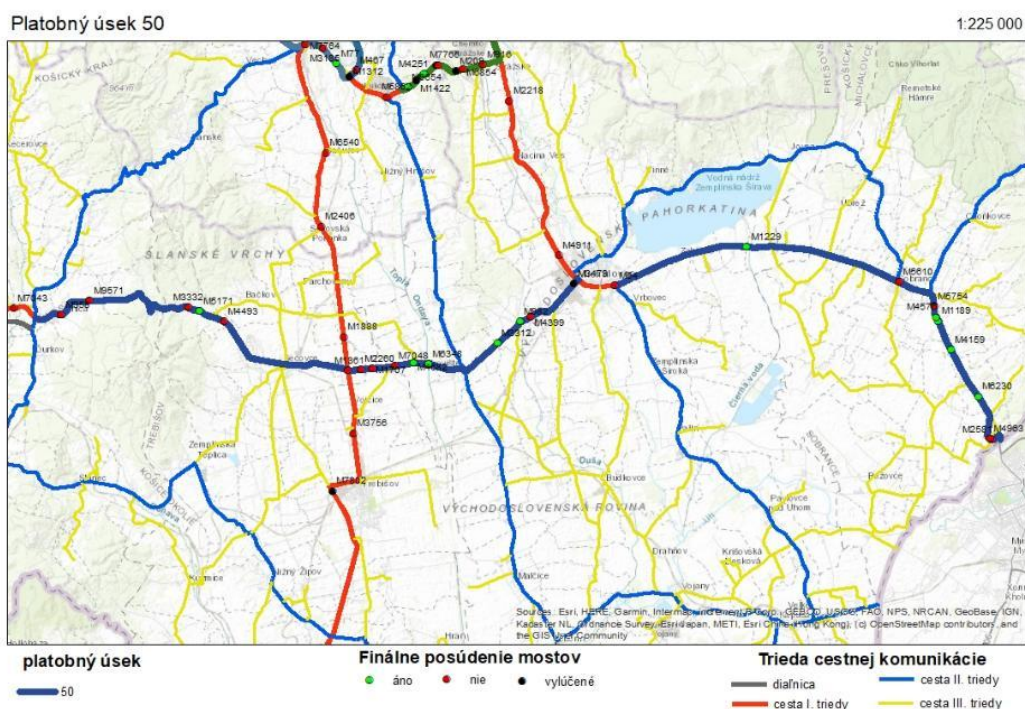
Celková dĺžka úseku je približne 48 km a nachádza sa na ňom **15 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

Celková intenzita	10 472 vozidiel
Intenzita OA	7 953 vozidiel
Intenzita NV	2 449 vozidiel
Vážené zaťaženie	3 275 vozidiel

Platobný úsek sa skladá z piatich stavebných úsekov (Stavebné úseky 155 – 159).

## Platobný úsek 50 – Zemplín

Obrázok 55: Platobný úsek 50



Platobný úsek 50 sa nachádza na cestnej komunikácii I/19 v Košickom kraji (okresy Michalovce, Sobrance a Trebišov). Začiatok platobného úseku sa nachádza v obci Hriadky na križovatke I/19 a I/79 a jeho koniec na hranici s Ukrajinou. Do platobného úseku nie je zarátaný úsek v Michalovciach od križovatky I/19 a I/18 po križovatku I/19 a II/555.

Celková dĺžka úseku je približne 73 km a nachádza sa na ňom **10 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

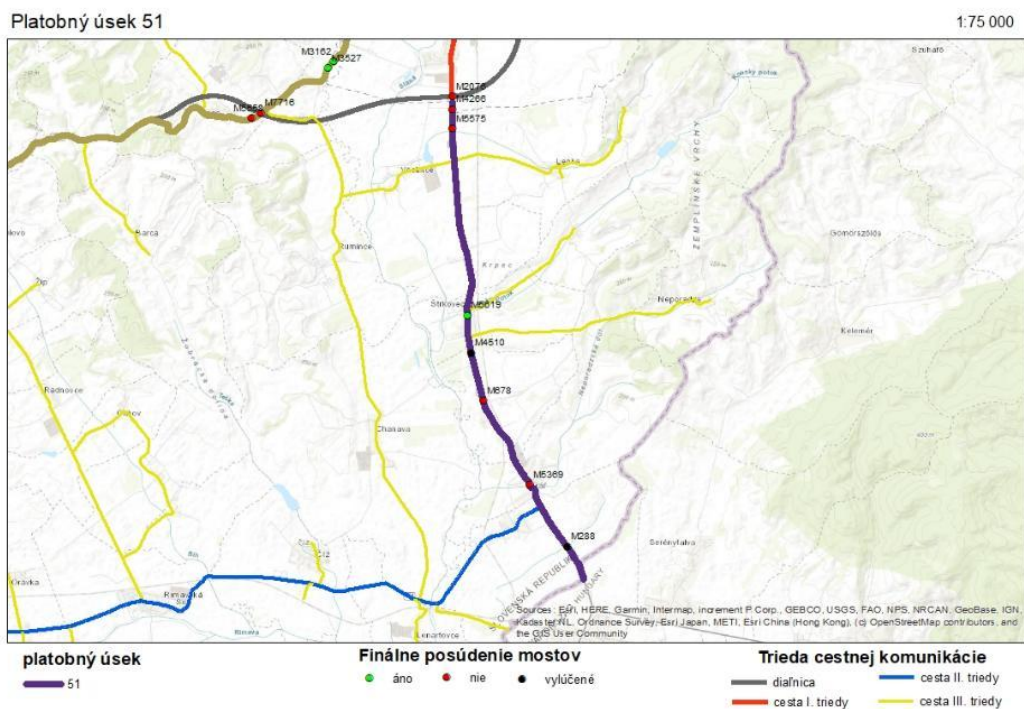
Celková intenzita	8 031 vozidiel
Intenzita OA	6 642 vozidiel
Intenzita NV	1 567 vozidiel
Vážené zaťaženie	2 328 vozidiel

Platobný úsek sa skladá zo štyroch stavebných úsekov (Stavebné úseky 48 – 51).



## Platobný úsek 51 – Tornaľa

Obrázok 56: Platobný úsek 51



Platobný úsek 51 sa nachádza na cestnej komunikácii I/67 v Banskobystrickom kraji (okres Rimavská Sobota). Začiatok platobného úseku sa nachádza pri obci Tornaľa na križovatke I/67 a R2 a jeho koniec na hranici s Maďarskom.

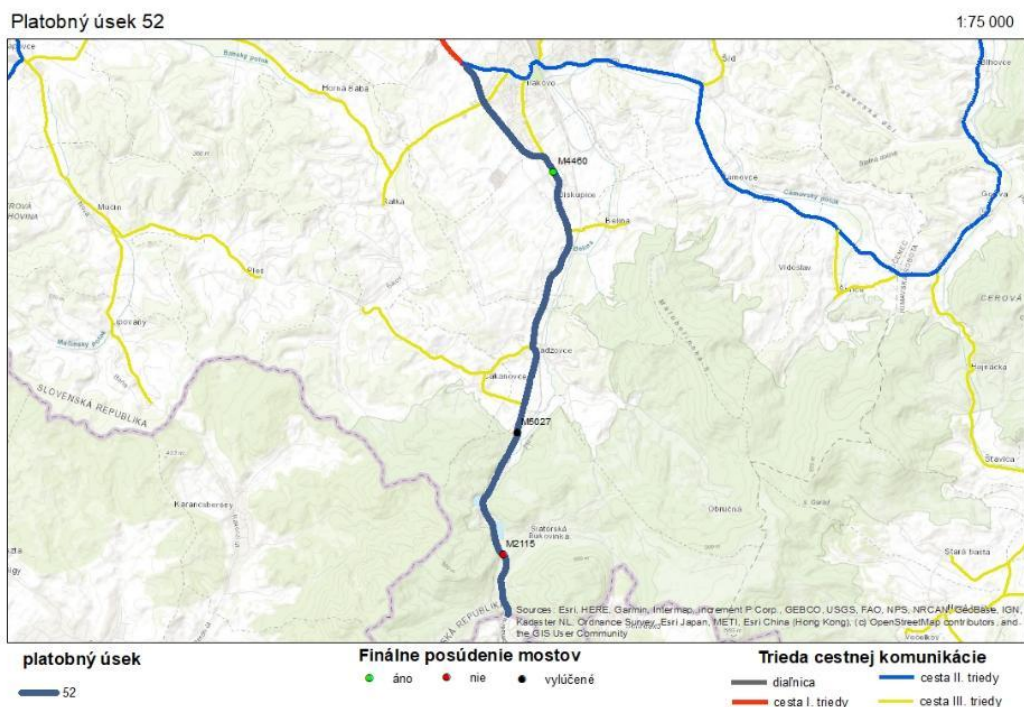
Celková dĺžka úseku je približne 11 km a nachádza sa na ňom **1 most**, ktorý je zahrnutý v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

Celková intenzita	2 493 vozidiel
Intenzita OA	1 790 vozidiel
Intenzita NV	685 vozidiel
Vážené zaťaženie	851 vozidiel

Platobný úsek sa skladá z jedného stavebného úseku (Stavebný úsek 165).

## Platobný úsek 52 – Novohrad

Obrázok 57: Platobný úsek 52



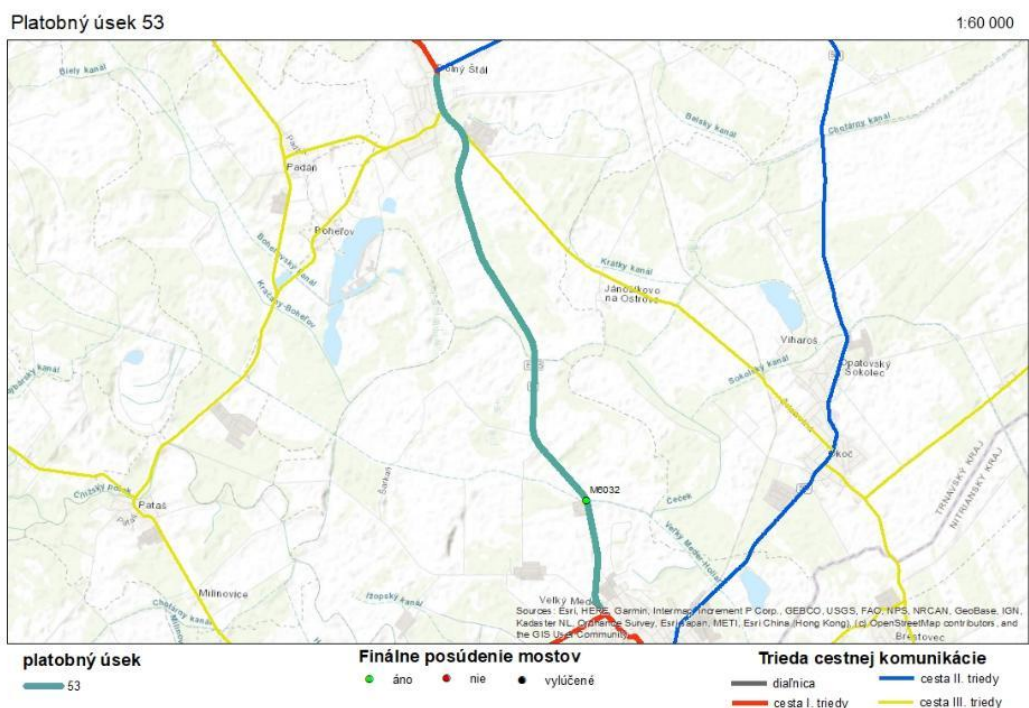
Platobný úsek 52 sa nachádza na cestnej komunikácii I/71 v Banskobystrickom kraji (okres Lučenec). Začiatok platobného úseku sa nachádza v obci Filákov na križovatke I/71 a II/571 jeho koniec na hranici s Maďarskom. Celková dĺžka úseku je približne 13 km a nachádza sa na ňom **1 most**, ktorý je zahrnutý v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

Celková intenzita	4 151 vozidiel
Intenzita OA	3 420 vozidiel
Intenzita NV	690 vozidiel
Vážené zaťaženie	3 011 vozidiel

Platobný úsek sa skladá z jedného stavebného úseku (Stavebný úsek 168).

## Platobný úsek 53 – Dunajská Streda

Obrázok 58: Platobný úsek 53



Platobný úsek 53 sa nachádza na cestnej komunikácii I/63 v Trnavskom kraji (okres Dunajská Streda). Začiatok platobného úseku sa nachádza v obci Dolný Štál na križovatke I/63 a III/1400 jeho koniec v obci Veľký Meder na križovatke I/63 a I/13.

Celková dĺžka úseku je približne 10 km a nachádza sa na ňom **1 most**, ktorý je zahrnutý v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

Celková intenzita 8 203 vozidiel

Intenzita OA 6 185 vozidiel

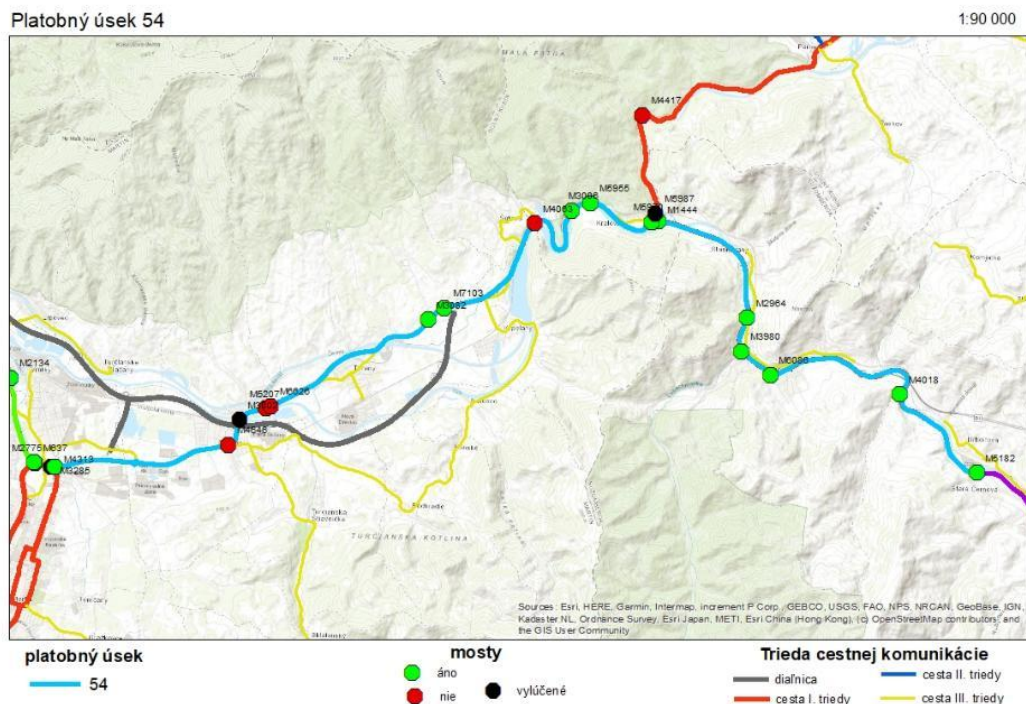
Intenzita NV 1 966 vozidiel

Vážené zaťaženie 2 599 vozidiel

Platobný úsek sa skladá z jedného stavebného úseku (Stavebný úsek 166).

## Platobný úsek 54 – Fatra

Obrázok 59: Platobný úsek 54



Platobný úsek 54 sa nachádza na cestnej komunikácii I/18 v Žilinskom kraji (okresy Dolný Kubín, Martin, Ružomberok). Začiatok platobného úseku sa nachádza pri meste Martin na križovatke I/18 a I/65 (obec Vrútky) jeho koniec na ceste I/18 pri čističke odpadových vôd pri obci Hrboltová.

Celková dĺžka úseku je približne 32 km a nachádza sa na ňom **10 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

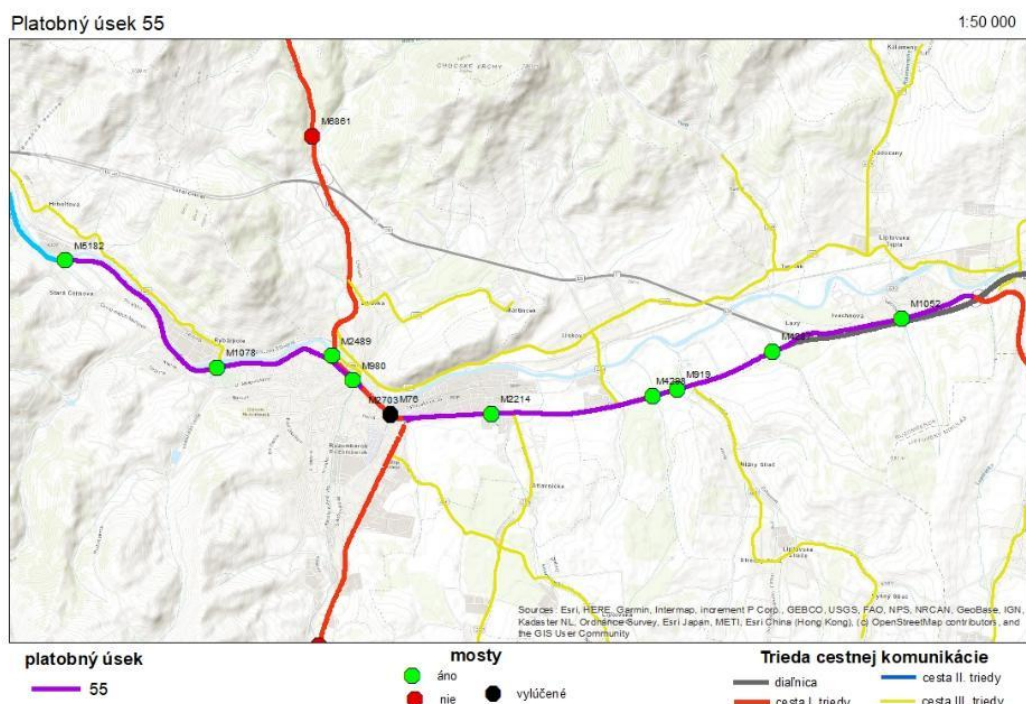
Celková intenzita	14 103 vozidiel
Intenzita OA	9 920 vozidiel
Intenzita NV	3 381 vozidiel
Vážené zaťaženie	8 939 vozidiel

Platobný úsek sa skladá z troch stavebných úsekov (Stavebné úseky 32, 34 a 171).



## Platobný úsek 55 – Ružomberok

Obrázok 60: Platobný úsek 55



Platobný úsek 55 sa nachádza na cestnej komunikácii I/18 v Žilinskom kraji (okres Ružomberok). Začiatok platobného úseku sa nachádza na ceste I/18 pri čističke odpadových vôd pri obci Hrboltová a jeho na križovatke I/18 a D1 pri obci Bešeňová.

Celková dĺžka úseku je približne 14 km a nachádza sa na ňom **9 mostov**, ktoré sú zahrnuté v Projekte. Podľa sčítania dopravy vykonaného v roku 2022 SSC je priemerná intenzita na jednotlivých mostných objektoch nasledujúca:

Celková intenzita	20 707 vozidiel
Intenzita OA	15 375 vozidiel
Intenzita NV	4 516 vozidiel
Vážené zaťaženie	13 746 vozidiel

Platobný úsek sa skladá zo štyroch stavebných úsekov (Stavebné úseky 35, 36, 37 a 69).

### 4.2.2 Návrh podmienok pre technickú uskutočniteľnosť Projektu

Technická uskutočniteľnosť predstavuje základný predpoklad úspešnej realizácie Projektu. Tento aspekt zahŕňa nielen posúdenie samotných konštrukčných riešení, ale aj zohľadnenie legislatívnych požiadaviek, dostupnosti stavebných zdrojov, organizácie výstavby, bezpečnosti práce a ochrany životného prostredia. Správne definovanie týchto podmienok umožňuje minimalizovať technické riziká, optimalizovať priebeh realizácie a zabezpečiť dlhodobú funkčnosť mostných objektov v súlade s požadovanými parametrami. V nasledujúcich častiach sú podrobne rozpracované jednotlivé oblasti, ktoré spoločne tvoria rámec technickej uskutočniteľnosti Projektu.

#### 4.2.2.1 Technické normy a legislatíva

Základným predpokladom úspešnej realizácie Projektu je jeho súlad s platnou technickou a právnou úpravou. Projektová dokumentácia musí byť spracovaná v súlade so slovenskými technickými normami (STN), európskymi normami (EN) a relevantnými predpismi Eurokódov, najmä v oblasti navrhovania a posudzovania mostných konštrukcií. Okrem toho je nevyhnutné rešpektovať požiadavky Stavebného zákona a jeho vykonávacích predpisov, ako aj osobitných predpisov pre cestnú infraštruktúru (napr. TP – technické predpisy Ministerstva dopravy SR).

Súlad s legislatívou zahŕňa aj plnenie požiadaviek vyplývajúcich z Koncesnej zmluvy, vrátane výkonových štandardov a pravidiel pre kontrolu kvality. V praxi to znamená, že už v prípravnej fáze musia byť zohľadnené



všetky požiadavky Zadávateľa, či už ide o konštrukčné parametre (nosnosť, šírkové usporiadanie, protikorózna ochrana) alebo špecifické požiadavky týkajúce sa údržby a monitoringu počas prevádzky. Dôležitou súčasťou je aj rešpektovanie požiadaviek na preukázanie zhody použitých materiálov a technológií prostredníctvom certifikátov a skúšok podľa platných noriem.

Implementácia týchto podmienok v praxi si vyžaduje úzku spoluprácu medzi projektantom, stavebným dozorom a Zadávateľom. Každá odchýlka od normových alebo legislatívnych požiadaviek musí byť vopred prerokovaná a schválená, aby sa predišlo oneskoreniam v povoľovacích procesoch alebo problémom pri kolaudácii. Zohľadnenie všetkých legislatívnych a normových rámcov už v úvodnej fáze Projektu je preto nevyhnutným predpokladom jeho technickej realizovateľnosti.

#### **4.2.2.2 Materiály a technológie**

Výber materiálov a technológií je kľúčovým faktorom, ktorý priamo ovplyvňuje trvanlivosť, kvalitu a rýchlosť realizácie mostných objektov. Pri rekonštrukciách a výstavbe nových mostov v rámci Projektu je nevyhnutné používať iba certifikované materiály s preukázanou odolnosťou voči klimatickým a chemickým vplyvom, ktoré zodpovedajú projektovanej životnosti konštrukcie (minimálne 100 rokov pre nové objekty). To sa týka najmä nosných prvkov (oceľ, predpätý betón), mostovky, ložísk, izolácií a protikorózných systémov.

Z technologického hľadiska je dôležité zvoliť postupy, ktoré minimalizujú dopravné obmedzenia. Použitie prefabrikovaných dielcov, rýchломontážnych systémov a postupov typu „launching“ umožňuje výrazne skrátiť čas potrebný na výstavbu a zároveň znižuje negatívny dopad na plynulosť dopravy. Pri rekonštrukciách nosných konštrukcií sa odporúča využívať technológie umožňujúce čiastočné zachovanie prevádzky mosta, ako sú polovičné uzávierky alebo dočasné premostenia.

Pri výbere technológií je potrebné zohľadniť aj klimatické podmienky jednotlivých lokalít, keďže niektoré stavebné procesy môžu byť obmedzené nízkymi teplotami alebo vysokou vlhkosťou. V prípade zimných mesiacov je možné uplatniť špeciálne technologické postupy (napr. ohrev betónovej zmesi, používanie prísad na urýchlenie tuhnutia). Správne zvolená kombinácia materiálov a technológií tak predstavuje jeden z pilierov technickej uskutočniteľnosti Projektu.

#### **4.2.2.3 Dostupnosť stavebných kapacít**

Úspešná realizácia Projektu v plánovanom časovom rámci závisí aj od dostupnosti kvalifikovaných ľudských zdrojov a špecializovanej techniky. V prípade rozsiahlych PPP projektov, ktoré zahŕňajú rekonštrukciu alebo výstavbu veľkého počtu mostov na viacerých lokalitách súčasne, je potrebné počítať so súbežnou prácou viacerých realizačných tímov. To si vyžaduje nielen dostatočný počet pracovníkov s odbornou spôsobilosťou, ale aj adekvátne vybavenie mechanizmami, ako sú mostné montážne vozíky, žeriavy s veľkým dosahom, vrtné súpravy a špeciálne dopravné mechanizmy.

Plánovanie kapacít musí byť postavené na reálnych možnostiach dodávateľského trhu. V prípade nedostatku pracovnej sily je vhodné uvažovať o uzavretí rámcových zmlúv s viacerými subdodávateľmi alebo o spolupráci so zahraničnými realizačnými firmami. Pri zabezpečovaní strojového vybavenia je vhodné využiť kombináciu vlastnej techniky a prenájmu, aby sa predišlo prestojom v prípade poruchy alebo zvýšenej potreby v špičkových obdobiach.

Nedostatočná kapacitná pripravenosť patrí medzi hlavné príčiny predĺženia harmonogramu veľkých infraštruktúrnych projektov. Preto je kľúčové, aby už v prípravnej fáze bola vykonaná analýza dostupnosti kľúčových zdrojov a aby boli prijaté opatrenia na zabezpečenie plynulej realizácie v súlade s technickými požiadavkami.

#### **4.2.2.4 Prístup a dopravné obmedzenia**

Effektívna realizácia mostných stavieb si vyžaduje detailný logistický plán prístupu k jednotlivým objektom. Mnohé mosty sa nachádzajú v lokalitách s obmedzenými možnosťami prístupu pre ťažkú techniku, čo si môže vyžadovať dočasné úpravy prístupových ciest alebo vybudovanie pomocných mostných konštrukcií. Koordinácia prístupov je nevyhnutná aj z hľadiska plynulosti cestnej premávky a minimalizácie dopravných obmedzení.

Pri plánovaní výstavby je potrebné zohľadniť sezónne dopravné špičky, napríklad letné obdobie s vyššou intenzitou cestnej dopravy alebo obdobia poľnohospodárskych zvozov. V niektorých prípadoch bude nutné realizovať stavebné práce počas nočných hodín alebo víkendov, aby sa minimalizoval dopad na motoristickú verejnosť. Koordinácia s prevádzkovateľom ciest (SSC) je kľúčová pri povoľovaní dočasných uzávierok a pri zabezpečení dočasného dopravného značenia podľa platných technických predpisov.

Zvláštnu pozornosť si vyžadujú mosty nachádzajúce sa na strategických dopravných ťahoch alebo v blízkosti križovatiek s vysokou intenzitou dopravy. V takých prípadoch je vhodné pripraviť detailný plán riadenia dopravy vrátane obchádzkových trás a dopravných opatrení na zabezpečenie bezpečnosti premávky počas realizácie.

#### 4.2.2.5 Bezpečnosť a ochrana zdravia pri práci (BOZP)

Pri realizácii mostných stavieb a rekonštrukcií sú riziká spojené s bezpečnosťou práce mimoriadne vysoké, najmä v prípade prác vo výškach, nad vodnými tokmi alebo v blízkosti intenzívnej cestnej dopravy. Preto je nevyhnutné už v prípravnej fáze vypracovať komplexný plán BOZP, ktorý zohľadňuje všetky špecifiká Projektu a obsahuje podrobné postupy pre bezpečné vykonávanie jednotlivých činností.

Ochrana pracovníkov zahŕňa nielen používanie osobných ochranných pracovných prostriedkov (prilby, postroje, reflexné odevy), ale aj zaistenie pracovísk proti pádu osôb alebo predmetov, správne umiestnenie lešenia a zriadenie bezpečných prístupových komunikácií. V prípade prác nad vodou je potrebné zabezpečiť záchranné prostriedky a školenie pracovníkov pre zásahy v prípade núdze.

Bezpečnosť sa netýka iba stavebného personálu, ale aj motoristov a chodcov pohybujúcich sa v blízkosti staveniska. To si vyžaduje kvalitné dočasné dopravné značenie, ochranné bariéry a informovanie verejnosti o plánovaných obmedzeniach. Plán BOZP musí byť pravidelne aktualizovaný a kontrolovaný, pričom dodržiavanie bezpečnostných opatrení je podmienkou pokračovania prác na jednotlivých objektoch.

#### 4.2.2.6 Ochrana životného prostredia

Rekonštrukcia a výstavba mostov môžu mať významný dopad na životné prostredie, najmä v prípade objektov situovaných nad vodnými tokmi, v chránených územiach alebo v blízkosti obydľí. Preto je potrebné už v prípravnej fáze identifikovať všetky environmentálne riziká a navrhnúť opatrenia na ich elimináciu alebo minimalizáciu.

Patrí sem napríklad prevencia únikov ropných látok a chemikálií z mechanizmov, ochrana vodných tokov pred znečistením, obmedzenie hlučnosti a prašnosti počas stavebných prác, a šetrné nakladanie so stavebným odpadom v súlade s platnými predpismi. V prípade zásahu do chránených biotopov je potrebné postupovať podľa schválených kompenzačných opatrení, ako je presadenie chránených rastlín alebo dočasné presunutie živočíchov.

Dôležitým aspektom je aj minimalizácia vizuálneho dopadu na krajinu a zabezpečenie toho, aby rekonštruované alebo nové mosty harmonicky zapadali do svojho okolia. Opatrenia na ochranu životného prostredia musia byť súčasťou realizačnej dokumentácie a ich dodržiavanie musí byť priebežne monitorované počas celej doby realizácie.

#### 4.2.2.7 Dopad podmienok na technickú uskutočniteľnosť

Stanovenie a dodržanie uvedených podmienok je nevyhnutným predpokladom úspešnej technickej realizovateľnosti Projektu. Ich implementácia znižuje technické a organizačné riziká, podporuje plynulý priebeh realizácie a zaručuje dlhodobú kvalitu a bezpečnosť mostných objektov.

### 4.2.3 Identifikácia výdavkov (investičné, prevádzkové, životného cyklu) spojených s realizáciou Projektu

V rámci posúdenia ekonomickej efektívnosti a realizovateľnosti Projektu je nevyhnutné identifikovať a kvantifikovať všetky podstatné výdavky, ktoré vzniknú počas jednotlivých fáz životného cyklu Projektu. Tieto výdavky možno rozdeliť na investičné (CAPEX), prevádzkové (OPEX) a náklady životného cyklu (LCC).

#### 4.2.3.1 Investičné náklady (CAPEX)

**CAPEX** (z anglického *Capital Expenditure*) predstavuje kapitálové výdavky, teda jednorazové náklady spojené s VO, výstavbou alebo významnou modernizáciou dlhodobého majetku – v tomto prípade mostných objektov. Štandardne do tejto kategórie spadajú:

- ▲ náklady na projektovú prípravu (projektová dokumentácia, posudky, povoľovacie procesy);
- ▲ stavebné náklady (výstavba samotných mostných objektov);
- ▲ náklady na technologické vybavenie (zariadenia monitoringu);
- ▲ náklady na súvisiace činnosti a vyvolané investície (napr. preložky sietí, záchytné opatrenia, príprava územia, archeologický výskum, náhrady za pozemky);
- ▲ náklady na nezávislý dozor, technickú asistenciu, koordináciu BOZP a nezávislý technický audit počas výstavby;
- ▲ náklady na GIS, DSVS, predčasné užívanie a kolaudáciu stavby;
- ▲ rezervy na nepredvídané náklady (tzv. contingency).

V kontexte tejto Štúdie sa pod kapitálovými výdavkami myslia náklady spojené s rekonštrukciou, ktoré sa však z účtovného hľadiska nesprávajú ako tradičný CAPEX, teda nie sú odpisované.

Na základe vyššie uvedeného boli stanovené predpokladané výdavky Projektu pri jeho realizovaní formou PPP modelu:

- ▲ odhad cien hlavných prvkov ovplyvňujúcich cenu (typy mostov, demolácie a likvidácia vzniknutých odpadov, riešenie obchádzkových trás);
- ▲ obvyklé ceny stavebných prác mostov v SR a ČR;
- ▲ odhady pomeru cien podľa jednotlivých typov nosných konštrukcií a použitých materiálov;
- ▲ zásady kalkulácie cien medzinárodných stavebných firiem;
- ▲ porovnávací metóda na základe skúseností s projektami PPP v SR a ČR.

Na základe rozsahu a špecifikácie Projektu boli stavebné náklady vypočítané určením parametrickej ceny metra štvorcového (m<sup>2</sup>) nosnej konštrukcie pre jednotlivé typy mostov. Z dôvodu absencie projektovej dokumentácie je pre potreby Štúdie uvažované, že po obnove budú zachované jednotlivé typy mostných konštrukcií podľa súčasného stavu. Na účely tejto Štúdie bol stanovený predpoklad, že pri správnom nastavení minimálnych technických požiadaviek a pri takto technicky náročnom projekte (počet mostov a veľké možnosti na optimalizáciu návrhu) bude zručný a skúsený Koncesionár schopný uplatniť svoju pridanú hodnotu a prispieť k zníženiu stavebných nákladov Projektu bez zníženia jeho kvality.

#### 4.2.3.1.1 Parametrické stanovenie výšky nákladov

Vzhľadom na charakter a rozsah Projektu nebolo možné určiť parametrickú cenu porovnaním verejných zákaziek opráv mostov, pretože je veľmi malá vzorka zákaziek pri ktorých by išlo o celkovú obnovu mostov. Väčšinou sa jedná o rekonštrukcie mostného zvršku, reprofiláciu nosnej konštrukcie a spodnej stavby. Na základe vyššie uvedeného bola parametrická cena stanovená kombináciou hore uvedenými metódami z realizovaných projektov novostavieb v SR a ČR za posledných 5 rokov, pričom cenová úroveň jednotlivých projektov bola zrovnaná do štvrtého kvartálu roka 2024 na základe valorizačných indexov pre stavebný priemysel určených ŠÚ SR. Následne boli pripočítané náklady zohľadňujúce špecifiká Projektu, najmä demolácie a likvidácia či recyklácia odpadov, zvýšený rozsah zemných prác, náklady na projektové dokumentácie a náklady na zariadenia stavenísk.

Na tejto báze **sa parametrická cena celkovej obnovy mostov pohybuje v intervale približne 3 000 až 6 500 EUR / m<sup>2</sup> nosnej konštrukcie**, v závislosti od typu mosta, použitého materiálu a technickej náročnosti. Spodná hranica zodpovedá jednoduchším železobetónovým mostom (napr. doskového alebo trámového typu), horná hranica náročnejším riešeniam, ako sú oceľové alebo rámové mosty. Do tejto ceny sú zahrnuté aj sprievodné položky, ako sú:

- ▲ **projektové práce a inžinierska činnosť**, vypracovanie dokumentácie pre stavebný zámer a realizačnú dokumentáciu či výrobo-technickú dokumentáciu, vrátane nákladov na prieskumy a prejednávanie dokumentácie s dotknutými orgánmi štátnej správy a s účastníkmi konania, pričom výška týchto nákladov je 3,9 % z parametrickej ceny;
- ▲ **demolácie mostných objektov vrátane likvidácie**, alebo recyklácia vzniknutých odpadov, pričom výška týchto nákladov je 6,8 % z parametrickej ceny;
- ▲ **zemné práce nad rámec obvyklého rozsahu**, nakoľko pred demoláciou je potrebné mostný objekt odkopať vo väčšom rozsahu (čo pri novostavbách nie je vôbec potrebné) a následne zasypať, pričom sa predpokladajú aj väčšie rozsahy rekonštrukcií vozovky v predpoliach mostov. Výška týchto nákladov je 4,1 % z parametrickej ceny;
- ▲ **zariadenie stavenísk** a náklady kalkulované v rámci výrobných réží (prístupové staveniskové komunikácie, úpravy podlažia pod podpernou konštrukciou a pod.). Výška týchto nákladov je 6,7 % z parametrickej ceny.

#### 4.2.3.1.2 Náklady na vyvolané investície / úpravy

Predmetom vyvolaných úprav sú nasledujúce položky:

- ▲ Náklady na opravu obchádzkových trás
- ▲ Náklady na preložky inžinierskych sietí;
- ▲ Náklady na opravu vozovky pred a za mostom;
- ▲ Náklady na úpravy vodného koryta;
- ▲ Náklady spojené so zmenou noriem v porovnaní s minulosťou;
- ▲ Náklady na dodržiavanie environmentálnych opatrení.

#### a) Náklady na opravu obchádzkových trás

Opravy ciest po výstavbe sú realizované na základe dohody so správcom, kde sa zhotoviteľovi ukladá povinnosť zrealizovať pasportizáciu komunikácií pred a po výstavbe. V odhadovaných nákladoch sú zahrnuté prehliadky ciest, priepustov a mostov pred a po výstavbe vrátane vyhodnotenia stavu. Oprava ciest po výstavbe prebieha na lokalitách podľa spracovaného vyhodnotenia (záplatovanie výtlkov), alebo po vzájomnej dohode so správcom komunikácie na celoplošnej oprave v pomernej časti obchádzkovej trasy. Celoplošná oprava prebieha výlučne vo výmene a / alebo nadbalení obrusnej vrstvy, pred ktorým je realizované vyrovnávajúce frézovanie cca 1 až 3 cm. V prípade nutnosti (veľmi ojedinele) sa opravuje aj ložná vrstva cca 5 – 10 % celoplošnej opravy vrátane podbalení upadnutých krajníc. Súčasťou tejto opravy je aj realizácia nových krajníc. Vzhľadom na krátkosť využívania obchádzkových trás budú výsledky pasportov prakticky bez zmien, čo bude dramaticky znížovať tieto náklady. Ďalším faktorom znižujúcim tieto náklady bude realizácia premostení a / alebo realizácia obnovy mostov po polovici. Náklady spojené s týmito opatreniami, ktoré redukujú množstvo obchádzkových trás sú neporovnateľne nižšie ako náklady na opravy obchádzkových trás. Táto problematika bude predmetom finálnej ponuky Koncesionára, v rámci ktorej sa predpokladá, že Koncesionár bude riešenie obchádzkových trás optimalizovať na nevyhnutné minimum.

#### b) Náklady na preložky inžinierskych sietí (IS)

Na základe realizovaných mostov zo strany SSC v minulosti boli stanovené približné náklady na preložky inžinierskych sietí. Pre ďalšie posudzovanie sa vychádza z informácií zverejnených v centrálnom registri zmlúv:

Tabuľka 58: Realizované náklady na preložky inžinierskych sietí v réžii SSC

Názov stavby	Cena stavebných prác (v EUR)	Cena preložiek IS (v EUR)	% pomer
I/62 Sered', most ev. č. 62-013	6 454 053,85	453 068,93	7,02%
I/11 Čadca - most 208	6 583 337,64	76 300,87	1,16%
I/18 Prešov, Levočská - Obrancov mieru križovatka, most	5 948 887,36	350 986,35	5,90%
I/18 - 383 Lučivná most	2 596 038,42	0,00	0,00%
I/71 Holiša - most cez železničnú trať ev. č. 71 – 002	2 544 764,48	626,83	0,02%
I/66 Hámor – most ev. č. 66 – 123	2 186 417,76	0,00	0,00%
I/15-011a Miňovce, most cez rieku Ondava	1 955 781,64	0,00	0,00%
I/15-012 Breznica most	1 953 637,86	14 293,28	0,73%
I/77-012 Podolíneec most	1 940 424,57	0,00	0,00%
I/64 Porúbka - most 107	1 385 169,18	18 042,50	1,30%
I/66 - 064 Kežmarok most	1 385 054,34	20 775,82	1,50%
I/16 Tornaľa – most ev. č. 16 – 255	1 355 638,16	78 265,36	5,77%
I/59 Biely Potok - most 057	1 237 625,26	0,00	0,00%
<b>Spolu</b>	<b>37 526 830,52</b>	<b>1 012 359,94</b>	<b>2,70%</b>

Zdroj: Technická analýza Poradcov

Na základe tejto vzorky mostov sa dá skonštatovať, že cena za preložky inžinierskych sietí je približne 2,7 % z celkovej ceny stavebných prác.

#### c) Náklady na úpravu vozovky v okolí mosta

Budúci Koncesionár bude musieť okrem úprav samotného mostného objektu vykonať aj úpravu asfaltových plôch pred a za mostným telesom do vzdialenosti max. 70 metrov. Pri uvažovanej šírke cestnej komunikácie 9,5 metra

to znamená opravu 1 330 m<sup>2</sup>. Pri celkovom počte 575 mostov budúci Koncesionár bude musieť upraviť približne 764 750 m<sup>2</sup> vozoviek, pričom sa predpokladá, že Koncesionár bude najčastejšie opravovať asfaltové vrstvy.

#### d) Náklady na úpravu vodného koryta

Poradcovia opäť vychádzali z údajov z uverejnených v centrálnom registri zmlúv. Pokiaľ Zmluva medzi SSC a zhotoviteľom obsahovala informáciu o cene za predpokladanú úpravu vodného toku, Poradcovia z týchto informácií vedeli vypočítať priemernú cenu.

Tabuľka 59: Realizované náklady na úpravy vodných koryt v réžii SSC

Názov stavby	Cena stavebných prác (v EUR)	Cena úpravy vodného toku (v EUR)	% pomer
I/66-083 Podspády most	2 262 660,28	64 248,61	2,84%
I/15-012 Breznica most	1 953 637,86	226 259,15	11,58%
I/64 Porúbka - most 107	1 575 169,18	22 100,46	1,40%
I/59Trstená – most 099	1 065 262,75	19 451,87	1,83%
I/59 Staré Hory - most ev. č. 59-022	766 613,45	31 218,09	4,07%
I/51 Hontianske Nemce – most ev. č. 51-168	599 905,44	14 197,06	2,37%
I/54 Moravské Lieskové - most 107	529 627,23	82 827,50	15,64%
<b>Spolu</b>	<b>8 752 876,19</b>	<b>460 302,74</b>	<b>5,26%</b>

Zdroj: Technická analýza Poradcov

Táto položka sa bude aplikovať pri mostoch križujúcich vodné toky. Z vybraného množstva 575 mostov je týchto mostov 505. Riadna úprava vodných tokov a ochrana spodnej stavby a základov pred podmieňaním dramaticky napomáha k udržateľnosti STS v kategórii I a II.

#### e) Náklady spojené so zmenou noriem v porovnaní s minulosťou a náklady na dodržiavanie environmentálnych opatrení

V súvislosti so zmenou noriem je možné, že pri niektorých mostoch budú musieť byť vybudované dodatočné objekty tak, aby mohli mosty zodpovedať súčasným technickým normám. Môže ísť napríklad o postavenie protihlukových stien, environmentálne opatrenia napríklad kvôli migrácii rýb a podobne. Odborný odhad Poradcov však je, že celková výška týchto dodatočných opatrení by nemala presiahnuť 1,5 % z celkovej ceny stavebných prác.

##### 4.2.3.1.3 Náklady spojené s nezávislým dozorom

V súvislosti s výstavbou sa predpokladá, že bude nevyhnutné zabezpečiť nezávislý dozor staveniska. Podľa odhadu Poradcov by cena nezávislého dozoru nemala presiahnuť 4,2 % z ceny stavebných prác.

##### 4.2.3.2 Prevádzkové náklady (OPEX)

**OPEX** (z anglického *Operating Expenditure*) sú **prevádzkové náklady**, teda náklady spojené s každodenným fungovaním a údržbou mostov. Do tejto kategórie spadajú:

- ▲ režijné náklady,
- ▲ nestavebná údržba,
- ▲ stavebná údržba.

##### 4.2.3.2.1 Režijné náklady

Pre posúdenie nákladov Koncesionára nebolo možné presne vyčíslieť jednotlivé zložky nákladov tohto typu, pretože budú určené Koncesionárom podľa výberu najvhodnejšieho produktu na základe interného výberového konania, prieskumu trhu a pod. Náklady preto boli odvodené na základe momentálne realizovaných projektov PPP na Slovensku a odborného odhadu Poradcov a do tejto kategórie nákladov sú započítané mzdy technických



pracovníkov a robotníkov, kde predpokladáme vybudovanie 4 pracovísk údržby v rámci Slovenska, ako aj náklady na vrcholové vedenie Projektu a nezávislý dozor. Do tejto kategórie nákladov sú tiež zaradené poplatky za poistenie.

#### **4.2.3.2.2 Nestavebná údržba**

Nestavebná údržba mostov bude pozostávať minimálne z činností, ktoré sú definované v TP 060 spracovaným SSC.

Pri podrobnej analýze všetkých činností boli náklady na nestavebnú údržbu stanovené na 1 kalendárny rok za jednotlivé činnosti údržby. Všetky tieto náklady sú však ocenené tak, ako keby sa každá činnosť vykonávala individuálne. V praxi je pravdepodobné, že Koncesionár bude výkon činností nestavebnej údržby kumulovať. Výrazná časť týchto nákladov sú aj mzdy technických pracovníkov a robotníkov, ako aj strojové vybavenie, ktoré sú však zarátané v predchádzajúcej kapitole. Kumulovanie týchto činností by mohlo viesť k celkovej úspore na jednotlivých položkách až o 65 % z jednotlivých nákladov.

**Nestavebná údržba bude pozostávať z nasledujúcich činností:**

**a) Pravidelné čistenie (zametenie, oškrabovanie a ostriekanie) povrchu vozoviek, krajníc, zvýšených obrúb, chodníkov zábradlí, zvodidiel a dopravného značenia**

Koncesionár bude túto činnosť vykonávať 2-krát ročne na všetkých mostoch, ktoré bude mať vo svojej správe. Prepočet je založený na celkovej ploche mostov 123 595 m<sup>2</sup>.

**b) Pravidelné čistenie odvodňovacích zariadení, dláždených rigolov za krídlami mostných opier a krajných šácht kanalizácie v priestore mosta**

Koncesionár bude túto činnosť vykonávať 2-krát ročne na všetkých mostoch, ktoré bude mať vo svojej správe. Prepočet je založený na celkovej dĺžke mostov dlhších ako 10 metrov. Takýchto mostov je 220 a ich celková dĺžka je 7 189 metrov. Vzhľadom k nemožnosti v tejto fáze určiť počet týchto zariadení na jednotlivých mostoch Poradcovia rátajú s konštantou 1,5 (predpokladaný vyrovnaný počet s jedným a dvomi odvodňovacími zariadeniami, ktoré budú súčasťou mosta).

**c) Čistenie ríms a nosnej konštrukcie**

Koncesionár bude túto činnosť vykonávať 1-krát ročne na všetkých mostoch, ktoré bude mať vo svojej správe. Prepočet je založený na celkovej dĺžke všetkých mostov, ktorá je 9 187 metrov. Poradcovia počítajú s 2 rímsami na jeden most. Náklady na čistenie nosnej konštrukcie sa odvíjajú od konštrukcie mostu a jeho dĺžky.

**d) Čistenie ložísk a premastenie ocelových ložísk**

Koncesionár bude túto činnosť vykonávať v dvojročných intervaloch na všetkých mostoch, ktoré bude mať vo svojej správe. Prepočet je založený na celkovom počte mostov dlhších ako 10 metrov. Pri kratších sa nepredpokladá používanie ložísk. Celkový počet týchto mostov je 220.

**e) Čistenie škár a doťahovanie skrutkových spojov mostných záverov**

Koncesionár bude túto činnosť vykonávať 1-krát ročne na všetkých mostoch, ktoré bude mať vo svojej správe. Prepočet je založený na celkovom počte mostov dlhších ako 10 metrov. Pri kratších sa nepredpokladá používanie škár a mostných záverov. Celkový počet týchto mostov je 220. Poradcovia rátajú s priemerným počtom 1,5 mostného záveru na jeden most. Doťahovanie skrutkových spojov sa odvíja od konštrukcie mostu a jeho dĺžky.

**f) Čistenie šácht a stavebných zariadení informačných a spojových systémov uložených v mostnej konštrukcii a v cestnej komunikácii**

Koncesionár bude túto činnosť vykonávať 1-krát ročne na všetkých mostoch, ktoré bude mať vo svojej správe. Prepočet je založený na celkovom počte všetkých mostov, ktorých je 575. Pre posudzovanie sa uvažuje s 2 šachtami na jeden most. Počet šácht ako aj cena za čistenie sa odvíja od konštrukcie mostu a jeho dĺžky.

**g) Odstraňovanie uchytenej vegetácie zo všetkých častí mostov**

Koncesionár bude túto činnosť vykonávať 2-krát ročne na všetkých mostoch, ktoré bude mať vo svojej správe. Prepočet je založený na celkovom počte všetkých mostov, ktorých je 575. Cena za odstraňovanie uchytenej vegetácie sa odvíja od konštrukcie mostu a jeho dĺžky.

**h) Obnova zariadení monitorujúcich technický stav mosta**

Koncesionár bude každoročne udržiavať zariadenia monitorujúce technický stav mosta na všetkých mostoch, na ktorých budú tieto zariadenia osadené. V pravidelnej údržbe týchto zariadení je zarátaná prevádzka, kompletný servis a údržba systému počas celého trvania Koncesnej lehoty.

**i) Zabezpečovanie zimnej údržby vrátane odstraňovania posypových materiálov po ukončení zimného obdobia**

Zimnú údržbu bude vykonávať SSC, a preto sú náklady na zimnú údržbu pre Koncesionára nulové.

**j) Čistenie protihlukových bariér na mostných objektoch**

Pokiaľ bude protihluková bariéra súčasťou niektorého mosta, bude sa jednať o zanedbateľné percento mostov a hodnota nákladov na jej čistenie bude nemateriálna, preto sa s týmito nákladmi ďalej neuvažuje.

**4.2.3.2.3 Stavebná údržba**

**a) Čistenie betónových, železobetónových a predpätých prvkov a pridružených častí mostov (podpery, krídla, ľadolamy, nosné konštrukcie, rímsy, oporné múry, rigoly, kanály, šachty, atď.)**

Vzhľadom na predpoklad prvotnej kvalitnej rekonštrukcie mosta a následnej dôslednej nestavebnej údržby Poradcovia predpokladajú výkon tejto činnosti v nestavebnej údržbe, preto čistenie týchto častí mostov nie je považované za samostatnú položku stavebnej údržby. Pomenovanie tohto konkrétneho typu stavebnej údržby je uvedené na základe podkladu z TP 060, pričom samotný výkon činnosti podľa príslušného TP je modifikovaný v zmysle konkrétneho Projektu.

**b) Oprava oceľových najmä nenosných prvkov spodnej stavby, nosnej konštrukcie a príslušenstva mosta**

Vzhľadom na predpoklad prvotnej kvalitnej rekonštrukcie mosta a následnej dôslednej nestavebnej údržby Poradcovia predpokladajú výkon tejto činnosti v nestavebnej údržbe, preto oprava týchto častí mostov nie je považovaná za samostatnú položku stavebnej údržby, respektíve tieto opravy budú vykonávané v rámci iných častí stavebnej úpravy (a to najmä, no nie výlučne, pri obnove ochranných náterov). Pomenovanie tohto konkrétneho typu stavebnej údržby je uvedené na základe podkladu z TP 060, pričom samotný výkon činnosti podľa príslušného TP je modifikovaný v zmysle konkrétneho Projektu.

**c) Oprava murovaných pilierov a klenieb**

Špecifický druh tejto stavebnej konštrukcie prináša viacero komplikácií, ktoré nie je možné obsiahnuť v rámci nestavebnej údržby. Momentálne sa v balíku posudzovaných mostov nachádza 13 neštandardných mostov (kamenná alebo iná konštrukcia). Vzhľadom na to, že zadaním pre Koncesionára bude postavenie všetkých mostov nanovo, existuje dôvodný predpoklad, že žiadny z týchto 13-tich mostov si nezachová pôvodný typ stavebnej konštrukcie.

**d) Obnova ochranných náterov, povlakov a omietok betónových a murovaných častí spodnej stavby, nosnej konštrukcie a príslušenstva mosta**

Koncesionár bude musieť túto činnosť vykonávať na všetkých mostoch 1-krát, a to po dvanástich rokoch (v rokoch 2040 – 2044). Opätovná obnova náterov bude súčasťou LCC.

Ochranné nátery bude nutné aplikovať na všetky odokryté časti mosta, spodnú, ako aj nosnú stavbu a príslušenstvo mosta. Plocha mostov, na ktorú sa bude aplikovať ochranný náter závisí od použitej konštrukcie pri rekonštrukcii Koncesionárom, preto ju nie je možné presne odhadnúť. Pre posudzovanie bola stanovená celková plocha náterov ako 2,5 násobok plochy mosta. Celková plocha všetkých 575 mostov je 123 595 m<sup>2</sup>, teda posudzovaná plocha náterov vstupujúcich do výpočtov je 308 986 m<sup>2</sup>.

**e) Oprava ochranných obkladov spodných stavieb a dlažieb**

Koncesionár bude musieť vykonávať obhliadky a opravy spodných stavieb každý rok. Vzhľadom k predpokladanej bezchybnej rekonštrukcii vykonanej Koncesionárom a správnej údržbe sa nedá predpokladať, že bude nutná oprava každý rok pri viac ako 2,5 % z celkovej plochy mostov. Ako merná jednotka sa bude brať celková plocha mostov 123 595 m<sup>2</sup>.

Predpoklad ukončenia časti realizácie mostov je v nasledujúcich rokoch:

- ▲ 2028 – 47 mostov;

- ▲ 2029 – 179 mostov;
- ▲ 2030 – 187 mostov;
- ▲ 2031 – 128 mostov;
- ▲ 2032 – 34 mostov.

Nie je dôvodný predpoklad, že prvé rekonštrukcie by mali byť vykonávané skôr ako 5 rokov po dokončení rekonštrukcie. Prvé opravy ochranných obkladov spodných stavieb a dlažieb by začali v roku 2033 a od roku 2038 sa dá očakávať ich oprava v 5-ročnom cykle, okrem rokov, kedy bude vykonávaná ťažká údržba mostov pred ukončením Koncesnej zmluvy.

#### **f) Oprava lokálnych porúch krytov vozoviek, chodníkov a koľajových tratí**

Pri predpokladanej vysokej kvalite realizovaných prác sa dá predpokladať iba jedna komplexná oprava obrusnej vrstvy po 12 rokoch od realizácie v rokoch 2040 – 2044. Kompletná rekonštrukcia mostov a vozoviek prebehne pred ukončením životnosti v rámci LCC. Približná cena rekonštrukcie obrusnej vrstvy je 30 EUR / m<sup>2</sup>. V tejto sume sú zarátané všetky náklady spojené s opravou vozovky. Do celkovej plochy mostov je potrebné zaradiť aj opravu vozovky pred a za mostom. Do výpočtu preto bude vstupovať aj táto plocha. Pri štandardnej šírke vozovky na cestách I. triedy, ktorá by mala byť minimálne 9,5 metra (z dôvodu rozmanitosti mostov bude počítané s hodnotou šírky 10 metrov) a pri predpokladanej dĺžke opravovaného úseku 12 metrov pred mostom a 12 metrom za mostom (spolu 24 metrov) bude dodatočná opravovaná plocha pri 575 mostoch 138 000 m<sup>2</sup>. Celková posudzovaná plocha bude 261 595 m<sup>2</sup>.

Okrem generálnej opravy je potrebné vykonávať aj lokálne opravy. Tieto opravy sa budú musieť vykonávať každý rok, avšak nie je predpoklad, že budú tvoriť viac ako 2,5 % z celkovej plochy mostov ročne.

Nie je dôvodný predpoklad, že prvé rekonštrukcie by mali byť vykonávané skôr ako o 5 rokov. Prvé opravy lokálnych porúch vozoviek by začali v 2033 a od roku 2038 sa dá očakávať ich oprava v 5-ročnom cykle, okrem rokov, kedy bude vykonávaná generálna výmena vozoviek (2040 – 2044) a následne bude vykonávaná ťažká údržba mostov pred ukončením Koncesnej zmluvy.

#### **g) Obnova tesnenia škár na vozovke, chodníkoch a rímsach**

Pri predpokladanej vysokej kvalite realizovaných prác sa dá predpokladať, že pre túto činnosť bude postačujúca činnosť, ktorá je zahrnutá v nestavebnej údržbe pri samotnom čistení škár, chodníkov a ríms, ako aj pri opravách lokálnych porúch. Generálna výmena tesnení bude prebiehať počas komplexnej rekonštrukcie vozoviek a následne počas LCC.

#### **h) Údržba systémov na identifikáciu výnimočných udalostí a kamerových systémov**

Údržba týchto monitorovacích systémov nie je nutná na každoročnej báze, preto sa radí do činností stavebnej údržby. Poradcovia predpokladajú, že kamerové systémy aj systémy na identifikáciu výnimočných udalostí majú životnosť 7 rokov, a preto bude potrebné tieto systémy vymeniť 4-krát počas trvania Koncesnej lehoty. Poradcovia nepredpokladajú použitie týchto monitorovacích systémov v rovnakom rozsahu na každom moste. Ich použitie bude závisieť od viacerých faktorov, pričom kľúčovým faktorom bude druh konštrukcie, ktorý sa Koncesionár rozhodne použiť.

#### **i) Údržba a oprava mostných záverov**

Pri predpokladanej vysokej kvalite realizovania stavebných prác aj následne vykonávanej nestavebnej údržbe sa dá predpokladať životnosť týchto stavebných prvkov až do ukončenia LCC, kedy budú pri generálnej oprave vymenené.

#### **j) Údržba ložísk, v rámci ktorej sa obnovujú ochranné nátery a vykonávajú drobné opravy**

Pri predpokladanej vysokej kvalite realizovania stavebných prác aj následne vykonávanej nestavebnej údržbe sa dá predpokladať životnosť týchto stavebných prvkov až do ukončenia LCC, kedy budú pri generálnej oprave vymenené.

#### **k) Údržba odvodňovacích zariadení**

Pri predpokladanej vysokej kvalite realizovania stavebných prác aj následne vykonávanej nestavebnej údržbe sa dá predpokladať životnosť týchto stavebných prvkov až do ukončenia LCC, kedy budú pri generálnej oprave vymenené.

#### **l) Obnova výplne pôvodných a vyplnenie novovzniknutých trhlín a dilatačných škár zálievkovými hmotami**

Pri predpokladanej vysokej kvalite realizovania stavebných prác aj následne vykonávanej nestavebnej údržbe sa dá predpokladať, že nevznikne potreba dodatočných obnov výplní trhlín až do ukončenia LCC, kedy budú pri generálnej oprave vyplnené.

#### m) Opravy osvetľovacích telies a ich udržiavanie

Je dôvodný predpoklad, že v prípade realizácie osvetľovacích prvkov ich správa a údržba bude v starostlivosti iného správcu, ako je Koncesionár.

#### n) Údržba ochranných zariadení proti blúdivým prúdom

Pri predpokladanej vysokej kvalite realizovania stavebných prác aj následne vykonávanej nestavebnej údržbe sa dá predpokladať životnosť týchto stavebných prvkov až do ukončenia LCC, kedy budú pri generálnej oprave vymenené.

### 4.2.3.3 Náklady životného cyklu (LCC)

**LCC** (z anglického *Life-Cycle Cost*) predstavuje celkové náklady na životný cyklus, teda súhrn všetkých nákladov, ktoré vzniknú počas celého obdobia existencie mostných objektov, od ich prípravy, výstavby, prevádzky, údržby až po ich vyradenie z prevádzky a odstránenie. Štandardne do tejto kategórie spadajú:

- ▲ náklady na obnovu a veľké opravy počas životnosti (tzv. heavy maintenance);
- ▲ náklady súvisiace s rizikami a nepredvídanými udalosťami počas životnosti (napr. havárie, živelné pohromy, zmeny legislatívy).

V kontexte tejto Štúdie sa predpokladá, že do kategórie LCC spadajú náklady na uvedenie mostov do kategórie STS III pred ukončením koncesného obdobia, teda spravidla do 30. roku obdobia prevádzky príslušného platobného úseku.

Za predpokladu kvalitného vyhotovenia všetkých mostov by počas trvania Koncesnej lehoty nemalo prichádzať k žiadnym LCC výdavkom Koncesionára. Všetky prípadné výdavky sú zakomponované v nestavebnej a stavebnej údržbe a za predpokladu dodržiavania všetkých zadefinovaných povinností Koncesionára v Koncesnej zmluve by nemalo prísť k žiadnym ďalším nepredpokladaným nákladom. Pred skončením zmluvných povinností však bude mať Koncesionár povinnosť dať všetky mosty do triedy STS III alebo lepšej. Pri predpokladanej vysoko kvalitnej rekonštrukcii v pôvodnej stavebnej fáze sa dá predpokladať, že pri spodnej stavbe mosta bude nutné vyhotoviť iba lokálne vyspravenia. Tieto lokálne vyspravenia by nemali presiahnuť 2,0 % z pôvodného CAPEXu. Bude potrebné vykonať generálnu rekonštrukciu nosnej konštrukcie vo výške 5,0 % pôvodného CAPEXu. Výmena technických prvkov ako ložísk, dilatačných škár a mostných záverov sa dá predpokladať vo výške 2,0 % z pôvodného CAPEXu. Komplexná výmena mostného zvršku a asfaltov v blízkom okolí mosta by nemala presiahnuť 7,0 % z pôvodného CAPEXu. Opravy odvodnenia, bezpečnostných prvkov na moste a obnova náterov sa dá odhadnúť na 4,0 % z CAPEXu.

Tabuľka 60: Rozloženie LCC

Typ nákladu	Podiel na CAPEXe
Spodná stavba	2%
Nosná konštrukcia	5%
Nosné technické prvky	2%
Mostný zvršok	7%
Nátery, iné technické prvky	4%
<b>Spolu</b>	<b>20%</b>

Zdroj: Technická analýza Poradcov

### 4.2.4 Determinovanie vplyvu na časový rámec Projektu

Cieľom tejto kapitoly je určiť a kvantifikovať faktory, ktoré môžu mať významný vplyv na dodržanie plánovaného harmonogramu realizácie Projektu. Analýza vychádza z predpokladaného harmonogramu, ktorý zahŕňa fázy prípravy, výstavby a uvedenia do prevádzky, pričom osobitná pozornosť sa venuje činnostiam na kritickej ceste.

#### 4.2.4.1 Metodika hodnotenia

- ▲ **Východiskový harmonogram:** od podpisu Koncesnej zmluvy po plnú prevádzku – odhad 60 mesiacov.
- ▲ **Analýza rizikových faktorov:** identifikované faktory, ktoré môžu spôsobiť oneskorenie, boli hodnotené z hľadiska pravdepodobnosti a odhadovanej dĺžky zdržania.
- ▲ **Kvantifikácia vplyvu:** odhad predĺženia v mesiacoch pri realistickom scenári, vrátane možností mitigácie (zmiernenia dopadu).

Tabuľka 61: Vplyv identifikovaných faktorov na časový rámec

Fáza Projektu	Kľúčová činnosť	Rizikový faktor	Odhad zdržania (mesiace)	Možné mitigácie
<b>Príprava</b>	MPV (výkup, vyvlastnenie)	Zložitá štruktúra vlastníctva, odpor vlastníkov	6 – 12	Paralelné vedenie rokovaní a projektovej prípravy; predbežná držba
<b>Príprava</b>	Povolenia (EIA, stavebné povolenie)	Predĺžené správne konania, odvolania	4 – 8	Včasné zapojenie dotknutých orgánov, dôsledná príprava podkladov
<b>Príprava</b>	EIA pre mosty v NATURA 2000	Povinné posudzovanie vplyvov na predmet ochrany, verejné prerokovanie, biologický dozor	6 – 12	Včasné začatie procesu EIA, koordinácia s orgánmi ochrany prírody, zapojenie odborných kapacít
<b>Príprava</b>	Povoľovacie procesy vo VCHÚ (NP a CHKO)	Nutnosť súhlasu orgánov ochrany prírody, možnosť časových obmedzení prác	3 – 6	Včasná identifikácia dotknutých území, skorá komunikácia so správou NP / CHKO, návrh kompenzačných opatrení
<b>Technická príprava</b>	Geotechnický / geologický prieskum	Obmedzený prístup, klimatické podmienky	2 – 4	Etapizácia prieskumov, rešerše historických vrtov, využitie techník geofyziky (nedeštruktívne metódy) na všetky mosty, vrty len na vybrané
<b>Výstavba</b>	Demolácia a výstavba nových mostov	Nedostupnosť materiálov, poruchy techniky	3 – 6	Rámcové dohody s dodávateľmi, záložná technika
<b>Výstavba</b>	Práce počas zimy	Nízke teploty, sneh, ľad	2 – 3	Presun činností do iných lokalít, zimné technologické postupy
<b>Výstavba</b>	Koordinácia s SSC	Nejasné kompetencie, prieťahy v schvaľovaní	1 – 2	Dohodnuté protokoly a periodická kontrola
<b>Uvedenie do prevádzky</b>	Testovanie a kolaudácia	Nedostatky pri kolaudácii, oneskorené odovzdanie	1 – 2	Predbežné interné kontroly, zapojenie nezávislého dozoru

Zdroj: Technická analýza Poradcov

#### 4.2.5 Požiadavky na návrh stavby, technológiu, lokalitu a realizáciu stavby

Projekt je z technického, organizačného a environmentálneho hľadiska mimoriadne náročný. Mosty sú rozdelené do 171 stavebných úsekov, ktoré sú zoskupené do 55 platobných úsekov. Každý platobný úsek zahŕňa jeden alebo viacero stavebných úsekov, pričom na všetkých úsekoch bude prebiehať spoločná platba za dostupnosť. Osobitnou kategóriou sú mosty nachádzajúce sa v chránených územiach – 35 mostov sa nachádza v sústave NATURA 2000 a 91 mostov vo veľkoplošných chránených územiach (VCHÚ), pričom 16 mostov spadá do oboch kategórií. Tieto mosty majú špecifické technické, legislatívne a povoľovacie požiadavky.

##### 4.2.5.1 Požiadavky na návrh mostov

Návrh mostov musí vychádzať z platných európskych a slovenských technických noriem, predovšetkým STN EN 1990 – 1999 (Eurokódy) a súvisiacich národných aplikačných dokumentov. Pre nové mosty sa vyžaduje návrhová životnosť minimálne **100 rokov**, pričom rekonštruované mosty musia dosiahnuť predĺženie životnosti minimálne na 50 rokov. To si vyžaduje použitie materiálov s vysokou odolnosťou proti korózii, poveternostným vplyvom a chemickému opotrebovaniu.



Únosnosť a zaťažiteľnosť konštrukcií musí byť navrhnutá tak, aby mosty zodpovedali požiadavkám aktuálnej dopravnej politiky SR a kategórii komunikácií, na ktorých sa nachádzajú. Dimenzovanie musí spĺňať požiadavky Eurokódov a zohľadňovať budúci nárast intenzity dopravy, vrátane ťažkej nákladnej dopravy. V prípade mostov v seizmicky aktívnych oblastiach musia byť do návrhu zapracované seizmické opatrenia.

Rovnako je nevyhnutné zohľadniť princípy udržateľnosti – uprednostňovať nízkouhlíkové betóny, ocele s vysokým podielom recyklátu a kompozitné materiály. Návrh musí umožniť jednoduchú údržbu a výmenu namáhaných prvkov počas životného cyklu.

#### 4.2.5.2 Požiadavky na technológiu výstavby

Technologické riešenia musia byť navrhnuté tak, aby umožnili rýchlu a efektívnu realizáciu Projektu v rámci rozsiahleho územia Slovenska. Vzhľadom na počet mostov a ich rozptýlenie je vhodné uprednostniť prefabrikáciu a modulárnu výstavbu, ktorá umožňuje výrobu hlavných konštrukčných prvkov mimo staveniska a ich následnú rýchlu montáž. Tým sa výrazne skracuje doba dopravných obmedzení a znižuje vplyv na životné prostredie.

Povrchové úpravy mostov musia využívať moderné ochranné nátery s predĺženou životnosťou a vysokou odolnosťou proti mechanickému poškodeniu a chemickému pôsobeniu posypových látok.

Projekt musí počítať aj s integráciou monitorovacích systémov, ktoré umožnia priebežné sledovanie stavu konštrukcie a predikciu údržbových zásahov.

#### 4.2.5.3 Požiadavky na lokalitu

Každá lokalita má špecifické podmienky, ktoré je nutné zohľadniť už vo fáze návrhu. V urbanizovaných oblastiach je kľúčové minimalizovať dopravné obmedzenia a koordinovať stavebné činnosti s existujúcimi inžinierskymi sieťami. Zároveň je potrebné zabezpečiť bezpečnosť obyvateľov a primeranú ochranu proti huku a prašnosti.

Vo vidieckych a prírodných oblastiach je prioritou zachovanie krajinného rázu a minimalizácia zásahov do vodných tokov a biotopov. Mosty prechádzajúce cez chránené územia NATURA 2000 a VCHÚ musia spĺňať špecifické environmentálne požiadavky, vrátane povinnosti vykonania EIA a biologických hodnotení.

Ak most koliduje s dopravným uzlom, železničnou traťou alebo inou významnou infraštruktúrou, je nevyhnutná koordinácia s príslušnými správcami a harmonizácia výluk tak, aby sa predišlo neprimeraným obmedzeniam dopravy.

#### 4.2.5.4 Požiadavky na realizáciu stavby

Realizácia musí byť organizovaná tak, aby bola zachovaná dopravná obslužnosť regiónov a aby bol minimalizovaný negatívny dopad na obyvateľstvo a životné prostredie.

Harmonogram výstavby musí zohľadniť paralelné vedenie prác a etapizáciu projektov tak, aby nedochádzalo k súbehu veľkých dopravných obmedzení na viacerých úsekoch súčasne.

Prístup na stavenisko musí byť riešený tak, aby nedochádzalo k neprimeranému zásahu do súkromných pozemkov, pričom je potrebné rešpektovať výsledky MPV a legislatívu v oblasti predbežnej držby.

Počas realizácie je nutné dôsledne dodržiavať všetky predpisy BOZP, vrátane školenia pracovníkov, zabezpečenia staveniska a ochrany pred rizikami plynúcimi z práce vo výškach, nad vodnými tokmi a v blízkosti dopravy. Z hľadiska ochrany životného prostredia je kľúčové riadenie prašnosti, hluku, nakladania s odpadom a prevencia únikov nebezpečných látok.

#### 4.2.5.5 Odporúčania pre efektívnu realizáciu

Pre úspešnú realizáciu Projektu sa odporúča **využiť Spoločné dátové prostredie CDE (Common Data Environment)**, ktoré umožní centralizovanú správu dát o mostoch a prepojenie všetkých zúčastnených strán od návrhu až po údržbu. Takýto systém zlepší koordináciu a zníži riziko chýb v projektovej dokumentácii.

Tam, kde to legislatíva a účastníci procesu povoľovania umožní, sa odporúča viesť povoľovacie a projektové procesy paralelne, čím sa skráti celkový čas realizácie.

#### 4.2.6 Vplyv stavby na životné prostredie

Realizácia Projektu môže mať rôznorodé vplyvy na životné prostredie, a to ako počas výstavby, tak aj v prevádzkovom období. Identifikácia týchto vplyvov a prijatie primeraných opatrení na ich minimalizáciu je nevyhnutnou súčasťou prípravy a technickej realizovateľnosti Projektu.

#### 4.2.6.1 Identifikácia vplyvov na životné prostredie

##### 4.2.6.1.1 Vplyv na ovzdušie a prašnosť

Počas stavebných prác dochádza k zvýšenej prašnosti a emisiám výfukových plynov zo stavebných mechanizmov a dopravy materiálu. Prašnosť môže ovplyvniť kvalitu ovzdušia v blízkosti staveniska a negatívne pôsobiť na zdravie obyvateľov či vegetáciu. Opatrenia na zníženie týchto vplyvov zahŕňajú pravidelné kropenie komunikácií, zakrývanie sypkých materiálov a používanie techniky spĺňajúcej emisné normy EURO VI alebo Stage V.

##### 4.2.6.1.2 Hlukové zaťaženie

Stavebné práce, najmä demolácia starých konštrukcií a používanie ťažkej mechanizácie, môžu spôsobiť zvýšenú hladinu hluku. Tento vplyv je významný najmä v lokalitách v blízkosti obytných zón. Minimalizácia hluku sa dosahuje použitím tichších strojov, obmedzením hlučných prác na denné hodiny a v prípade potreby aj dočasnými protihlukovými zábranami.

##### 4.2.6.1.3 Zaťaženie vibráciami

Stavebné práce, a to najmä pri vŕtaní pilót a používaní vibračných a pneumatických strojov môžu zaťažovať okolie vibráciami. Tento jav je významný najmä v lokalitách v blízkosti obytných zón, kde má priamy vplyv na obyvateľov okolitých domov. Minimalizácia vibrácií sa dosahuje obmedzením tohto typu prác na denné hodiny. Takisto je v týchto prípadoch vhodné preferovať spôsoby kladenia pilót s nižšou rázovou energiou.

##### 4.2.6.1.4 Vplyv na vodné prostredie

Mosty situované nad vodnými tokmi predstavujú riziko znečistenia vody, najmä pri manipulácii s betónom, ropnými látkami a pri odstraňovaní starých konštrukcií. Nevyhnutné je zavedenie ochranných opatrení, ako sú záchytné vane, bariéry proti úniku škodlivín a riadené odvodnenie pracovísk. V prípade zásahu do vodného toku je potrebné postupovať podľa schválených vodohospodárskych opatrení.

##### 4.2.6.1.5 Vplyv na faunu a flóru

Výstavba môže dočasne ovplyvniť biotopy vtákov, rýb a ďalších živočíchov. V prípade mostov nad riečnymi tokmi je potrebné koordinovať práce s ochranárskymi organizáciami, aby sa predišlo rušeniu migračných ciest alebo obdobia rozmnožovania. V zalesnených územiach alebo v blízkosti chránených lokalít sa uplatňujú postupy minimalizujúce výrub a zásah do vegetácie.

##### 4.2.6.1.6 Odpadové hospodárstvo

Stavebná činnosť generuje odpad z demolácie (betón, oceľ, asfalt) a obaly od stavebných materiálov. Tento odpad musí byť separovaný, recyklovaný alebo zneškodnený v súlade s platnými predpismi. Pri výbere dodávateľov je vhodné preferovať tých, ktorí majú certifikovaný systém environmentálneho manažérstva (ISO 14001).

##### 4.2.6.1.7 Klimatické hľadisko

Projekt by mal zohľadňovať princíp „Do No Significant Harm“ a smerovať k nízkej uhlíkovej stope. To zahŕňa optimalizáciu logistiky, využitie lokálnych materiálov a technológií s nízkou energetickou náročnosťou, ako aj možnosť budúcej integrácie obnoviteľných zdrojov energie (napr. fotovoltaických panelov pre napájanie monitorovacích systémov).

##### 4.2.6.1.8 Zhrnutie a mitigácie vplyvov

Hoci realizácia stavby nevyhnutne prináša dočasné vplyvy na životné prostredie, vhodne nastavené opatrenia dokážu tieto vplyvy výrazne zmierniť. Ich implementácia musí byť zakotvená už v projektovej dokumentácii a kontrolovaná počas celej doby výstavby nezávislým dozorom. Takýto prístup zabezpečí nielen súlad s legislatívou a povoľovacími rozhodnutiami, ale aj udržateľnosť a spoločenskú prijateľnosť Projektu.

#### 4.2.6.2 Mosty v chránených územiach NATURA 2000

V rámci hodnotenia vplyvov na životné prostredie bolo zistené, že celkovo **35 mostov** sa nachádza na území európskej sústavy chránených území **NATURA 2000**.

#### 4.2.6.2.1 Súhrn vtačích oblastí

Celkovo 20 mostov sa nachádza v chránených vtačích oblastiach:

- ▲ Malá Fatra,
- ▲ Nízke Tatry,
- ▲ Slovenský raj,
- ▲ Veľká Fatra,
- ▲ Horná Orava,
- ▲ Záhorské Pomoravie,
- ▲ Muránska planina – Stolica,
- ▲ Ondavská rovina,
- ▲ Slovenský kras.

#### 4.2.6.2.2 Posudzovanie vplyvov na životné prostredie (EIA) pre mosty v územiach NATURA 2000

Mosty, ktoré sa nachádzajú na územiach európskej sústavy chránených území NATURA 2000 (35 ks), podliehajú podľa platnej legislatívy SR a právnych predpisov EÚ povinnému posudzovaniu vplyvov na životné prostredie (proces EIA – Environmental Impact Assessment). Táto povinnosť vyplýva najmä zo Zákona o EIA, ktorý transponuje smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2011/92/EÚ o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie.

V praxi to znamená, že pre každý mostný objekt umiestnený v chránenom území NATURA 2000 je potrebné vypracovať odborný podklad, ktorý vyhodnotí možné priame aj nepriame vplyvy plánovaných stavebných činností na predmet ochrany a celistvosť územia. Tento dokument sa predkladá príslušnému orgánu (MŽP SR alebo okresný úrad v sídle kraja), ktorý následne rozhodne o potrebe a rozsahu úplného procesu EIA.

Posudzovanie v rámci NATURA 2000 má prísnejšie kritériá než bežné projekty mimo týchto území. Okrem všeobecných environmentálnych ukazovateľov sa detailne hodnotí vplyv na biotopy druhov, pre ktoré bolo územie vyhlásené, migračné trasy živočíchov a hydrologický režim. Z posúdenia EIA vyjde prípadná potreba zapojiť do procesu výstavby biologický dozor a dodržať časové obmedzenia stavebných prác, aby sa minimalizovalo rušenie chránených druhov (napr. zákaz prác počas hniezdneho obdobia vtákov).

Táto povinnosť má priamy dopad na časový rámec prípravy Projektu. Proces EIA vrátane verejného prerokovania a prípadného dopracovania dokumentácie môže trvať niekoľko mesiacov až viac než rok, čo je potrebné zohľadniť pri stanovovaní harmonogramu. Zároveň platí, že bez ukončenia procesu EIA a vydania kladného záverečného stanoviska nie je možné získať stavebné povolenie ani začať s realizáciou stavby.

#### 4.2.6.3 Mosty vo veľkoplošných chránených územiach (VCHÚ)

Okrem mostov situovaných v územiach európskej sústavy NATURA 2000 sa v rámci riešeného Projektu nachádza aj **91 mostov** umiestnených vo veľkoplošných chránených územiach Slovenskej republiky (národné parky, chránené krajinné oblasti a ochranné pásmo národného parku). Z toho **16 mostov** sa prekrýva s územiami NATURA 2000 a sú tak zahrnuté v oboch kategóriách ochrany.

##### 4.2.6.3.1 Súhrn veľkoplošných chránených území

Uvedených 91 mostov sa nachádza vo veľkoplošných chránených územiach:

- ▲ NP Slovenský raj,
- ▲ TANAP (Tatranský národný park),
- ▲ CHKO Horná Orava,
- ▲ CHKO Štiavnické vrchy,
- ▲ NP Muránska planina,
- ▲ NP Nízke Tatry,
- ▲ CHKO Záhorie,
- ▲ CHKO Latorica,
- ▲ CHKO Dunajské luhy,
- ▲ NP Malá Fatra,
- ▲ CHKO Východné Karpaty,
- ▲ NP Slovenský kras,
- ▲ CHKO Biele Karpaty,
- ▲ CHKO Malé Karpaty,

- ▲ CHKO Kysuce,
- ▲ CHKO Cerová vrchovina.

#### 4.2.6.3.2 Povinnosti a procesy pre mosty vo VCHÚ

Mosty nachádzajúce sa vo VCHÚ podliehajú zvýšeným požiadavkám na ochranu prírody a krajiny podľa Zákona o ochrane prírody a krajiny. Každý zásah do týchto území je podmienený vydaním súhlasu orgánu ochrany prírody (správa národného parku alebo chráneného územia). V prípade, že most zároveň leží v území NATURA 2000, uplatňuje sa povinnosť posudzovania vplyvov na životné prostredie (EIA).

Pre mosty vo VCHÚ, ktoré nie sú súčasťou NATURA 2000, môže byť povinné tzv. „územné a druhové posúdenie“, pri ktorom sa hodnotí vplyv navrhovanej stavby na predmet ochrany (napr. vzácne druhy rastlín, biotopy živočíchov alebo krajinný ráz). Proces povoľovania tak môže zahŕňať doplnenie biologických prieskumov, časové obmedzenie prác (napr. zákaz výrubov v hniezdnom období) a povinnosť realizácie kompenzačných opatrení.

Tieto požiadavky môžu ovplyvniť harmonogram Projektu predovšetkým vo fáze prípravy a povoľovania. Včasná identifikácia mostov vo VCHÚ a skoré začatie komunikácie s príslušnými orgánmi ochrany prírody je preto kľúčová pre minimalizáciu časových sklzov.

### 4.2.7 Monitoring Projektu

Pre potreby kontroly a vyhodnocovania poskytovania služieb na PPP projektoch je potrebné aj na tomto Projekte navrhnuť monitoring mostov tak, aby Zadávatel' dostal maximálnu hodnotu za peniaze. Pri realizovaných PPP projektoch V SR a ČR je monitoring zabezpečený diaľničným informačným systémom DIS-ITS, ktorý zároveň slúži na monitorovanie dopravy a zvyšuje bezpečnosť včasným detegovaním možných kolíznych situácií. Komunikačná sieť diaľničného informačného systému sa buduje pri výstavbe samotného diaľničného úseku spravidla prostredníctvom pokládky optických káblov, ktoré sú najspoľahlivejšou formou prenosu dát, ako do rýchlosti, tak aj do kapacity. Vzhľadom na charakter Projektu a jeho celoštátny rozsah je takýto postup pre zabezpečenie, zber a vyhodnocovanie dát nerealizovateľný a je potrebné navrhnuť iný spôsob riešenia, ktorý bude spĺňať požiadavky na kontrolu poskytovania služieb.

Mosty sú kľúčovou súčasťou dopravnej infraštruktúry, ktorá je vystavená rôznym zaťaženiam, environmentálnym vplyvom a časom sa môžu poškodzovať. Včasná detekcia problémov je kľúčová pre:

- ▲ Zabezpečenie bezpečnosti,
- ▲ Prevenciu katastrofických zlyhaní,
- ▲ Optimalizáciu údržby a opráv,
- ▲ Predĺženie životnosti konštrukcie.

Možnosti monitoringu mostov sú rôznorodé a závisia od požiadaviek na sledovanie stavu mostu, jeho bezpečnosti a údržby. Medzi hlavné možnosti patria:

#### ▲ Inšpekcie a vizuálne sledovanie

Pravidelné alebo ad-hoc vizuálne kontroly inšpektorov, ktoré zisťujú viditeľné poškodenia, praskliny, koróziu alebo iné zmeny na konštrukcii.

#### ▲ Senzorové systémy

Inštalácia rôznych senzorov na monitorovanie stavu mosta v reálnom čase:

- ▲ **Akcelerometre** – merajú pohyby a vibrácie mosta.
- ▲ **Deformačné senzory** – sledujú roztahovanie alebo zmršťovanie konštrukcie.
- ▲ **Senzory napätia** – monitorujú napätie v štrukturálnych prvkoch.
- ▲ **Senzory korózie** – odhaľujú začínajúcu koróziu na kovových prvkoch.
- ▲ **Teplotné senzory** – sledovanie teplotných zmien, ktoré ovplyvňujú štrukturálnu integritu.
- ▲ **Senzory nárazu** – zaznamenávajú dynamické udalosti, ako sú nárazy vozidiel alebo pád predmetov na mostnú konštrukciu, a umožňujú rýchlu identifikáciu možného poškodenia.
- ▲ **Dlhodobé monitorovacie systémy**
  - ▲ Komplexné systémy kombinujúce rôzne senzory, dáta a algoritmy na predikciu stavu mosta a jeho bezpečnosti v čase.
- ▲ **Kamerové systémy**
- ▲ **Sčítače dopravy**

Vyššie popísané metódy môžu byť kombinované pre efektívnejšie sledovanie a zabezpečenie bezpečnosti mostov.

#### **4.2.7.1 Inšpekcie a vizuálne sledovanie**

V zmysle TP 060 spracovaného SSC je nutné vykonávať každý rok bežnú prehliadku mosta a pokiaľ nie je uvedené inak hlavnú prehliadku každé štyri roky.

V prípade vybraných mostov v rámci Projektu odporúčajú Poradcovia vykonávať bežnú prehliadku mosta 2-krát ročne s minimálnym rozstupom medzi prehliadkami aspoň 5 mesiacov. Pracovník vykonávajúci prehliadky musí spĺňať odborné i zdravotné predpoklady pre požadovanú činnosť. Poradcovia odporúčajú, aby tento pracovník vykonávajúci prehliadky bol členom tímu nezávislého dozoru v zmysle Koncesnej zmluvy. V rámci vybraných mostov pre Projekt Poradcovia odporúčajú vykonávať hlavnú prehliadku mosta raz za dva roky. Každú druhú prehliadku (teda každé 4 roky) je potrebné absolvovať spoločne s pracovníkom vykonávajúcim prehliadky nominovaným SSC, pričom z tejto prehliadky budú dva samostatné výstupy.

Prehliadky musia byť vykonávané v zmysle TP 060.

#### **4.2.7.2 Senzorové systémy**

Senzorové systémy tvoria súbor senzorov, dátových zberných zariadení a komunikačných technológií, ktoré spolupracujú na kontinuálnom alebo periodickom sledovaní fyzikálnych vlastností mosta. Sú navrhnuté tak, aby zachytávali informácie o vibráciách, deformáciách, napätí, korózii, teplote a ďalších parametroch.

#### **4.2.7.3 Akcelerometre**

Akcelerometre zaznamenávajú zmeny v pohybe mosta v reálnom čase. Sú schopné merať zrýchlenie v troch osiach (X, Y, Z), čo umožňuje úplný pohľad na dynamické správanie konštrukcie.

Význam akcelerometrov je najväčší pri mostoch väčšieho rozsahu a odporúčame ich aplikovanie pri mostoch dlhších ako 100 metrov. Vo variante MIDI ide o 9 mostov.

Dáta z akcelerometrov musia byť zaznamenávané kontinuálne a priamo prenášané do riadiaceho strediska.

#### **4.2.7.4 Deformačné senzory**

Deformačné senzory sú špeciálne senzory určené na meranie zmien tvaru, posunov, roztáhovania či zmršťovania konštrukčných prvkov. Ich hlavným cieľom je sledovať deformácie mostov alebo iných štruktúr, ktoré môžu naznačovať zaťaženie, poškodenie alebo zmeny v štrukturálnej integrite.

Význam deformačných senzorov je najväčší pri mostoch väčšieho rozsahu, avšak výsledky z nich sú relevantné aj pri mostoch s menším rozsahom a odporúčame ich aplikovanie pri mostoch dlhších ako 50 metrov. Vo variante MIDI ide o 42 mostov.

Dáta z deformačných senzorov musia byť zaznamenávané kontinuálne a priamo prenášané do riadiaceho strediska.

#### **4.2.7.5 Senzory napätia**

Senzory napätia sú špeciálne zariadenia určené na meranie a monitorovanie napätia v konštrukčných prvkoch mostov či iných konštrukcií. Ich hlavným cieľom je sledovať, ako sa mení napätie v materiáloch počas zaťaženia alebo vplyvom prostredia, čo je kľúčové pre posúdenie stability a integrity konštrukcie.

Význam senzorov napätia je najväčší pri mostoch väčšieho rozsahu, prípadne tam, kde je použitá oceľová konštrukcia.

Dáta zo senzorov napätia musia byť zaznamenávané kontinuálne a priamo prenášané do riadiaceho strediska.

#### **4.2.7.6 Senzory korózie**

Senzory korózie sú špeciálne zariadenia určené na detekciu a sledovanie začínajúcich alebo prebiehajúcich procesov korózie v konštrukčných prvkoch mostov, najmä v oceľových a kovových častiach. Ich hlavnou úlohou je včasné varovanie pred poškodením, ktoré môže ohroziť bezpečnosť a dlhodobú životnosť mosta.

Tieto senzory má z praktického hľadiska význam aplikovať na mosty, ktoré budú rekonštruované neskôr, t.j. na konštrukcie, ktoré budú ešte nejaký čas v pôvodnom stave. Taktiež ich odporúčame inštalovať na mosty, ktoré nebudú zbúrané a nahradené novými.



#### 4.2.7.7 Teplotné senzory

Teplotné senzory sú kľúčové pre sledovanie vplyvu klimatických podmienok na mosty, čo pomáha zabezpečiť ich dlhodobú bezpečnosť a správne plánovanie údržby. Teplotné senzory je potrebné inštalovať ako doplnkové zariadenie všade tam, kde budú inštalované iné senzory pre správne pochopenie statického pôsobenia mosta a správnej interpretácie výsledkov z iných senzorov.

#### 4.2.7.8 Senzory nárazu

Senzory nárazu sa dajú rozdeliť do základných skupín podľa toho, na akom princípe fungujú:

- ▲ Akustické senzory,
- ▲ Vibračné senzory,
- ▲ Dynamické senzory,
- ▲ Optické senzory.

##### 4.2.7.8.1 Akustické senzory

**Fungovanie:** Detegujú zvukové vlny vznikajúce pri náraze alebo kolízii.

**Použitie:** Zvyčajne sa inštalujú v blízkosti križovatiek, mostov alebo na križovatkách, kde monitorujú hlasné zvuky spôsobené dopravnými udalosťami.

**Výhody:** Rýchla detekcia, jednoduchá inštalácia.

**Obmedzenia:** Môžu byť náchylné na falošné poplachy spôsobené inými zvukmi.

##### 4.2.7.8.2 Vibračné senzory

**Fungovanie:** Merajú zmeny vibrácií na povrchu cesty alebo na štruktúrach (napríklad na mostoch).

**Použitie:** Používajú sa na detekciu nárazov alebo otrasov spôsobených dopravnými nehodami alebo nárazmi vozidiel.

**Výhody:** Môžu detegovať udalosti aj na diaľku, vhodné na monitorovanie infraštruktúry.

**Obmedzenia:** Vyžadujú citlivú kalibráciu.

##### 4.2.7.8.3 Dynamické senzory (senzory zrýchlenia)

**Fungovanie:** Merajú zmeny zrýchlenia alebo spomalenia vozidla alebo objektu, čo pomáha identifikovať nárazy.

**Použitie:** Umiestňujú sa na vozidlá, mosty alebo cesty na detekciu kolízií alebo otrasov.

**Výhody:** Vyššia presnosť pri detekcii nárazov, možnosť zaznamenávania dát pre analýzu.

**Obmedzenia:** Vyžadujú napájanie a zložitejšiu technológiu.

##### 4.2.7.8.4 Optické senzory a kamery

**Fungovanie:** Sledujú pohyb a kolízie prostredníctvom vizuálneho snímania.

**Použitie:** Používajú sa na križovatkách alebo v dopravných systémoch na automatickú detekciu nehôd.

**Výhody:** Poskytujú vizuálne dôkazy a môžu detegovať aj iné udalosti.

**Obmedzenia:** Vyžadujú osvetlenie a správnu kalibráciu, môžu byť ovplyvnené počasím.

#### 4.2.7.9 Dlhodobé monitorovacie systémy

Počas lehoty trvania Projektu bude Koncesionár vykonávať diagnostiku všetkých mostov v zmysle TP 059 vydaným MD SR účinným od 01.01.2024. Tento monitoring bude vykonávať každých 10 rokov a výsledky budú predkladané Zadávatelovi.

#### 4.2.7.10 Kamerové systémy

Variant digitálneho monitoringu v reálnom čase je založený na princípe využitia najmodernejších technológií viacúčelových opticko-mechanických zariadení, zariadení na získavanie a uchovávanie energie, ako aj satelitných technológií na prenos dát mimo pokrytia signálu GSM. Zvýšené stavebné náklady vzhľadom na veľkosť Projektu sú akceptovateľné a predstavujú približne 10 000 EUR za 1 ks vystrojeného kamerového bodu (stožiar, solárny panel cca 2 m<sup>2</sup>, trakčná batéria, zariadenie na satelitný prenos dát napr. Starlink a viacúčelová kamera so záznamom aj v noci). Na základe aktuálneho pokrytia GSM v kvalite 4G a 5G na Slovensku, je predpoklad, že len na 5 % mostov bude potrebné použiť kamerovú zostavu v plnom rozsahu. Zvýšenú pozornosť je potrebné venovať požiadavkám na prenos dát a vyhľadať optimálne riešenie a poskytovateľa, pretože poplatky

za objem prenesených dát môžu značne navýšiť OPEX. Táto technológia zabezpečuje v kombinácii s prediktívnym softvérom plnohodnotnú kontrolu nad územím v pozorovanom rozsahu a v reálnom čase.

V rámci monitorovania Projektu zo strany Zadávatelia Poradcovia odporúčajú osadiť kameru na každý most dlhší ako 10 metrov (vrátane), s online prepojením do riadiacej miestnosti Koncesionára. Celkovo sa nachádza vo výbere mostov 220 takýchto mostných objektov.

Zároveň však platí, že na každom platobnom úseku musia byť inštalované minimálne dve kamery a v prípade, ak sa na platobnom úseku nenachádzajú mosty s minimálnou dĺžkou, budú kamery umiestnené čo najviac rovnomerne na mostoch patriacich pod platobný úsek.

#### 4.2.7.11 Sčítače dopravy

Sčítače dopravy sú elektronické zariadenia alebo systémy určené na meranie a zaznamenávanie dopravného toku na cestách, mostoch, križovatkách alebo iných dopravných uzloch. Ich hlavnou úlohou je poskytovať údaje pre riadenie dopravy, plánovanie a vyhodnocovanie dopravnej situácie.

**Hlavné typy sčítačov dopravy:**

##### ▲ Sčítače na báze infračerveného alebo ultrazvukového senzora

- ▲ **Fungovanie:** Merajú prítomnosť alebo pohyb vozidiel pomocou odrazu infračervených alebo ultrazvukových lúčov.
- ▲ **Použitie:** Pri meraní prúdov na cestách alebo pri detekcii pohybu v určitých zónach.
- ▲ **Výhody:** Jednoduchá inštalácia, nízke náklady.
- ▲ **Obmedzenia:** Môžu byť ovplyvnené vonkajšími podmienkami (napr. znečistenie, počasie).

##### ▲ Sčítače na báze magnetických senzorov (magnetické cievky)

- ▲ **Fungovanie:** Detegujú prítomnosť kovových vozidiel pomocou zmien magnetického poľa.
- ▲ **Použitie:** Často sa umiestňujú do vozov alebo na cestách.
- ▲ **Výhody:** Spoľahlivé pri meraní veľkého objemu vozidiel.
- ▲ **Obmedzenia:** Obmedzené na kovové vozidlá, nie na motorky alebo bicykle.

##### ▲ Sčítače na báze kamerových systémov

- ▲ **Fungovanie:** Monitorujú dopravný prúd pomocou videokamier, ktoré sú spracovávané softvérom na identifikáciu a počítanie vozidiel.
- ▲ **Použitie:** Pri križovatkách, mostoch alebo na dlhých úsekoch.
- ▲ **Výhody:** Veľmi presné, umožňujú aj rozlíšenie typu vozidla alebo rýchlosti.
- ▲ **Obmedzenia:** Vyššie náklady, závislé od svetelných podmienok.

##### ▲ Induktívne slučky (magnetické slučky)

- ▲ **Fungovanie:** Položené do vozovky, detegujú kovové vozidlá cez zmenu magnetického poľa.
- ▲ **Použitie:** Na meranie prúdov na križovatkách alebo na hlavných cestách.
- ▲ **Výhody:** Spoľahlivé a presné pre veľké objemy vozidiel.
- ▲ **Obmedzenia:** Vyžadujú inštaláciu do vozovky

Výsledkom analýzy je odporúčanie umiestniť sčítač dopravy minimálne pre každý stavebný úsek a pre oba smery jazdy. Informácie zo sčítačov dopravy nebudú slúžiť len na monitoring dostupnosti mostov, ale budú veľmi dôležitým podkladom aj pre iné využitia z pohľadu dopravného inžinierstva. Počas prvých dvoch rokov budú zamerané na zber dát a následne sa budú vyhodnocovať odchýlky od priemerného dopravného toku pre každý stavebný úsek, čo bude môcť viesť k interpretovaniu problému s mostami na danom stavebnom úseku.

#### 4.2.7.12 Varianty riešenia monitoringu

##### 4.2.7.12.1 Minimalistický variant – Bez digitálneho monitoringu

Variant bez digitálneho monitoringu mostov by spočíval výhradne v osobných pochôdzkach zástupcov jednotlivých strán zmluvného vzťahu (napr. most-majster SSC, zástupca Zadávatelia, zástupca nezávislého dozoru, zástupca Koncesionára zabezpečujúci prevádzku a údržbu), na základe ktorého by bola presne definovaná početnosť a rozsah prehliadok (denná, týždenná a pod.). Tieto prehliadky by potvrdzovali rozsah poskytovania služieb, kontrolu vykonávania plánovanej údržby a odstraňovanie zistených nedostatkov.

Scenár fungovania minimalistického variantu:

Zástupca operátora Koncesionára vykoná prehliadku mostov, v rozsahu a početnosti podľa schváleného manuálu užívania mostov na pridelenom úseku. Prostredníctvom CDE – Common Data Environment vloží správu o zistených prípadných nedostatkoch (poškodený záchytný systém a pod.). Následne sa začne sledovať a vyhodnocovať čas, podľa charakteru nedostatku, za ktorý Koncesionár odstráni nedostatok. Zástupca

nezávislého dozoru potvrdí odstránenie nedostatku a vyhodnotí udalosť z pohľadu udelenia pokutových bodov a zrážok platieb za dostupnosť.

**Výhody minimalistického variantu:**

- ▲ nevzniká potreba dodatočných zariadení a ich údržba;
- ▲ nenavýšenie CAPEXu.

**Nevýhody minimalistického variantu:**

- ▲ zvýšená potreba personálnych kapacít na všetkých zmluvných stranách;
- ▲ nárast OPEXu a vyvolaných nákladov;
- ▲ obmedzená kontrola poskytovania služieb;
- ▲ nemožnosť dokazovania porušení zmluvných povinností pri riešení sporov;
- ▲ na efektívnu kontrolu povinnosti Koncesionára je nevyhnutné zapojenie zástupcov SSC (most-majstrov), čo môže prinášať komplikácie vstupu ďalšieho partnera do procesov.

Variant bez digitálneho monitoringu mostov neodporúčame, pretože nespĺňa požiadavky na základné potreby kontroly a vyhodnocovania poskytovania služieb, čím by sa ohrozili základné princípy PPP projektu vo fáze prevádzky a údržby.

#### **4.2.7.12.2 Stredný variant – digitálny monitoring s retrospektívnym zberom dát**

Tento variant predstavuje riešenie digitálneho monitoringu, ktoré je technologicky aj finančne menej náročné. Zber dát prebieha retrospektívne, pričom hlavným nástrojom je pravidelné vyhotovovanie fotodokumentácie a krátkych časozberných videí. Takto získané údaje umožnia spätné vyhodnotenie stavu a vývoja mostných objektov počas ich prevádzky. Na fungovanie digitálnych systémov monitoringu je nevyhnutné zabezpečiť napájanie elektrickou energiou a prenos dát. Tieto potreby budú riešené podľa podmienok na tvare miesta, napr. ak sa mostný objekt bude nachádzať v intraviláne s možnosťou napojenia na existujúcu elektrickú sieť a bude v danej lokalite dostatočný GSM signál, alebo dátová sieť tak budú tieto podmienky využité. V opačnom prípade, ak nebude možný prístup k elektrickej energii a ani k dátovému prenosu, tak na napájanie budú využité solárne systémy kombinované s power-bankou s kapacitou nadimenzovanou podľa potrieb a fyzickým bezdrôtovým zberom dát (podobná technológia ako pri odpočte vodomeroch prejazdov vozidla so zariadením na zber dát po ulici).

Scenár fungovania stredného variantu:

Zástupca operátora Koncesionára bude zabezpečovať zber dát z mostných objektov, pri ktorých nebude možné zabezpečiť posielanie dát z dôvodu chýbajúceho pokrytia sieťou GSM. Následne budú všetky údaje poskytnuté všetkým zmluvným stranám prostredníctvom CDE a vyhodnocované prediktívnym softvérom, ktorý zmierni časovú náročnosť potrebnú na kontrolu a vyhodnotenie dát. Nezávislý dozor skontroluje vykonávanie prehliadok mostov, v rozsahu a početnosti podľa schváleného manuálu užívania mostov na pridelenom úseku, prijímanie nápravných opatrení a zabezpečovanie služieb podľa požiadaviek vyplývajúcich z Koncesnej zmluvy ohľadne prípadných nedostatkov (poškodený záchytný systém a pod.). Následne sa začne sledovať a vyhodnocovať čas, podľa charakteru nedostatku, za ktorý Koncesionár odstráni nedostatok. Zástupca nezávislého dozoru potvrdí odstránenie nedostatku a vyhodnotí udalosť z pohľadu udelenia pokutových bodov a zrážok platieb za dostupnosť.

**Výhody stredného variantu:**

- ▲ znížená potreba fyzickej kontroly dodržiavania povinností Koncesionára;
- ▲ len malé navýšenie CAPEXu;
- ▲ získanie dát potrebných napríklad pri uplatnení poisťných udalostí pri nehodách;
- ▲ mierne zvýšená ochrana majetku pred vandalizmom.

**Nevýhody stredného variantu:**

- ▲ dáta nie sú v plnom rozsahu k dispozícii v reálnom čase, obmedzená kontrola poskytovania služieb;
- ▲ nárast OPEXu (platby za prenos dát);
- ▲ obmedzená možnosť dokazovania porušení zmluvných povinností pri riešení sporov.

Variant digitálneho monitoringu mostov s retrospektívnym zberom dát je možné aplikovať s vedomím, že neumožňuje plnohodnotne kontrolovať poskytovanie služieb. Avšak tento variant výrazne znižuje potrebu ľudských zdrojov v porovnaní s minimalistickým variantom.

#### **4.2.7.12.3 Maximalistický variant – plnohodnotný digitálny monitoring v reálnom čase**

Scenár fungovania maximalistického variantu:

Zástupca nezávislého dozoru môže kontrolovať dodržiavanie povinností Koncesionára, zaznamenávať incidenty v reálnom čase a zabezpečovať dáta pri prípadných sporoch. V kombinácii s prediktívnym softvérom, ktorý zobrazí kameru s detegovaným incidentom na hlavnej obrazovke je vykonávanie kontroly plnohodnotné. Celá komunikácia a riešenie incidentov môže prebiehať od zistenia až po odstránenie nedostatku prostredníctvom CDE zo všetkými zmluvnými stranami.

#### **Výhody maximalistického variantu:**

- ▲ minimálna potreba fyzickej kontroly dodržiavania povinností Koncesionára;
- ▲ akceptovateľné navýšenie CAPEXu;
- ▲ získanie dát potrebných napríklad pri uplatnení poisťných udalostí pri nehodách;
- ▲ zvýšená ochrana majetku pred vandalizmom s možnosťou privolania PZ SR v reálnom čase;
- ▲ Možnosť využiť kamerové body na meranie intenzity premávky, detekcia prekážky, meranie rýchlosti a pod.

#### **Nevýhody maximalistického variantu:**

- ▲ nárast OPEXu (platby za prenos dát, náklady na údržbu technologických zariadení).

Variant digitálneho monitoringu mostov v reálnom čase je odporúčaný, nakoľko ide o nástroj na plnohodnotnú kontrolu povinností Koncesionára. Na základe snahy o zníženie nákladov Poradcovia odporúčajú vypustiť mosty, ktoré neobsahujú prvky určené na údržbu (odvodňovače, ložiská, mostné závery a pod.), nakoľko na týchto mostoch bude údržba minimálna.

### **4.2.7.13 Odporúčaný návrh monitoringu Projektu**

Na základe vyššej uvedenej analýzy sa odporúča vykonávať monitoring mostov kombináciou vyššie uvedených spôsobov v nasledujúcom členení.

#### **4.2.7.13.1 Osobné inšpekcie**

Budú vykonávané na všetkých mostoch v zmysle vyššie uvedeného. Celkovo teda bude vykonaných 1 150 obhliadok ročne. Za predpokladu, že sa dá vykonať za jeden deň obhliadka dvoch mostov vrátane spracovania správy, bude potrebných 575 osobodní pre obhliadky mostov. Pri priemernom počte 250 pracovných dní v roku, zohľadnení dovolení a istej rezervy je predpoklad, že túto činnosť budú vykonávať traja odborníci na strane Koncesionára.

Koncesionár bude mať povinnosť vykonávať obhliadku mostov cez aplikáciu, kde bude zadávať všetky informácie o moste a fotografie priamo na mieste a v reálnom čase. V prípade nedostatočného signálu bude mať Koncesionár povinnosť zaslať informácie z obhliadky najneskôr do konca pracovného dňa, kedy obhliadku vykonal. V prípade nedodržania týchto termínov bude uplatnený inštitút pokutových bodov.

#### **4.2.7.13.2 Senzorové systémy na technický stav mosta**

Vzhľadom k špecifickosti Projektu sa uvažuje s použitím integrovaného systému, ktorý dokáže sledovať základné parametre mostu a je finančne nenáročný a dokáže aj s určitou mierou presnosti fungovať ako sčítač dopravy. Tento systém dokáže merať nasledujúce parametre:

- ▲ zrýchlenia;
- ▲ náklony nadpodperových prierezov;
- ▲ pomerné pretvorenia na nosných konštrukciách mostov;
- ▲ posuny ložísk a dilatčných škár;
- ▲ meranie trhlin na betónových mostoch a murovaných klenbách;
- ▲ náklony pilierov, opôr a pylónov.

Veľmi jednoduchá aplikácia systému a jeho údržby je základnou výhodou tohto systému. Problém je, že nedokáže odhaliť všetky poruchy, ale pracuje s presnosťou približne 85 % v porovnaní s komplexným systémom monitorovania mostov. Jeho nižšia cena, jednoduchosť aplikácie a servisu však tieto nedostatky výrazne kompenzujú. Systém je schopný posielať dáta online a samozrejmosťou sú automaticky hlásené poruchy cez e-mail, či SMS.

Koncesionár má povinnosť vykonávať pravidelný servis všetkých meracích zariadení, v prípade poruchy meracieho zariadenia musí do 72 hodín od zistenia tejto udalosti vykonať nápravu. V prípade kritického hlásenia meracieho zariadenia je povinný do 24 hodín vykonať osobnú obhliadku mosta a vypracovať a zaslať hlásenie o dôvode kritického hlásenia. V prípade odôvodneného kritického hlásenia je povinný do 72 hodín vykonať hlavnú obhliadku mosta. Po vykonaní hlavnej obhliadky mosta je povinný do 72 hodín zaslať Zadávateľovi a nezávislému

dozoru podrobnú správu aj s návrhom riešenia. V prípade nedodržania týchto termínov bude uplatnený inštitút pokutových bodov.

#### 4.2.7.13.3 Senzorové systémy slúžiace k identifikovaniu výnimočných udalostí

Vzhľadom k vyššie uvedenej analýze sa odporúča použiť akustické senzory pri každom moste. Tieto akustické senzory budú slúžiť najmä na identifikovanie možných havárií na moste, respektíve v jeho blízkosti. Všetky senzory budú odosielať informácie v reálnom čase. Predpokladá sa použitie jedného senzora pri mostoch kratších ako 30 metrov (509 mostov), dvoch senzorov pri mostoch s rozpätím 30 – 60 metrov (16 mostov), troch senzorov pri mostoch s rozpätím 60 – 100 metrov (23 mostov). Pri mostoch s dĺžkou viac ako 100 metrov (9 mostov) sa uvažuje s použitím celkovo približne 55 senzorov. Celkový počet použitých senzorov teda bude približne 665. Životnosť týchto senzorov je približne 7 rokov, preto je predpoklad ich výmena 4-krát počas Koncesnej lehoty. Celkový náklad zahŕňa prevádzku, servis aj údržbu.

Koncesionár má povinnosť do 12 hodín od kritického hlásenia vykonať osobnú obhliadku mosta a do nasledujúcich 12 hodín vypracovať a zaslať hlásenie o dôvode kritického hlásenia. Všetky incidenty vyhodnocuje vo svojom operačnom stredisku. V prípade odôvodneného kritického hlásenia je potrebné do 72 hodín zaslať Klientovi a Nezávislému dozoru podrobnú správu aj s návrhom riešenia. V prípade nedodržania týchto termínov bude uplatnený inštitút pokutových bodov.

#### 4.2.7.13.4 Diagnostika mostov

Koncesionár bude mať povinnosť počas trvania Koncesnej lehoty vykonať každých 10 rokov diagnostiku všetkých mostných objektov. Celkovo teda bude vykonaných 1 725 (3-krát 575 diagnostík mostov).

Diagnostika bude pozostávať najmä, no nie výlučne, z pevnostných testov betónu (deštruktívnych a / alebo nedeštruktívnych). Rovnako sa bude vykonávať skenovanie výstuže, endoskopický prieskum predpätia, testy na prítomnosť chloridov, karbonatácie betónu, 3D sken a podobne.

Koncesionár bude mať povinnosť do 10 pracovných dní od ukončenia diagnostiky zaslať Zadávatel'ovi a nezávislému dozoru správu. V prípade nedodržania tohto termínu bude uplatnený inštitút pokutových bodov.

#### 4.2.7.13.5 Kamerové systémy

Poradcovia odporúčajú použiť kamerových systémov v celkovom množstve približne 250 kamier. Predpokladaná životnosť kamier je 7 rokov, avšak pri ďalších inštaláciách sa predpokladá nižšia jednotková cena ako pri úvodnej inštalácii.

Koncesionár má povinnosť udržiavať kamery v nepretržitej prevádzke. V prípade nedostupnosti kamery je povinný do 72 hodín sa postarať o nápravu. V prípade nedodržania tohto termínu bude uplatnený inštitút pokutových bodov.

### 4.2.8 Výsledky technickej analýzy

Technická analýza projektu rekonštrukcie a údržby 575 mostov na cestách I. triedy (Variant MIDI) preukázala, že **Projekt je technicky uskutočniteľný za predpokladu splnenia stanovených požiadaviek na návrh, technológiu a realizáciu stavby**. Posúdenie zahŕňalo identifikáciu špecifických technických obmedzení vrátane mostov nachádzajúcich sa v chránených územiach NATURA 2000 (35 mostov) a VCHÚ (91 mostov, z toho 16 už zahrnutých v NATURA 2000), kde bude nevyhnutné zabezpečiť osobitný režim povoľovacích procesov a výstavby.

Projekt je rozdelený do 171 stavebných úsekov zoskupených do 55 platobných úsekov, čo umožňuje efektívne riadenie prác, koordináciu zdrojov a minimalizáciu dopadov na dopravu. Harmonogram bol navrhnutý s ohľadom na fázy prípravy, mobilizácie, realizácie a odovzdania, pričom pri mostoch v chránených územiach bol zohľadnený predpokladaný časový sklz z dôvodu EIA a ďalších environmentálnych konaní.

Analýza tiež zhodnotila použiteľnosť navrhovaných technológií, materiálov a stavebných postupov, pričom tieto spĺňajú požiadavky na životnosť, únosnosť a bezpečnosť mostov. Návrh projektového riešenia zároveň reflektuje potrebu optimalizácie údržby počas prevádzky, čím sa zníži dlhodobá nákladovosť a zvýši spoľahlivosť dopravnej infraštruktúry.

### 4.2.9 Kritické technické úlohy a odporúčania

Na základe vykonanej technickej analýzy boli identifikované kľúčové technické úlohy, ktoré budú mať zásadný vplyv na úspešnú realizáciu Projektu. Tieto úlohy si vyžadujú prioritné riešenie, dôslednú koordináciu a v niektorých prípadoch aj prijatie špecifických organizačných a technických opatrení:



- ▲ Zabezpečenie MPV pre všetky úseky na strane Zadávateľa;
- ▲ Koordinácia procesu EIA v súlade s legislatívnymi požiadavkami, vrátane osobitných podmienok pre mosty v NATURA 2000 a jednotného environmentálneho stanoviska pre mosty VCHÚ;
- ▲ Geologické a geotechnické prieskumy – realizácia komplexnej rešerše existujúcich dát a vykonanie doplňujúcich prieskumov:
  - ▲ Geofyzikálne merania na všetkých 575 mostoch ako rýchla a neinvazívna metóda pre získanie kontinuálnych informácií o podloží;
  - ▲ Vŕtané prieskumy na vybraných lokalitách s identifikovaným rizikom alebo nedostatkom údajov z geofyziky;
  - ▲ Vyhodnotenie únosnosti základovej pôdy, stability svahov a potenciálu zosuvov, najmä v oblastiach so zložitou geológiou.

Implementácia uvedených odporúčaní je kľúčová pre minimalizáciu technických rizík a zaručenie, že Projekt bude realizovaný v požadovanej kvalite, v stanovenom rozpočte a časovom rámci.

## 4.3 Analýza daňových a účtovných aspektov Projektu

### 4.3.1 Analýza daňových aspektov Projektu

Daňová analýza nižšie vychádza z predpokladu, že počas celej doby Projektu výstavby nehnuteľností (mostov) zostane vlastníkom všetkých nehnuteľností (mostov) aj naďalej štát ako verejný zadávateľ zákazky. Daňová analýza aspektov Projektu je zameraná na:

- ▲ daň z pridanej hodnoty (DPH),
- ▲ daň z príjmov.

#### 4.3.1.1 DPH

Na účely analýzy problematiky DPH vychádzame z predpokladu, že Koncesionár bude registrovaný ako platiteľ DPH. Pojem nehnuteľnosť zahŕňa mosty na území SR. Z hľadiska DPH možno Projekt formálne rozdeliť na tri etapy:

- ▲ obdobie výstavby a realizácie opráv,
- ▲ obdobie odovzdania nehnuteľnosti do užívania,
- ▲ obdobie prevádzkovania.

##### 4.3.1.1.1 Obdobie výstavby a realizácie opráv

Koncesionár ako platiteľ DPH s prideleným identifikačným číslom pre daň, ktorý je v postavení príjemcu plnení od iného platiteľa DPH, bude počas obdobia výstavby – zahŕňajúceho dodávku stavebných prác (výstavba alebo rekonštrukcia mostov) vrátane dodania stavby alebo jej časti v zmysle sekcie F štatistickej klasifikácie produktov podľa činností (CPA) – povinný uplatňovať mechanizmus prenesenia daňovej povinnosti (tzv. reverse-charge mechanizmus).

V rámci tohto režimu bude Koncesionár povinný priznať daň na výstupe a súčasne si bude oprávnený uplatniť nárok na odpočítanie dane na vstupe prostredníctvom daňového priznania k DPH, a to v súlade s pravidlami tuzemského samozdanenia. Prijaté plnenia od dodávateľov budú fakturované bez vyčíslenia DPH, pričom daňová povinnosť sa preniesie na Koncesionára ako príjemcu plnenia. Deklarovanie týchto transakcií bude zabezpečené v mesačných daňových priznaniach, pričom z dôvodu súčasného priznania dane na výstupe a uplatnenia nároku na odpočítanie dane na vstupe bude mať tento mechanizmus neutrálny dopad na výslednú daňovú povinnosť Koncesionára.

Samotné rekonštrukčné práce, práce opráv či výstavby nových mostov sa z pohľadu uplatňovania dane z pridanej hodnoty kvalifikujú ako realizácia stavebných prác, ktoré spadajú do kategórie zdaniteľných plnení podľa príslušných ustanovení zákona o DPH.

##### 4.3.1.1.2 Obdobie odovzdania nehnuteľnosti do užívania

Dodanie stavby alebo jej časti, resp. dodanie nehnuteľnosti je z hľadiska daňovej legislatívy považované za dodanie tovaru, kedy Koncesionárovi vznikne daňová povinnosť dňom odovzdania stavby. Koncesionárovi bude vyplývať povinnosť odviesť DPH z celej hodnoty odovzdanej nehnuteľnosti (mostov) v tom zdaňovacom období, kedy dôjde k odovzdaniu nehnuteľností do užívania. Výška daňovej povinnosti na výstupe („DPH pri prevode do užívania“) by v tomto Projekte predstavovala významnú položku.

Tento jednorazový odvod daňovej povinnosti na výstupe by na strane Koncesionára predstavoval výrazný časový nesúlad, a to z dôvodu nesúladu medzi jednorazovo odvedenou DPH už v momente odovzdania stavby do užívania a anuitným príjmom finančných súm v rámci fakturácie, ktorá bude prebiehať v časovom horizonte nasledujúcich 30 rokov.

Ak by táto skutočnosť nebola špecificky riešená v rámci platobného mechanizmu, fakturácia služieb by musela obsahovať finančné náklady súvisiace s refinancovaním tohto časového nesúladu. Z tohto dôvodu by bolo vhodné uvedený návrh riešenia problematiky DPH pri prevode do užívania, (t. j. predídeniu časovému nesúladu na strane Koncesionára) riešiť osobitným postupom.

Navrhovaným riešením je skutočnosť, kedy Koncesionár vystaví Závaznému dokladu (daňový doklad) vzťahujúcu sa na odovzdanú časť nehnuteľnosti. Z pohľadu daňových ustanovení ide o taký zdaniteľný obchod, z ktorého je Koncesionár povinný odviesť DPH. Faktúra za predmetné zdaniteľné plnenie spočívajúce v odovzdaní nehnuteľnosti bude obsahovať výšku základu dane a DPH pri prevode do užívania prislúchajúcu odovzdanej časti nehnuteľnosti. Závazný doklad poukáže výlučne sumu DPH pri prevode do užívania priamo na osobitný bankový účet Koncesionára určený pre platbu príslušnému správcovi dane (tzn. suma základu dane nebude v tomto okamihu hradená Koncesionárovi, keďže jej úhrada je odložená na obdobie prevádzkovania). Na tento účel je Koncesionár

povinný predložiť Zadávateľovi kópiu daňového priznania k DPH, ktoré bolo elektronicky podané na Daňový úrad a poskytne mu platobné inštrukcie vrátane informácie o splatnosti DPH.

Z hľadiska rozpočtu Zadávateľa je nutné zabezpečiť, aby suma zodpovedajúca DPH pri prevode do užívania bola k dispozícii na príslušný rok, v ktorom je očakávaný prevod nehnuteľnosti do užívania.

#### 4.3.1.1.3 Obdobie prevádzkovania

Počas celej doby prevádzkovania nehnuteľností bude Koncesionár pravidelne fakturovať:

**i) Za poskytované služby spojené s prevádzkou a údržbou nehnuteľností (mostov).**

V súlade s platnými daňovými predpismi bude Koncesionár povinný uplatniť DPH na fakturovanú hodnotu týchto služieb, ktoré súvisia s prevádzkovými nákladmi, a túto daň odvieť príslušnému daňovému úradu. Výška základu dane a zodpovedajúca DPH budú uvedené priamo na vystavenej faktúre.

**ii) Jednotlivé (postupné / odložené) splátky hodnoty odovzdanej nehnuteľnosti.**

Vzhľadom na to, že dodanie nehnuteľnosti podliehalo DPH už v okamihu jej odovzdania do užívania Zadávateľovi, následná fakturácia jednotlivých (odložených) splátok kúpnej ceny nebude podliehať DPH. Tieto splátky predstavujú iba postupné plnenie už zdanenej transakcie, pričom daňová povinnosť vznikla v plnom rozsahu pri samotnom dodaní nehnuteľnosti v súlade s ustanoveniami zákona o DPH.

**iii) Úrok z titulu poskytnutia úveru formou postupného splácania nehnuteľnosti.**

Poskytnutie úveru zo strany Koncesionára Zadávateľovi v rámci PPP projektu sa považuje za finančnú službu, ktorá je podľa § 39 zákona o DPH oslobodená od dane bez nároku na odpočítanie DPH na vstupe. Z tohto dôvodu Koncesionár nemá nárok na odpočítanie DPH z tovarov a služieb, ktoré priamo súvisia s úverovým financovaním (napr. úroky, poplatky, poradenské a právne služby spojené s úverom). Vstupná DPH z týchto obstaraní je neodpočítateľná a ostáva súčasťou nákladov Koncesionára.

Ak Koncesionár v rámci Projektu realizuje zdaniteľné plnenia (napr. výstavbu, prevádzku alebo údržbu infraštruktúry, za ktorú dostáva platby podliehajúce DPH) a zároveň poskytuje aj oslobodené plnenia (napr. úverové financovanie), v takomto prípade má nárok na odpočítanie len pomernej časti DPH zo spoločných vstupov, ktoré nie je možné priradiť jednoznačne k zdaniteľnej alebo oslobodenej činnosti, a to na základe koeficientu.

1. Vstupy priamo súvisiace s oslobodeným úverom → žiadne právo na odpočet DPH.
2. Vstupy priraditeľné výhradne k zdaniteľnej činnosti (napr. stavebné práce) → plný nárok na odpočet DPH.
3. Spoločné vstupy (napr. administratíva, softvéry, poradenstvo pre celý Projekt) → krátenie odpočtu DPH prostredníctvom koeficientu.

#### Očakávané legislatívne zmeny

V zmysle v súčasnosti účinnej daňovej legislatívy je špecificky upravených viacero oblastí, ktoré môžu mať vplyv na Koncesionára:

- ▲ **Povinnosť elektronickej fakturácie, tzv. e-fakturácie**, ktorá by mala byť účinná od r. 2027 pre tuzemské transakcie pre všetkých platiteľov DPH, čím dôjde k oznamovaniu údajov z elektronických faktúr finančnej správe v reálnom čase.
- ▲ **Ďalšie zamýšľané legislatívne zmeny**, ktoré sa týkajú zlepšenia platobnej disciplíny. Tieto zmeny súvisia s **elimináciou oneskorených úhrad faktúr**, konkrétne prijatie Nariadenia (ktoré by malo nahradiť Smernicu), vzťahujúce sa na platby uskutočnené v rámci transakcií medzi podnikateľskými subjektami navzájom alebo medzi spoločnosťami a orgánmi verejnej moci. Následkom by bolo priamo uplatniteľné skrátenie lehoty splatnosti faktúry na max. 30 dní bez možnosti akéhokoľvek ďalšieho predĺženia splatnosti, zavedenie pokuty vo forme úrokov z omeškania vo výške 8 %, kedy nebude možné sa ich vzdať, či zvýšenie paušálnej náhrady za každú oneskorenú obchodnú transakciu.

#### 4.3.1.2 Daň z príjmov právnických osôb

Predpokladá sa, že Koncesionár bude právnickou osobou, ktorá bude podliehať dani z príjmov právnických osôb. Keďže daňové posúdenie vychádza z účtovníctva, bude rozhodujúce účtovné posúdenie jednotlivých stavebných a súvisiacich počiatočných nákladov, ako aj výnosov z realizácie Projektu v súlade so Zákom o účtovníctve.

Pri zisťovaní základu dane alebo daňovej straty bude Koncesionár vychádzať z výsledku hospodárenia vykázaného v súlade so zákonom účtovníctve. V prípade, že Koncesionár bude vykazovať výsledok hospodárenia v individuálnej účtovnej závierke podľa medzinárodných štandardov pre finančné výkazníctvo, pri zisťovaní základu dane bude vychádzať:

- ▲ z výsledku hospodárenia podľa medzinárodných štandardov pre finančné výkazníctvo upraveného podľa všeobecne záväzného predpisu vydaného MF SR (tzv. prevodový mostík), alebo

- ▲ z výsledku hospodárenia, ktorý by vyčíslil, ak by účtoval v sústave podvojného účtovníctva v zmysle Zákona o účtovníctve.

Základnou podmienkou pre daňovú uznateľnosť nákladov je splnenie všeobecného testu daňovej uznateľnosti, t. j. náklady sú vynaložené na dosiahnutie, zabezpečenie a udržanie príjmov, preukázateľne vynaložené a zaúčtované v účtovníctve daňovníka. Zákon o dani z príjmov ďalej špecifikuje uznateľnosť niektorých vybraných nákladov na daňové účely.

Keďže vlastnícke právo počas výstavby aj prevádzky nehnuteľností (mostov) ostáva v rukách Zadávateľa zákazky, Koncesionár nebude náklady súvisiace s výstavbou mostov uplatňovať vo forme daňových odpisov.

V zmysle v súčasnosti účinnej daňovej legislatívy je špecificky upravených viacero oblastí, ktoré môžu mať negatívny vplyv na Koncesionára, či už vo všeobecnosti ako aj z hľadiska splatnej dane z príjmov právnických osôb:

- ▲ **Obmedzenie daňovej uznateľnosti úrokových nákladov (§17k)** – predstavuje obmedzenie úrokov z úverov alebo pôžičiek do daňovo uznateľných nákladov, kedy cieľom je zamedziť daňovým optimalizáciám cez nadmerné zadlžovanie. Ak suma čistých úrokových nákladov je vyššia ako 3 000 000 EUR, základ dane sa zvýši o sumu, o ktorú čisté úrokové náklady presiahnu 30 % úhrnu základov dane zvýšeného o čisté úrokové náklady a o odpisy zahrnuté do základu dane.
- ▲ **Daň z finančných transakcií** predstavuje v súčasnosti nový typ dane, ktorej predmetom je každá finančná transakcia, pri ktorej dochádza k odpísaniu sumy finančných prostriedkov z platobného účtu daňovníka ako aj preúčtovaný náklad súvisiaci s vykonaním finančnej transakcie, ktorá sa vzťahuje na činnosť daňovníka vykonávanú v tuzemsku.
- ▲ **Pravidlá nízkej kapitalizácie (§21a)** – predstavujú daňové opatrenie, ktorého cieľom je obmedziť možnosť daňovníka zahrnúť do daňovo uznateľných výdavkov úroky z úverov a pôžičiek poskytnutých od závislých osôb. Účelom týchto pravidiel je zamedziť situáciám, kedy dochádza k umelému znižovaniu základu dane prostredníctvom nadmerného zadlženia voči spriazneným (závislým) subjektom a tým k neprimeranému odčerpávaniu zisku prostredníctvom úrokových platieb, a to do výšky 25 % hodnoty ukazovateľa vypočítaného ako súčet výsledku hospodárenia pred zdanením (EBITDA) vykázaného podľa osobitného predpisu alebo IFRS a v ňom zahrnutých odpisov a nákladových úrokov.
- ▲ **Transakcie so spriaznenými osobami** (napr. financovanie od materskej spoločnosti), kedy ceny a podmienky dohodnuté medzi závislými osobami by mali zodpovedať tým, ktoré by si za rovnakých okolností dohodli nezávislé subjekty, t.j. uplatňovanie princípu nezávislého vzťahu (tzv. *arm's length principle*). V prípade, že by transakcie boli vyhodnotené, že nie sú v súlade s trhovými podmienkami, je potrebné vykonať úpravu základu dane.

Tento rámec zabezpečuje, že daňové posúdenie bude reflektovať účtovný prístup zvolený Koncesionárom, a zároveň umožňuje MD SR primerane posúdiť daňové dopady realizácie Projektu na verejné financie.

Je teda dôležité, aby špecifické ustanovenia tuzemskej daňovej legislatívy boli primerane zohľadnené už vo fáze finančného plánovania a štruktúrovania uskutočniteľnosti tohto Projektu, nakoľko to na strane Koncesionára môže znamenať zvýšenie nákladov na financovanie samotného Projektu a zníženie návratnosti jeho zamýšľanej investície.

### 4.3.2 Analýza účtovných aspektov Projektu

Účtovné aspekty Projektu z pohľadu koncesionára sú v súčasnosti upravené nasledovnými právnymi a účtovnými predpismi platnými v Slovenskej republike:

- ▲ Zákon č. 431/2002 Z.z. o účtovníctve v znení neskorších predpisov;
- ▲ Opatrenie Ministerstva financií SR č. 23054/2002-92 zo dňa 16. decembra 2002, ktorým sa ustanovujú podrobnosti o postupoch účtovania a rámcovej účtovej osnove pre podnikateľov účtujúcich v sústave podvojného účtovníctva v znení neskorších predpisov (ďalej len „Postupy účtovania“),
  - ▲ s osobitným dôrazom na § 30 – účtovanie zákazkovej výroby
  - ▲ s osobitným dôrazom na § 30c – účtovanie koncesie u Koncesionára (ak nie sú splnené podmienky definície koncesie v zmysle zákona o VO, použije sa iba primerane).

Tieto predpisy tvoria základný rámec pre účtovné posúdenie záväzkov, majetku a finančných tokov súvisiacich s realizáciou Projektu formou verejno-súkromného partnerstva (PPP).

#### 4.3.2.1 Základné informácie a predpoklady

##### Charakteristika Projektu

##### Predmet realizácie:

- ▲ Komplexné zabezpečenie projektovania, financovania, výstavby (rekonštrukcie, nové mostné objekty), ako aj následnej prevádzky a údržby vybraného súboru mostov.

##### Doba trvania prevádzky a údržby:

- ▲ Odhadovaná dĺžka poskytovania služieb je 30 rokov.

##### Mechanizmus úhrad:

- ▲ Finančné plnenie zo strany Zadávatel'a voči Koncesionárovi bude podmienené:
  - ▲ dostupnosťou mostných objektov pre verejnosť;
  - ▲ dodržaním stanovených kvalitatívnych štandardov.

Úhrady sa začnú až po uvedení infraštruktúry do prevádzky alebo na základe povolenia predčasného užívania stavby. V prípade nedodržania výkonnostných alebo kvalitatívnych parametrov budú automaticky uplatnené zrážky z platieb. Pri úplnej nedostupnosti infraštruktúry z dôvodov na strane Koncesionára nebude za daný most uhradená žiadna platba.

##### Vlastnícke vzťahy:

- ▲ Počas celej fázy výstavby a prevádzky zostáva vlastníkom infraštruktúry Zadávatel';
- ▲ Z tohto dôvodu si Koncesionár neuplatňuje účtovné ani daňové odpisy.

##### Finančné a účtovné aspekty PPP projektu:

Úroky z prípadného dlhového financovania budú účtované ako náklady Koncesionára:

- ▲ v súlade so slovenskými účtovnými predpismi;
- ▲ ako aj podľa medzinárodných štandardov IFRS;
- ▲ a to v časovej a vecnej súvislosti s jednotlivými účtovnými obdobiami.

#### 4.3.2.2 Aplikované účtovné postupy pre štatutárnu účtovnú závierku

Spoločnosť v postavení Koncesionára bude po svojom vzniku zostavovať individuálnu účtovnú závierku v súlade so Zákonom o účtovníctve a príslušnými Postupmi účtovania platnými v Slovenskej republike.

V prípade, ak Koncesionár v priebehu dvoch po sebe nasledujúcich účtovných obdobiach splní veľkostné kritériá stanovené v § 17a odsek 2 Zákona o účtovníctve, bude mať možnosť prejsť na zostavovanie účtovnej závierky podľa Medzinárodných štandardov pre finančné výkazníctvo (IFRS).

Veľkostné kritériá v odseku 2:

- ▲ Celková hodnota aktív viac ako 170 000 000 EUR;
- ▲ Čistý obrat viac ako 170 000 000 EUR;
- ▲ Priemerný počet zamestnancov viac ako 2 000.

Je potrebné splniť minimálne dve kritériá z troch po dobu dvoch nasledujúcich účtovných období.

V osobitných prípadoch uvedených v § 17a ods. 3 Zákona o účtovníctve môže Koncesionár zostavovať štatutárnu účtovnú závierku podľa IFRS už v prvom roku svojej existencie, a to najmä v týchto situáciách:



- ▲ emitovaním cenných papierov a ich prijatím na obchodovanie na regulovanom trhu.
- ▲ v prípade, že už v prvom roku existencie splní spoločnosť vyššie spomínané veľkostné kritériá v odseku 2 § 17a a súčasne materská spoločnosť Koncesionára z členského štátu EÚ bude zostavovať individuálnu účtovnú závierku podľa IFRS.
- ▲ je spoločnosťou, ktorá sa premiestnila na územie SR, pričom pred premiestnením zostavovala účtovnú závierku podľa IFRS.

Na základe uvedeného táto analýza posudzuje účtovanie Projektu z pohľadu slovenských účtovných predpisov, ako aj z pohľadu IFRS, pričom zohľadňuje špecifiká verejno-súkromného partnerstva (PPP).

### **Vlastníctvo vybudovanej infraštruktúry a riziko dostupnosti**

Účtovná analýza vychádza z predpokladu, že infraštruktúra vybudovaná Koncesionárom bude počas celej fázy výstavby aj následnej prevádzky vo vlastníctve Zadávateľa.

Zároveň sa predpokladá, že v súlade s ustanoveniami Koncesnej zmluvy vznikne Koncesionárovi nárok na peňažné plnenie zo strany Zadávateľa. Tento nárok bude založený na platobnom mechanizme viazanom na dostupnosť infraštruktúry, čo znamená, že platby budú podmienené tým, či je daný mostný objekt dostupný pre užívateľov v požadovanej kvalite a rozsahu.

Tento model vlastníctva a financovania má zásadný vplyv na:

- ▲ klasifikáciu aktív a záväzkov v účtovníctve Koncesionára;
- ▲ rozpoznanie výnosov a nákladov počas životného cyklu Projektu;
- ▲ a alokáciu rizík, najmä rizika dostupnosti, ktoré zostáva na strane Koncesionára.

### **Fázy realizácie Projektu a princíp platobného mechanizmu**

Projekt je možné systematicky rozdeliť do dvoch hlavných etáp:

- ▲ **Fáza výstavby** – príprava projektovej dokumentácie, podkladov pre stavebné povolenie a iné služby priraditeľné k výstavbe, realizácia stavebných prác a vybudovanie infraštruktúry.
- ▲ **Fáza prevádzky a správy** – zabezpečenie prevádzky, údržby a poskytovania verejných služieb počas dohodnutého obdobia.

V súlade so zámerom Zadávateľa bude výstavba financovaná Koncesionárom, pričom po uvedení infraštruktúry do prevádzky bude Zadávateľ realizovať pravidelné platby za dostupnosť. Tieto platby budú slúžiť na:

- ▲ úhradu nákladov spojených s prevádzkou a údržbou diela,
- ▲ splácanie počiatočných investičných výdavkov na výstavbu,
- ▲ a pokrytie úrokových nákladov vyplývajúcich z časovej hodnoty peňazí.

Na základe Koncesnej zmluvy vznikne Koncesionárovi bezpodmienečný a zmluvne garantovaný nárok na platby za dostupnosť, ktorých výška alebo výpočtový mechanizmus bude presne definovaný v zmluvnej dokumentácii. Tento nárok zostáva zachovaný aj v prípade, že zmluva umožňuje zrážky z platieb v závislosti od kvality poskytovaných služieb alebo dostupnosti infraštruktúry.

Zmluva môže zároveň obsahovať ustanovenia o predčasnom ukončení koncesie pred uplynutím dohodnutej lehoty, a to z rôznych dôvodov, ako napríklad:

- ▲ závažné porušenie zmluvných podmienok zo strany Koncesionára.
- ▲ platobná neschopnosť (default).
- ▲ alebo dobrovoľné ukončenie zmluvy zo strany Zadávateľa s povinnosťou doplatenia zostatkovej hodnoty výstavby.

Táto analýza vychádza z predpokladu riadneho ukončenia koncesie uplynutím dohodnutej Koncesnej lehoty.

### **4.3.2.3 Účtovanie podľa slovenských Postupov účtovania**

#### **Fáza výstavby**

V zmysle § 30c ods. 3 Postupov účtovania sa výstavba infraštruktúry v rámci koncesie na stavebné práce účtuje ako zákazková výroba podľa § 30.

Aj v prípade, že nie sú splnené podmienky na účtovanie koncesie a predmetom dodania je zhotovenie majetku alebo kombinácie majetkov na základe zmluvy, ktoré spolu súvisia alebo sú navzájom funkčne prepojené, účtovanie sa aj naďalej riadi ustanoveniami § 30 – teda ako zákazková výroba.

Tento prístup predpokladá využitie rozpočtovania zmluvných nákladov a výnosov, pričom kľúčovým prvkom je metóda stupňa dokončenia.

Táto metóda umožňuje vykazovanie výnosov v pomere k skutočne vynaloženým nákladom voči rozpočtovaným nákladom. Je použiteľná v prípade, že Koncesionár dokáže spoľahlivo odhadnúť celkové náklady a výnosy zákazky.

Výnosy sa účtujú ako súčet:

- ▲ nákladov na realizáciu zákazky, a
- ▲ primeranej marže.

V každom účtovnom období sa porovnávajú kumulatívne náklady s rozpočtom, čím sa určuje výška výnosov, ktoré majú byť vykázané.

Fakturované sumy za vykonané práce sa účtujú:

- ▲ na ťarchu účtu pohľadávok, a
- ▲ v prospech výnosov zo zákazky.

Pohľadávka voči Zadávateľovi sa vykazuje len do výšky bezpodmienečného nároku Koncesionára na finančné plnenie.

K dátumu zostavenia účtovnej závierky sa účtuje rozdiel medzi:

- ▲ hodnotou zákazky podľa metódy stupňa dokončenia, a
- ▲ už vyfakturovanými prácami.

**na účet 316 – Čistá hodnota zákazky**, so súvzťažným zápisom na účet výnosov. Ak sa predpokladá, že zmluvné náklady prevýšia výnosy, účtuje sa rezerva na stratu zo zákazky vo výške očakávanej straty.

Peňažné nároky z titulu zhotoveného diela a úroky vypočítané metódou efektívnej úrokovej miery sa účtujú ako dlhodobá pohľadávka. V súlade s § 18 ods. 8 Postupov účtovania sa pri fakturácii vytvára opravná položka, ktorá upravuje hodnotu pohľadávky na jej súčasnú hodnotu.

V nasledujúcich účtovných obdobiach sa hodnota pohľadávky:

- ▲ zvyšuje o výnos z úroku, až do momentu jej úhrady podľa platobného mechanizmu stanoveného v Koncesnej zmluve;
- ▲ a priebežne upravuje o opravné položky v prípade rizika nevymožiteľnosti.

### Fáza prevádzky, správy a poskytovania verejných služieb

Po uvedení diela do užívania sa o peňažných nárokoch Koncesionára za poskytovanie služieb prevádzky a údržby účtuje ako o výnosoch z predaja služieb, a to vo vecnej a časovej súvislosti s nákladmi na ich zabezpečenie počas celej doby trvania koncesie.

Výška týchto nárokov môže byť v Koncesnej zmluve:

- ▲ určená pevne (v absolútnej výške), alebo
- ▲ podmienená budúcimi udalosťami, ako napríklad vývojom inflácie či iných ekonomických ukazovateľov.

V prípade, že výška odmeny za prevádzkové služby závisí od takýchto premenných, bude Koncesionár účtovať o výnosoch v súlade s poskytovaním služieb, pričom zohľadní aktuálne známe skutočnosti a odhady.

Koncesná zmluva zároveň stanoví povinnosti Koncesionára týkajúce sa:

- ▲ priebežnej údržby a obnovy infraštruktúry, a
- ▲ odovzdania diela v dohodnutom kvalitatívnom stave pred ukončením Koncesnej lehoty.

Ak je tzv. ťažká údržba súčasťou dohodnutých platieb, vzniká Koncesionárovi záväzok už od momentu začatia prevádzky. V takom prípade je potrebné ku každému súvahovému dňu:

- ▲ odhadnúť výšku budúcich výdavkov potrebných na splnenie týchto povinností, a
- ▲ účtovať o tvorbe rezervy v súlade s § 19 Postupov účtovania.

#### 4.3.2.4 Účtovanie podľa IFRS

Interpretácia **IFRIC 12** rozdeľuje dojednania o koncesiách do troch kategórií v závislosti od protihodnoty, ktorú Koncesionár získa po vybudovaní alebo zmodernizovaní infraštruktúry. V tomto prípade Koncesionár po vybudovaní alebo zmodernizovaní infraštruktúry danú infraštruktúru istý čas prevádzkuje a udržiava a za túto službu mu je poskytnutá protihodnota vo forme fixných platieb od Zadávateľa.

Peňažné nároky vyplývajúce z dojednania, kde Koncesionár vybuduje alebo zmodernizuje infraštruktúru a následne túto infraštruktúru udržiava a prevádzkuje za cenu fixných platieb od Zadávateľa, sa podľa IFRIC 12 prvotne účtujú v zmysle štandardu **IFRS 15 – Výnosy zo zmlúv so zákazníkmi**, a to do okamihu dokončenia vybudovania alebo zmodernizovania. Následne počas obdobia prevádzkovania a udržiavania, Koncesionár o týchto peňažných nárokoch účtuje v zmysle štandardu **IFRS 9 – Finančné nástroje**. Zmluvné výnosy a náklady súvisiace s výstavbou alebo modernizáciou infraštruktúry sa účtujú podľa štandardu **IFRS 15 – Výnosy zo zmlúv so zákazníkmi**.

Vykazovanie výnosov podľa štandardu IFRS 15 uplatňuje 5-krokový model vykazovania výnosov, ktorý má nasledovné prvky:

1. Identifikovanie zmluvy;
2. Identifikovanie povinností plnenia zmluvy;
3. Určovanie transakčnej ceny;
4. Priradenie transakčnej ceny k povinnosti plnenia zmluvy;
5. Vykázanie výnosov, ak je splnená povinnosť plnenia zmluvy.

Vykázanie finančného aktíva u Koncesionára nastáva, ak má bezpodmienečné právo na poberanie peňažných prostriedkov prípadne iných finančných aktív od Zadávateľa, ako definované finančné aktívum podľa štandardu IAS 32 – *Finančné nástroje: prezentácia*.

### **Oceňovanie finančného aktíva**

Prvotné ocenenie finančného aktíva pri jeho prvotnom vykázaní je ocenenie v reálnej hodnote upravené o transakčné náklady. Následné oceňovanie finančného aktíva je závislé od obchodného modelu spoločnosti, pričom predpokladáme, že bude zámerom držať finančné aktívum s cieľom inkasovať v stanovených dátumoch zmluvné peňažné toky. Ocenenie finančného aktíva bude v amortizovanej hodnote.

Finančné aktívum, ktoré vzniklo, je potrebné klasifikovať ako pohľadávku, keďže ide o finančné aktívum s pevnými alebo stanoviteľnými platbami. Zároveň očakávame, že budú naplnené aj ostatné podmienky štandardu IFRS 9 – Finančné nástroje, ktoré sú nevyhnutné pre túto klasifikáciu, napr. Koncesionár nebude mať v úmysle toto finančné aktívum v blízkej dobe predať a súčasne sa nerozhodne zaradiť ho do kategórie finančných aktív oceňovaných reálnou hodnotou prostredníctvom výkazu ziskov a strát.

Následne sa bude finančné aktívum oceňovať v amortizovanej hodnote, určenej pomocou metódy efektívnej úrokovej miery, pričom táto hodnota bude upravená o prípadnú tvorbu opravnej položky. Vyčíslený úrokový výnos sa bude vykazovať vo výkaze ziskov a strát Koncesionára.

V nadväznosti na vykázanie vzniknutého finančného aktíva, Koncesionár nie je oprávnený kapitalizovať úroky vzniknuté počas fázy výstavby alebo modernizácie. Táto požiadavka je uvedená v štandarde IAS 23 – Náklady na prijaté úvery a pôžičky, a zároveň v odseku 22 IFRIC 12. Koncesná zmluva bude obsahovať ustanovenia, v zmysle ktorých vzniká Koncesionárovi zmluvný záväzok, napríklad udržiavať infraštruktúru na stanovenej úrovni prevádzkovateľnosti alebo obnoviť infraštruktúru na požadovanú úroveň prevádzkovateľnosti pred odovzdaním Zadávateľovi po skončení dojednania. Tieto zmluvné záväzky sa vykazujú a oceňujú v súlade so štandardom IAS 37 – *Rezervy, podmienené záväzky a podmienené aktíva*, t. j. najlepším odhadom súčasnej hodnoty očakávaných budúcich výdavkov.

## 4.4 Vplyv Projektu na rozpočet a dlh verejnej správy

Analýza dopadu PPP projektu na verejné financie plní kľúčovú úlohu v rámci analýzy uskutočniteľnosti Projektu z pohľadu posudzovania fiškálnej udržateľnosti zámeru. V prípade projektov realizovaných formou PPP je potrebné osobitne vyhodnotiť, či budú finančné záväzky verejného sektora vyplývajúce z Projektu klasifikované ako súčasť verejného dlhu alebo deficitu, alebo či sa budú považovať za výdavky mimo súvahy verejnej správy.

### 4.4.1 Metodický rámec a princípy štatistického zaobchádzania s PPP projektmi

Zachytenie PPP v národných účtoch sa riadi Európskym systémom národných a regionálnych účtov ESA 2010 (European System of Accounts)<sup>171</sup>, ktorý tvorí záväzný štatistický rámec pre všetky členské štáty pri vykazovaní deficitu a verejného dlhu. Implementáciu týchto pravidiel zabezpečuje v SR ŠÚ SR v spolupráci s MF SR, pričom sa opiera o oficiálne výkladové dokumenty Eurostatu, najmä o Manuál o deficite a dlhu verejných financií pre implementáciu ESA 2010 (Edícia 2016)<sup>172</sup>. V nadväznosti na tieto pravidlá bol na európskej úrovni vypracovaný aj praktický výkladový dokument EPEC – Príručka na štatistické spracovanie verejno-súkromných partnerstiev (PPP) (2016)<sup>173</sup>, ktorý slúži ako metodická pomôcka pre verejné inštitúcie, národné štatistické úrady, alebo aj zadávateľov PPP projektov. Dokument vychádza priamo z výkladov Eurostatu a ponúka podrobný návod na posúdenie zmluvných a finančných charakteristík PPP z hľadiska ich vplyvu na deficit a dlh verejnej správy.

#### Základný rámec pre klasifikáciu PPP projektov podľa ESA 2010

Klasifikácia PPP projektov podľa ESA 2010 je postavená na posúdení toho, kto nesie hlavné riziká a kto má ekonomickú kontrolu nad aktívami vybudovanými v rámci PPP projektu počas jeho životného cyklu. Tento rámec určuje, či sa investícia a záväzky spojené s projektom premietnu do súvahy verejného sektora (tzv. „on-balance sheet“), teda ovplyvnia verejný dlh a deficit, alebo ostanú mimo nej (tzv. „off-balance sheet“).

- ▲ **"On-balance sheet"** – projekt sa eviduje ako ekonomické aktívum verejného sektora, čo znamená, že celková investičná hodnota sa v plnom rozsahu premietne do **verejného dlhu už počas výstavby**. Ide o prípady, keď verejný sektor nesie rozhodujúce riziká projektu alebo ak platobné mechanizmy nenapĺňajú kritériá efektívneho prenosu zodpovednosti na súkromného partnera.
- ▲ **"Off-balance sheet"** – projekt je považovaný za ekonomické aktívum súkromného sektora, a teda sa v ESA účtovníctve **nepremieta do verejného dlhu ani deficitu počas výstavby**. Výdavky verejného sektora sa zaznamenávajú až postupne formou bežných výdavkov počas prevádzkovej fázy vo forme tzv. platieb za dostupnosť.

Aby mohol byť PPP projekt klasifikovaný ako ekonomické aktívum súkromného sektora a teda vykazovaný mimo súvahy verejnej správy (off-balance sheet), musia byť podľa ESA 2010 súčasne splnené dve základné podmienky:

- ▲ **Riziko výstavby:** súkromný partner musí niesť rozhodujúce riziko spojené s návrhom, realizáciou a dokončením stavebných prác, vrátane rizika oneskorení, prekročenia nákladov a technických nedostatkov.
- ▲ **Prevádzkové riziko:** súkromný partner musí niesť aspoň jedno z nasledovných rizík:
  - ▲ **riziko dostupnosti:** t. j. odmena partnera závisí od výkonnosti aktíva, jeho dostupnosti podľa stanovených štandardov počas prevádzky,
  - ▲ **alebo riziko dopytu:** t. j. odmena závisí od objemu reálneho využívania aktíva koncovými užívateľmi, bez garancií alebo kompenzácií zo strany verejného sektora.

Tieto dve podmienky sú kľúčové a musia byť preukázateľne splnené v reálnej ekonomickej podstate projektu, nie iba formálne. Eurostat preto zdôrazňuje princíp tzv. „substance over form“, podľa ktorého je rozhodujúce, kto v skutočnosti znáša dané riziká a ich finančné dôsledky – teda nie len formálne znenie zmluvy, ale reálny praktický dopad jednotlivých ustanovení na rozdelenie zodpovednosti medzi verejný a súkromný sektor. Táto zásada je rozhodujúca najmä v prípadoch, keď zdanlivý prenos rizík je v skutočnosti eliminovaný zárukami, kompenzačnými mechanizmami alebo inými zmluvnými klauzulami (napr. štátne záruky, predčasné ukončenie zmluvy, financovanie), ktoré de facto presúvajú zodpovednosť späť na verejný sektor.

Pre dosiahnutie klasifikácie mimo súvahy je rozhodujúce, aby verejný obstarávateľ už vo fáze prípravy projektu aktívne pristupoval k štruktúrovaniu projektu tak, aby boli zohľadnené všetky kritériá Eurostatu.

<sup>171</sup> Zverejnený v Úradnom vestníku EÚ, v článkoch 20.276 – 20.290

<sup>172</sup> Manual on Government Deficit and Debt – Implementation of ESA 2010 – 2016 edition. Dostupné online: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-manuals-and-guidelines/-/ks-gg-16-001>

<sup>173</sup> Príručka na štatistické spracovanie verejno-súkromných partnerstiev (PPP), 2016. Dostupné online: <https://www.mfsr.sk/files/archiv/11/epec-eurostat-statistical-guide-SK.pdf>

## Postup vyhodnotenia štatistickej klasifikácie

Podľa metodických usmernení Eurostatu sa klasifikácia PPP projektu z pohľadu ESA 2010 vykonáva na základe trojkrovového hodnotenia:

### Krok 1: Analýza hlavných rizík

V prvom kroku sa hodnotí, či je prenesené riziko výstavby a aspoň jedno z prevádzkových rizík (dostupnosť alebo dopyt) na súkromného partnera. Ak tieto dve podmienky nie sú splnené, projekt sa automaticky klasifikuje ako on-balance sheet. Ak sú splnené, pokračuje sa krokom 2.

### Krok 2: Identifikácia a hodnotenie problémových zmluvných parametrov

V druhom kroku sa analyzuje ekonomická podstata jednotlivých zmluvných ustanovení, ktoré môžu ovplyvniť prenesenie rizík – napríklad: platobný mechanizmus, garancie výnosov, štátne záruky, platby pri ukončení zmluvy, refinančné klauzuly, výška podielu verejného financovania atď.

Každý takýto parameter sa hodnotí z hľadiska jeho vplyvu na klasifikáciu:

- ▲ veľmi vysoký vplyv: zásadné ustanovenia, ktoré samy o sebe môžu viesť k on-balance klasifikácii;
- ▲ vysoký vplyv: významne zvyšujú pravdepodobnosť on-balance;
- ▲ stredný vplyv: majú kumulatívny efekt v kombinácii s inými rizikovými parametrami.

### Krok 3: Kombinované vyhodnotenie počtu problémových parametrov

Na záver sa uplatňuje rozhodovacia matica, ktorá určuje, či je kombinácia zistených parametrov stále zlučiteľná s off-balance klasifikáciou.

Tabuľka 62: Prehľad možných kombinácií pre off-balance klasifikáciu

Možnosť klasifikácie off-balance	Počet parametrov s „veľmi vysokým vplyvom“	Počet parametrov s „vysokým vplyvom“	Počet parametrov so „stredným vplyvom“
Možnosť 1	Najviac 1	0	Najviac 2
Možnosť 2	0	Najviac 2	Najviac 1
Možnosť 3	0	Najviac 1	Najviac 4
Možnosť 4	0	0	Najviac 7

Zdroj: Finančná analýza Poradcov

Ak kombinácia zmluvných ustanovení prekročí stanovené podmienky, projekt sa s vysokou pravdepodobnosťou klasifikuje ako on-balance sheet. Ak je teda preferované, aby bol projekt klasifikovaný ako off-balance sheet, musí byť v prípravnej fáze zabezpečené také zmluvné nastavenie, ktoré minimalizuje počet a závažnosť ustanovení s potenciálne negatívnym vplyvom na štatistickú klasifikáciu.

## Načasovanie vyhodnotenia ESA klasifikácie PPP

Štatistická klasifikácia PPP projektov sa oficiálne vykonáva na základe finálneho znenia Koncesnej zmluvy v čase finančného uzatvorenia (tzv. *financial close*), a to podľa pravidiel platných v tom čase.

V praxi je však možné a odporúčané realizovať aj tzv. ex-ante konzultácie so ŠÚ SR (v spolupráci s MF SR) a Eurostatom. Takáto konzultácia môže byť vykonaná na základe pokročilého návrhu zmluvy a pomáha identifikovať potenciálne rizikové body z pohľadu štatistiky ešte pred podpisom kontraktu.

## 4.4.2 Analýza alokácie rizík Projektu medzi verejný a súkromný sektor

Cieľom tejto kapitoly je analýza hlavných rizík spojených s realizáciou Projektu z hľadiska ich vplyvu na klasifikáciu Projektu podľa pravidiel ESA 2010, vrátane určenia rizík, ktoré sú vhodne alokované na súkromného partnera, a ktoré si vyžadujú špecifickú pozornosť pri nastavovaní zmluvných ustanovení, aby sa zvýšila pravdepodobnosť off-balance sheet klasifikácie.

### 4.4.2.1 Riziko výstavby

**Očakávaný nositeľ rizika:** súkromný partner

**Vplyv na ESA klasifikáciu:** prenos rizika výstavby je jednou z dvoch nevyhnutných podmienok na to, aby PPP projekt mohol byť klasifikovaný ako aktívum súkromného sektora, t. j. vykazovaný mimo súvahy verejnej správy (off-balance sheet). Ak nie je toto riziko prenesené na súkromného partnera v dostatočnej miere, projekt bude automaticky klasifikovaný ako on-balance sheet.



Riziko výstavby v kontexte ESA 2010 zahŕňa široký rad zodpovedností, ktoré musí niesť súkromný partner, vrátane projektovania, výberu dodávateľov, riadenia stavby, dodržania harmonogramu a rozpočtu, ako aj technickej kvality a dokončenia. Podstatné je, aby verejný sektor neposkytol kompenzačné mechanizmy v prípade oneskorení, porúch alebo navýšenia nákladov.

V prípade Projektu, ktorý je orientovaný na rekonštrukciu a modernizáciu existujúcej infraštruktúry, platí špecifická požiadavka vyplývajúca z výkladov Eurostatu a EPEC (2016): kapitálové výdavky súkromného partnera počas fázy výstavby musia predstavovať aspoň 50 % hodnoty aktíva po ukončení prác. Táto hodnota sa počíta ako súčet zostatkovej účtovnej hodnoty pôvodného majetku a investícií vynaložených partnerom počas realizácie rekonštrukcie. Ak by výdavky partnera klesli pod túto hranicu, Projekt by bol automaticky klasifikovaný ako on-balance, bez ohľadu na ostatné zmluvné ustanovenia.

Naopak, pri greenfield projektoch, teda pri výstavbe úplne nových mostov, sa kvantitatívna podmienka 50 % neuplatňuje. V takom prípade sa predpokladá, že všetky stavebné náklady a riziká znáša súkromný partner, čím je prenesenie výstavbového rizika zvyčajne zreteľné a menej sporné. Aj v tomto prípade je však potrebné jednoznačne preukázať, že partner je zmluvne a ekonomicky zodpovedný za realizáciu a nedostatky výstavby.

#### **Odporúčanie:**

Pri nastavovaní štruktúry Projektu je potrebné zabezpečiť, aby súkromný partner niesol plnú zodpovednosť za dodanie rekonštruovaných objektov a aby rozsah stavebných zásahov bol investične dostatočný. Projektová dokumentácia a finančný model musia jednoznačne preukazovať, že kapitálové výdavky partnera dosahujú minimálne 50 % hodnoty aktíva po ukončení prác. Splnenie tejto podmienky je predpokladom pre pozitívne posúdenie zo strany ŠÚ SR v rámci ESA klasifikácie. Súčasne odporúčame zmluvne vylúčiť mechanizmy, ktoré by eliminovali stavebné riziká prenesené na partnera (napr. garantovanie nákladov, krytie zlyhaní z verejných zdrojov, výnimky pri oneskoreniach).

#### **4.4.2.2 Riziko dostupnosti**

**Očakávaný nositeľ rizika:** súkromný partner

**Vplyv na ESA klasifikáciu:** kľúčové riziko – nevyhnutný predpoklad pre off-balance sheet klasifikáciu

Eurostat definuje riziko dostupnosti ako schopnosť súkromného partnera zabezpečiť, že aktívum (v tomto prípade mosty) bude dostupné v súlade s dohodnutými výkonnosťnými štandardmi počas celej prevádzkovej fázy. V kontexte ESA je rozhodujúce, či platby verejného sektora za dostupnosť:

- ▲ sú podmienené skutočným plnením kvalitatívnych štandardov dostupnosti a údržby,
- ▲ sú znížené alebo pozastavené, ak nie sú splnené stanovené parametre.

Zásadným princípom je tzv. nulová dostupnosť = nulová platba (tiež známe ako *zero availability = zero payment*) – t. j. že pri nedostupnosti alebo nedodržaní stanovených výkonnosťných štandardov (napr. ak je most uzavretý kvôli nedostatočnej údržbe) partner nedostane žiadnu platbu za dotknuté obdobie.

Ak by boli zmluvne stanovené obmedzenia pre výšku sankcií, ktoré by viedli k situácii, že súkromný partner by stále dostal významnú časť platby aj pri nedostupnosti, ide o parameter s veľmi vysokým vplyvom a projekt by bol pravdepodobne zatriedený on-balance.

**Odporúčanie:** Zmluva musí obsahovať jednoznačný penalizačný mechanizmus za porušenie štandardov dostupnosti a zároveň umožniť odpočet až po nulu v prípade závažného zlyhania. Plné prenesenie tohto rizika je nevyhnutné pre off-balance zatriedenie.

#### **4.4.2.3 Riziko dopytu**

**Očakávaný nositeľ rizika:** verejný sektor

**Vplyv na ESA klasifikáciu:** neutrálne, ak nie je kompenzované

Riziko dopytu predstavuje neistotu ohľadom intenzity využívania aktíva zo strany koncových užívateľov. V prípade dopravnej infraštruktúry to typicky znamená riziko kolísania objemu cestnej dopravy, ktoré ovplyvňuje príjmy z výberu mýta alebo poplatkov. V prípade tohto Projektu sa však predpokladá platobný mechanizmus založený na dostupnosti, nie na objeme využitia. Preto je riziko dopytu, resp. fluktuácie v objeme užívateľov, inherentne na strane verejného sektora. Štát teda platí za to, že mosty sú funkčné a prevádzkyschopné (za dostupnosť mosta), bez ohľadu na intenzitu ich využitia.

Prenos rizika dopytu na súkromného partnera by v prípade tohto Projektu nebol realistický ani ekonomicky opodstatnený. Mosty na cestách I. triedy sú súčasťou národnej dopravnej siete a predstavujú verejný majetok v správe štátu, a jeho využitie bude závislé od širších dopravných tokov, príľahlej siete a verejných dopravných politík, ktoré nie sú pod kontrolou Koncesionára. Navyše, súkromný partner nemá žiadnu možnosť alebo nástroj tieto parametre ovplyvniť, a preto by niesol riziko, ktoré nedokáže efektívne riadiť.

**Odporúčanie:** Platobný mechanizmus musí byť striktné nastavený na báze dostupnosti a nesmie byť ovplyvnený reálnym využitím infraštruktúry. Odporúča sa zmluvne vylúčiť akékoľvek ustanovenia o garantovanom objeme

dopravy, výnose alebo kompenzáciách pri nízkej intenzite prevádzky. Všetky platby partnerovi musia byť výhradne viazané na splnenie dostupnostných a výkonnostných štandardov – nie na úroveň dopytu.

#### 4.4.2.4 Riziko prevádzky a údržby

**Očakávaný nositeľ rizika:** súkromný partner

**Vplyv na ESA klasifikáciu:** vysoký až veľmi vysoký vplyv – rozsah a charakter služieb poskytovaných partnerom zásadne ovplyvňuje zaradenie projektu mimo bilancie.

V kontexte ESA 2010 sa za off-balance PPP projekt považuje len taký, kde má súkromný partner počas trvania zmluvy nielen povinnosť zabezpečiť dostupnosť aktíva, ale zároveň sám zodpovedá aj za jeho technickú údržbu a prevádzku. Rozhodujúce je pritom rozlišovanie medzi typmi služieb, ktoré partner poskytuje:

**Primárne služby** – technická údržba aktíva, výmena a opravy konštrukčných prvkov, zabezpečenie nosnosti, pravidelné revízie, sanácie, a iné úkony nevyhnutné na zachovanie technickej integrity, prevádzkyschopnosti a bezpečnosti mosta ako stavebnej konštrukcie;

**Sekundárne služby** – služby, ktoré nemajú priamy vplyv na fyzickú funkčnosť mosta ako infraštruktúry, ako sú dopravné značenie, čistenie, zimná údržba či osvetlenie.

Z pohľadu ESA klasifikácie je kľúčové, aby súkromný partner niesol plnú zodpovednosť za primárne služby, ktoré priamo ovplyvňujú technický stav a funkčnosť mostov ako aktív verejnej infraštruktúry. Tieto služby predstavujú jadro operatívneho rizika, ktoré musí byť preukázateľne prenesené, aby bol projekt považovaný za off-balance sheet. Zabezpečenie len sekundárnych služieb je z pohľadu ESA nedostatočné a takéto plnenie by nenaplnilo kritériá reálneho prenosu zodpovednosti. Naopak, ak partner zabezpečuje iba primárne služby a sekundárne ostávajú v zodpovednosti verejného sektora (čo je pri Projekte pravdepodobná situácia), takýto model je podľa výkladov ESA akceptovateľný. Sekundárne činnosti, ako napríklad zimná údržba, môžu byť ponechané štátu bez toho, aby to samo osebe viedlo k on-balance klasifikácii za predpokladu, že súkromný partner súčasne preberá technickú zodpovednosť za nosnú konštrukciu a celkovú funkčnosť mosta.

Zároveň je z hľadiska ESA klasifikácie nevyhnutné, aby zodpovednosť za údržbu bola podložená jasne definovanými výkonnostnými štandardmi za individuálne mosty, ktoré sú:

- ▲ jednoznačne merateľné a monitorované,
- ▲ naviazané na mechanizmus znižovania platieb za dostupnosť pri ich nesplnení,
- ▲ aplikované počas celej životnosti aktíva vrátane fázy odovzdávania.

Len v prípade, že tieto normy preukázateľne zaväzujú partnera udržiavať technický stav mostov v súlade so zmluvne stanovenými požiadavkami, možno považovať riziko prevádzky a údržby za reálne prenesené, čo je kľúčový predpoklad pre zachovanie klasifikácie projektu mimo bilancie verejného sektora.

**Odporúčanie:** Zmluvné nastavenie musí jednoznačne deklarovať, že zodpovednosť za všetky primárne činnosti údržby a prevádzky nesie súkromný partner počas celej dĺžky zmluvy. Sekundárne činnosti môže zabezpečovať verejný sektor, avšak bez akéhokoľvek vplyvu na technickú dostupnosť mostov. Súčasťou zmluvy musia byť aj záväzné výkonnostné štandardy viazané na jednotlivé mosty.

#### 4.4.2.5 Riziko financovania

**Očakávaný nositeľ rizika:** súkromný partner

**Vplyv na ESA klasifikáciu:** vysoký až veľmi vysoký vplyv, závisí od rozsahu verejnej finančnej participácie

Podľa Eurostatu, zodpovednosť za zabezpečenie financovania má byť v ideálnom prípade výlučne na strane súkromného partnera, vrátane výberu úverového financovania, uzatvorenia úverových zmlúv, čerpania úveru, ako aj znášania rizík zmeny úrokových sadzieb. Eurostat zároveň jasne stanovuje, že akákoľvek forma verejnej finančnej podpory, vrátane dotácií, pôžičiek, ručení, daňových úľav, či iných mechanizmov financovania alebo zmierňovania rizika, zásadným spôsobom ovplyvňuje off-balance sheet klasifikáciu projektu.

V závislosti od rozsahu tejto podpory možno projekt automaticky alebo pravdepodobne zaradiť ako on-balance:

- ▲ podpora  $\geq 50$  % investičných nákladov → automaticky on-balance;
- ▲ podpora 33 – 50 % → veľmi vysoký vplyv;
- ▲ podpora 10 – 33 % → vysoký vplyv;
- ▲ podpora  $\leq 10$  % → stredný vplyv.

Do celkového objemu verejnej podpory sa zároveň započítavajú aj nepriame formy podpory, ktoré znižujú expozíciu súkromného partnera k finančným rizikám alebo zlepšujú jeho podmienky financovania. Patria sem napríklad zvýhodnené podmienky financovania od štátnych inštitúcií, záruky za úvery, daňové či iné úľavy. Naopak, financovanie z fondov EÚ alebo medzinárodných inštitúcií ako EIB či EBRD sa do tejto hodnoty nezapočítava, ak nie je podmienené záväzkom verejného sektora (napr. garanciou alebo spolufinancovaním).

Do tejto kategórie spadá aj prípadné zapojenie SIH, ktorého posúdenie sa bude odvíjať od konkrétnych podmienok financovania poskytnutého v rámci Projektu. Ak by SIH poskytol zvýhodnené financovanie, napríklad mezzaninový nástroj za lepších než trhových podmienok, podobne ako pri projekte D4R7 – išlo by o nepriamu verejnú podporu, ktorá sa započítava do celkového objemu participácie verejného sektora. Vzhľadom na predpokladaný rozsah prípadného vstupu SIH (pod 10 % investičných nákladov) by bol vplyv na ESA klasifikáciu stredný, pričom zároveň by účasť SIH mohla pozitívne ovplyvniť dostupnosť a cenu financovania pre Koncesionára.

Vzhľadom na rozsah investícií a limitovaný verejný rozpočet môže byť v prípade Projektu diskusia o možnosti či potrebe čiastočného spolufinancovania relevantná. V takom prípade však musí byť dopad na ESA klasifikáciu vopred dôsledne a transparentne vyhodnotený a nastaviť štruktúru tak, aby aj pri zapojení verejných nástrojov (napr. SIH) nedošlo k prekročeniu kritických prahov.

#### **Odporúčanie:**

Zabezpečiť, aby financovanie Projektu bolo výlučne zodpovednosťou súkromného partnera a aby neniesol verejný sektor žiadne formálne ani neformálne záväzky v súvislosti s úverovým zabezpečením. Súčasne odporúčame zmluvne vylúčiť všetky formy verejného ručenia alebo garancií voči finančným inštitúciám a obozretne posudzovať štruktúru prípadného zapojenia SIH.

#### **4.4.2.6 Riziko predčasného ukončenia zmluvy**

**Očakávaný nositeľ rizika:** zdieľané, v závislosti od dôvodu ukončenia

**Vplyv na ESA klasifikáciu:** veľmi vysoký vplyv (ak súkromný partner dostáva späť celú investíciu)

Predčasné ukončenie Koncesnej zmluvy môže nastať z rôznych dôvodov – napríklad z dôvodu zlyhania súkromného partnera, z dôvodu zásahu vyššej moci alebo z rozhodnutia verejného sektora (napr. zmena verejného záujmu). ESA metodika osobitne posudzuje spôsob, akým je v takýchto prípadoch upravená finančná kompenzácia pre súkromného partnera.

Z hľadiska štatistickej klasifikácie je zásadné, aby partner nemal garantované vrátenie celej investície alebo zostatkového dlhu bez ohľadu na okolnosti ukončenia. Takéto ustanovenie by eliminovalo podstatnú časť ekonomického rizika partnera, čo by podľa Eurostatu viedlo ku klasifikácii projektu ako aktíva verejného sektora. Naopak, ak je výška kompenzácie naviazaná na objektívne posúdenú trhovú hodnotu zostávajúcej časti zmluvy, pričom sa zohľadnia aj prípadné zlyhania alebo nedodržané povinnosti partnera (napr. nedostatočný technický stav mostov), ide o štruktúru kompatibilnú s požiadavkami ESA 2010.

#### **Odporúčanie:**

Stanoviť jasnú metodiku výpočtu kompenzácie, založenú na výberovom konaní alebo znaleckom posudku, a vylúčiť garantované vrátenie nákladov.

#### **4.4.2.7 Riziko zostatkovej hodnoty**

**Očakávaný nositeľ rizika:** súkromný partner

**Vplyv na ESA klasifikáciu:** neutrálny, ak súkromný partner garantuje technický stav

Riziko zostatkovej hodnoty sa týka fyzického a technického stavu mostov na konci platnosti Koncesnej zmluvy, keď dôjde k ich odovzdaniu verejnemu sektoru. Súkromný partner musí byť jednoznačne zmluvne zaviazaný k tomu, aby zabezpečil, že mosty budú odovzdané v stave, ktorý zodpovedá zmluvne definovaným výkonnostným normám. Tieto normy by mali byť merateľné, viazané na dlhodobú udržateľnosť a zahrnuté v mechanizme hodnotenia a auditu.

**Odporúčanie:** Zmluvne zabezpečiť, že súkromný partner ručí za kvalitu mostov na konci zmluvy a zabezpečí ich opravy pred odovzdaním. Vyhnúť sa mechanizmom, kde verejný sektor financuje sanáciu.

**Tabuľka 63: Súhrnný prehľad parametrov relevantných pre ESA klasifikáciu Projektu**

Typ rizika	Nositeľ rizika	Vplyv na ESA klasifikáciu	Odporúčanie
<b>Výstavba</b>	Súkromný partner	<b>Kľúčový</b> – nevyhnutná podmienka pre off-balance	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Zabezpečiť, aby partner znášal plnú zodpovednosť za realizáciu.</li> <li>▲ Investičné výdavky partnera musia dosiahnuť min. 50% hodnoty aktíva po rekonštrukcii.</li> <li>▲ Vylúčiť verejné garancie a kompenzácie.</li> </ul>
<b>Dostupnosť</b>	Súkromný partner	<b>Kľúčový</b> – nevyhnutná podmienka pre off-balance	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Zmluvne zaviesť systém zrážok naviazaný na výkonnostné štandardy s možnosťou zníženia platieb až na nulu.</li> </ul>

Typ rizika	Nositeľ rizika	Vplyv na ESA klasifikáciu	Odporúčanie
<b>Dopyt</b>	Verejný sektor	<b>Neutrálny</b> , ak nie je kompenzovaný	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Platby musia byť výhradne viazané na dostupnosť.</li> <li>▲ Vylúčiť kompenzácie za nízky objem dopravy alebo garantované výnosy.</li> </ul>
<b>Prevádzka a údržba</b>	Súkromný partner	<b>Vysoký až veľmi vysoký</b> – rozhoduje rozsah služieb	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Partner musí zabezpečiť primárne technické služby a niesť zodpovednosť za technickú funkčnosť mostov.</li> <li>▲ Sekundárne činnosti môže ponechať verejnému sektoru.</li> <li>▲ Vyžadovať výkonnostné normy, ktoré sú merateľné, auditovateľné a sankcionované.</li> </ul>
<b>Financovanie</b>	Súkromný partner (bez verejnej podpory)	<b>Vysoký až veľmi vysoký</b> – závisí od úrovne verejnej participácie	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Obmedziť verejnú podporu pod 10% investičných nákladov.</li> <li>▲ Započítať aj nepriame formy pomoci (napr. zvyhodnené úvery, daňové úľavy).</li> <li>▲ Vylúčiť akékoľvek ručenie štátu.</li> </ul>
<b>Predčasné ukončenie zmluvy</b>	Zdieľané (podľa dôvodu)	<b>Veľmi vysoký</b> , ak partner dostáva späť celú investíciu	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Kompenzáciu nastaviť ako trhovú – prostredníctvom tendra alebo nezávislého znaleckého posudku.</li> <li>▲ Vylúčiť garantované vrátenie nákladov.</li> </ul>
<b>Zostatková hodnota</b>	Súkromný partner	<b>Neutrálny</b> , ak partner garantuje technický stav pri handbacku	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Zmluvne zabezpečiť odovzdanie aktíva v zmluvne definovanom stave. Zaviesť mechanizmy ako technický audit či rezervný fond.</li> </ul>

Zdroj: Finančná analýza Poradcov

#### 4.4.3 Záver

Analýza ukazuje, že **Projekt má pri vhodne nastavenej štruktúre zmluvy reálny predpoklad byť klasifikovaný podľa ESA 2010 ako off-balance sheet aktívum**, teda mimo súvahy verejného sektora. Rozhodujúcim faktorom je plný prenos rizika výstavby a dostupnosti na Koncesionára, doplnený o jeho zodpovednosť za primárnu údržbu, financovanie a zostatkovú hodnotu aktíva. Súčasne je potrebné, aby sa vylúčili akékoľvek ustanovenia, ktoré by partnera zbavovali týchto rizík prostredníctvom verejných záruk, garancií príjmov alebo nadmernej verejnej podpory.

**Ak budú tieto podmienky dôsledne naplnené, Projekt bude mať z pohľadu verejných financií priaznivejší profil, keďže nevytvorí okamžitý tlak na deficit ani dlh verejnej správy a jeho fiškálne dopady sa budú prejavovať až postupne, vo forme platieb za dostupnosť počas prevádzky. Konečné posúdenie však bude závisieť od konkrétneho znenia Koncesnej zmluvy a je preto nevyhnutné viesť už v prípravnej fáze ex-ante konzultácie so ŠÚ SR a Eurostatom.**

## 4.5 Testovanie trhu

### 4.5.1 Metodika testovania trhu

MD SR spolu s Poradcami, v súlade s metodickým dokumentom MF SR *Obsah a požiadavky na štúdiu uskutočniteľnosti a komparátor verejného sektora (PSC)*, pripravilo a distribuovalo Predbežné Informačné Memorandum, ktorého cieľom bolo predstaviť a poskytnúť trhu základné informácie o pripravovanom Projekte a následne otestovať všeobecný záujem a získať prvotnú spätnú väzbu pomocou dotazníkového formulára (resp. formou osobných stretnutí) od stavebných firiem, koncesionárov, finančných inštitúcií, investorov a PPP konzultantov.

#### Predbežné Informačné Memorandum (PIM)

Za účelom otvorenia dialógu so súkromným sektorom a získania spätnej väzby bolo pripravené **PIM**, ktoré slúžilo ako základný konzultačný materiál na účely testovania trhu. Dokument obsahoval základné informácie o Projekte:

- ▲ Informácie o Zadávatelovi a strategický kontext Projektu;
- ▲ Základné parametre a rozsah Projektu (predbežne vybraný počet a typ mostov, odhadovaný CAPEX);
- ▲ Technické detaily Projektu (typy nosnej konštrukcie, predmety premostenia, veková štruktúra a veľkosť mostov v predbežne zvolenej vzorke);
- ▲ Model dodávky, predpokladaný platobný mechanizmus a zmluvná štruktúra;
- ▲ Plánovaná alokácia rizík;
- ▲ Obstarávací proces a harmonogram.

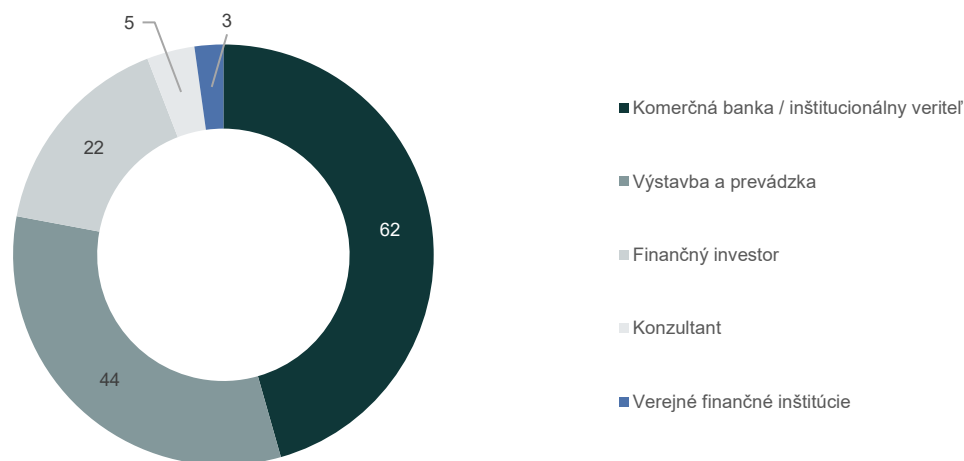
#### Dotazníkový formulár

V rámci procesu testovania trhu bol osloveným entitám spolu s PIM zaslaný aj súvisiaci dotazník. Jeho cieľom bolo získať kvalifikovanú spätnú väzbu od potenciálnych koncesionárov, stavebných firiem, investorov a financujúcich subjektov k navrhovanej štruktúre Projektu. Formulár pokrýval kľúčové oblasti technickej, právnej, finančnej a inštitucionálnej uskutočniteľnosti Projektu a slúžil ako nástroj na lepšie pochopenie očakávaní trhu, identifikáciu možných rizík a návrh opatrení na ich zmiernenie. Konkrétne otázky a vyhodnotenie získaných odpovedí sú uvedené v sekcii 4.5.3. Kompletný dotazník vo forme, v akej bol zaslaný respondentom, je uvedený v Príloha 1: Dotazník.

### 4.5.2 Priebeh testovania trhu

PIM spolu s dotazníkom bolo distribuované 136 subjektom a neskôr bola s vybratou vzorkou na osobnom stretnutí alebo formou konferenčného hovoru prediskutovaná ich spätná väzba do väčšieho detailu. Do trhových konzultácií sme zaradili aj subjekty, ktoré realizovali obdobný projekt v USA.

Graf 54: Počet oslovených respondentov podľa typu zamerania





### 4.5.3 Závery testovania trhu

Sumár spracovaných odpovedí sa nachádza v nasledujúcej tabuľke.

Tabuľka 64: Analýza odpovedí z testovania trhu

Typ respondenta	Počet oslovených	Počet odpovedí	Podiel odpovedí
Zhotoviteli pre výstavbu a prevádzku (O&M)	44	9	22%
Financovanie – Investičné fondy	22	3	14%
Financovanie – Banky / Poistovne	62	17	27%
Financovanie – Verejné inštitúcie	3	3	100%
Poradenské inštitúcie	5	2	40%
<b>Sumár odpovedí</b>	<b>136</b>	<b>34</b>	<b>24%</b>

Zdroj: Analýza Poradcov na základe prijatých odpovedí respondentov

Dotazník bol rozdelený na 4 tematické časti popísané spolu s príslušnými otázkami v nasledujúcich sekciách tohto dokumentu. Sumarizácia spätnej väzby, ktorú sme od jednotlivých účastníkov testovania získali, poskytuje významné informácie a cenné podnety pre ďalšiu prípravu Projektu. Odpovede respondentov potvrdili:

- ▲ Záujem trhu o tento Projekt, pričom trh hodnotí zvažovaný zámer ako atraktívny a významný nielen z pohľadu lokálnych, ale aj regionálnych a medzinárodných investorov.
- ▲ Komunikácia s účastníkmi testovania jednoznačne preukázala, že za neexistencie podrobnej dokumentácie o mostoch je možné dlhodobé prevzatie rizík iba v prípade, ak dôjde k celkovej výstavbe všetkých mostov Koncesionárom – alternatíva čiastočných rekonštrukcií nie je realizovateľná. S cieľom zabezpečiť férové a porovnateľné podmienky by malo byť takéto zadanie záväzné pre všetkých uchádzačov.
- ▲ Jednoznačnú preferenciu trhu pre použitie platobného mechanizmu postavenom na platbe za dostupnosť infraštruktúry (AVP), prijatie všeobecného rozdelenia rizík a ďalších kľúčových parametrov pri ktorých však respondenti zdôrazňovali potrebu väčšieho detailu poznania a presného zmluvného nastavenia v Koncesnej zmluve. Vzhľadom na komplexnosť Projektu respondenti zdôrazňovali dôležitosť súťažného dialógu pre dosiahnutie úspešného dodania výsledku.
- ▲ Trh vníma objem odhadovaných kapitálových výdavkov ako zaujímavý pre súkromný sektor. Z pohľadu počtu mostov odporúča, aby MD SR a Poradcovia zvažili počet mostov v Projekte vždy v kontexte realistického časového plánu. Z odpovedí respondentov vyplýva, že počet mostov vnímajú ako ambiciózny, ale realistický cieľ. Dodanie Projektu v stanovenom čase bude silne ovplyvnené možnosťou získať potrebné povolenia na výstavbu a zriadenie obchádzkových trás.
- ▲ Vhodnosť použitia finančnej štruktúry, ktorá bola v SR už historicky implementovaná pri predchádzajúcich PPP projektoch. Vo všeobecnosti trh očakáva zapojenie lokálnych aj medzinárodných finančných inštitúcií a prípadnú účasť multilaterálnych inštitúcií ako EIB a EBRD vníma ako skôr prospešnú pre Projekt.

Táto sumarizácia je základným východiskom pre ďalšie etapy prípravy Projektu a potvrdzuje jeho uskutočniteľnosť v uvažovanom rozsahu. V ďalších fázach Projektu by sa malo MD SR zamerať na identifikované podnety a odporúčania, aby sa maximalizovala hodnota za peniaze pre SR.

#### 4.5.3.1 Časť 1 – všeobecný záujem o Projekt

1. *Prosím, stručne predstavte Vašu spoločnosť a popíšte Vaše skúsenosti s PPP infraštruktúrnymi projektmi, a to vrátane typov projektov a Vašej typickej úlohy (napr. kapitálový investor, O&M dodávateľ, veriteľ, technický poradca).*
2. *Považujete Projekt (ako je uvedený v priloženom PIM) za atraktívny?*
3. *Mali by ste záujem o účasť v tendri na tento Projekt?*

Na základe prijatých dotazníkov a odpovedí v rámci osobných a telefonických konzultácií všetci respondenti v otázkach č. 2 a 3 potvrdili záujem o Projekt, pričom viacerí uviedli, že ich účasť bude závisieť od prípadných úprav alebo upresnenia niektorých z navrhovaných podmienok.

Okrem toho piati respondenti, ktorí dotazník síce neodovzdali, ale v emailovej komunikácii prejavili predbežný záujem o Projekt, potvrdili svoju ochotu zúčastniť sa v neskoršej fáze procesu. Ide najmä o finančné inštitúcie a potenciálnych financujúcich partnerov.

#### 4.5.3.2 Časť 2a – Základné parametre a rozsah Projektu

4. *Ako hodnotíte navrhovaný rozsah a model realizácie, ktoré boli predstavené v dokumente PIM?*
5. *Aký rozsah a veľkosť Projektu považujete za optimálny, aby bola zabezpečená jeho atraktivita a úspešná realizácia? Uveďte, prosím, orientačné preferencie (napr. počet a typ mostov, geografické zoskupenia, cieľový CAPEX a pod.)*
6. *Bolo by pre Vás zaujímavé, ak by do rozsahu tohto PPP projektu bola zahrnutá väčšia mostná konštrukcia (napríklad tá uvedená v PIM s CAPEX-om vyšším ako 30 mil. EUR)? Zvýšila alebo znížila by integrácia hodnotnejšieho a technicky náročnejšieho objektu celkovú atraktivitu, rizikový profil alebo realizovateľnosť Projektu?*

#### Sumár odpovedí

Respondenti považujú Projekt za atraktívny z hľadiska jeho investičného rozsahu (CAPEX), a zároveň vnímajú cieľ zrealizovať rekonštrukciu 557<sup>174</sup> mostov rozptýlených po celom území SR v predpokladanom časovom rámci ako zdravo ambiciózny. Niektorí z respondentov komentujúcich rozsah Projektu neodporučili rozširovať počet mostov v Projekte bez alokácie dodatočného času na realizáciu.

#### Rozsah a veľkosť Projektu

Respondenti označili koncept balíčkovania mostných objektov za vhodný pre PPP štruktúru z dôvodu potenciálnych úspor z rozsahu, najmä v oblastiach:

- ▲ centralizovaného nákupu materiálu;
- ▲ aplikácie štandardizovaných prefabrikovaných konštrukčných riešení;
- ▲ zníženia nákladov na mobilizáciu zhotoviteľov;
- ▲ efektívneho využitia pracovnej sily a mechanizácie vzhľadom na geografickú blízkosť úsekov.

Respondenti zároveň odporúčajú zníženie celkového počtu mostov zahrnutých do Projektu za účelom zlepšenia jeho manažovateľnosti z hľadiska časového harmonogramu a riadenia projektového rizika. V tejto súvislosti respondenti odporúčajú vytvoriť jednotlivé balíky mostov na základe:

- ▲ geografickej blízkosti,
- ▲ typu použitej konštrukcie a materiálu,
- ▲ rozsahu premostenia,
- ▲ technického stavu objektu.

Viacerí respondenti odporúčajú, aby v prípade objektov v havarijnom alebo veľmi zlom technickom stave bola vopred nariadená ich úplná výmena. Argumentujú tým, že rekonštrukcie takýchto objektov nesú zvýšené technické riziká vyplývajúce z prítomnosti skrytých porúch. V štruktúre PPP, kde zhotoviteľ preberá riziká nákladov a harmonogramu výstavby, môže táto neistota negatívne ovplyvniť výšku ponukovej ceny a harmonogram realizácie. Povinná výmena týchto objektov by zároveň prispela k zníženiu rezerv a zlepšila predvídateľnosť výstavby.

Zazneli aj odporúčania zvážiť využitie konceptu tzv. Project Development Agreement (PDA) používaného hlavne v americkom a britskom legislatívnom prostredí, ktorý by umožnil zapojenie súkromného partnera už v etape prípravy Projektu. Tento prístup by z pohľadu respondentov mohol prispieť k urýchleniu povolovacích procesov, zníženiu neistoty v oblasti nákladov a skráteniu celkovej doby realizácie. V podmienkach SR sa obdobné ciele sledujú zapojením uchádzačov do fázy VO prostredníctvom použitia súťažného dialógu, ktorý umožňuje aktívne overenie technických riešení, predpokladov nákladov a harmonogramov už počas súťažného procesu.

Respondenti dôrazne poukazujú na potrebu dôslednej prípravy Projektu zo strany verejného sektora, najmä pokiaľ ide o zabezpečenie územných rozhodnutí, vysporiadanie majetkovoprávných vzťahov, prípravu technickej dokumentácie a definovanie jasných technických požiadaviek. Tieto aspekty boli označené ako potenciálne úzke

<sup>174</sup> V čase distribúcie PIM bol Projekt uvažovaný s návrhom 557 mostov.

miesta, ktoré môžu ohroziť samotnú realizovateľnosť Projektu. Odporúča sa, aby príprava Projektu bola vo výrazne pokročilom štádiu pred začiatkom VO.

### Zahrnutie veľkých mostných konštrukcií

Respondenti sa vo všeobecnosti pozitívne stavajú k zaradeniu väčších a technicky náročnejších mostov do rozsahu Projektu. Zdôrazňujú, že tieto objekty zvyšujú atraktivitu Projektu, predovšetkým vďaka vyššiemu CAPEX a potrebe špecializovaného know-how, čím môžu prilákať renomovaných medzinárodných koncesionárov.

Zároveň niektorí respondenti upozorňujú na rizikový profil spojený s týmito konštrukciami, kde ide najmä o vyššiu technickú náročnosť, komplikovanejšiu projektovú prípravu a potenciálne dopady na harmonogram. Odporúčajú preto ich zaradenie len za predpokladu, že verejný sektor zabezpečí vysokú kvalitu prípravnej fázy vrátane podrobnej technickej dokumentácie a včasného vyriešenia povoľovacích a majetkovoprávných otázok.

### Implikácie pre Projekt

Prevažná väčšina respondentov vyjadrila pozitívnu spätnú väzbu na predpokladaný rozsah investičných výdavkov, pričom očakávajú, že Projekt vzbudí výrazný záujem na strane širokého spektra súkromných partnerov. Respondenti v zásade podporujú navrhované balíčkovanie mostných objektov na základe geografickej blízkosti, avšak zároveň zdôrazňujú potrebu zohľadniť aj typ konštrukcie mostov. Zároveň uvítali zámer zaradiť do Projektu aj väčšie a technicky náročnejšie objekty, ktoré zvyšujú jeho investičnú a technickú atraktivitu.

Na základe spätnej väzby trhu boli identifikované viaceré odporúčania, ktoré by mali byť zvážené v ďalšom smerovaní Projektu:

- ▲ **Zníženie rozsahu Projektu** – Respondenti upozorňujú, že realizácia rekonštrukcie viac než 550 mostov v priebehu 3 až 4 rokov predstavuje záťaž pre slovenský stavebný trh a dopravnú infraštruktúru. Uvádzajú, že kapacity stavebného priemyslu, ako aj potenciálne dopravné obmedzenia počas výstavby, môžu spôsobiť negatívne dopady vrátane rizika paralizácie cestnej siete.
- ▲ **Postupná realizácia vo viacerých balíkoch** – Rozdelenie Projektu do viacerých geograficky, technicky alebo typologicky homogénnych balíkov realizovaných postupne by mohlo zvýšiť manažovateľnosť Projektu, znížiť jeho rizikový profil pre jednotlivých partnerov a zároveň stimulovať širšiu účasť trhu.
- ▲ **Zameranie na väčšie mosty** – Respondenti odporúčajú zamerať sa na väčšie mostné objekty, ktoré predstavujú vyššiu hodnotu CAPEX na jednotku, avšak len v prípade, ak je k veľkým objektom dôkladná technická dokumentácia, geologické prieskumy a stavebné povolenia. V opačnom prípade to považujú za zhoršenie rizikového profilu Projektu.
- ▲ **Stanovenie požiadavky na výmenu havarijných mostov** – Respondenti odporúčajú, aby verejný sektor v prípade objektov v havarijnom alebo veľmi zlom stave vopred stanovil povinnosť ich výmeny. Takýto prístup znižuje technickú neistotu, zvyšuje porovnateľnosť ponúk a prispieva k vyššej predvídateľnosti realizácie.

#### 4.5.3.3 Časť 2b – Identifikácia rizík

7. *Identifikujte potenciálne technické, zmluvné alebo inštitucionálne riziká, ktoré by mohli ovplyvniť realizáciu Projektu (napr. povoľovacie procesy, štruktúra obstarávania, zložitosť balíčkovania, realizovateľnosť časového harmonogramu, daňové otázky a pod.).*
8. *Aké opatrenia na zmiernenie týchto výziev by ste odporučili MD SR zahrnúť?*

### Sumár odpovedí

Respondenti vo všeobecnosti hodnotia nastavenie rozdelenia rizík v Predbežnom informačnom memorande za štandardné. Zároveň však reflektujú, že Projekt sa nachádza v počiatočnej fáze prípravy, a preto očakávajú ďalšie spresnenie technických a organizačných parametrov. V rámci spätnej väzby boli identifikované viaceré výzvy, ktoré môžu predstavovať potenciálne prekážky realizovateľnosti Projektu.

#### Inštitucionálne a povoľovacie riziká

Jedným z najčastejšie uvádzaných rizík je proces MPV vo vzťahu k dotknutým pozemkom. Viacerí respondenti označili túto oblasť za zásadnú pre realizovateľnosť Projektu, pričom poukázali na vysokú mieru časovej nepredvídateľnosti výkupu, osobitne v prípadoch, keď nie je možný predbežný výkon vyvlastňovacieho práva alebo keď pozemky nie sú vopred scelené. Trh zároveň upozorňuje, že súkromný partner nemá k dispozícii právomoci ani nástroje na urýchlenie tohto procesu, a teda nedisponuje efektívnou možnosťou riadiť riziko jeho prípadného omeškania. Nejasnosti týkajúce sa pripravenosti jednotlivých pozemkov na výstavbu tak výrazne komplikujú plánovanie harmonogramu a zvyšujú rizikový profil Projektu.

Medzi ďalšie inštitucionálne riziká, ktoré podľa respondentov nie sú v priamej sfére vplyvu súkromného sektora, patria:

- ▲ meškanie v povoľovacích procesoch (napr. vydanie stavebných povolení);
- ▲ zmeny právneho a regulačného rámca počas trvania Projektu;
- ▲ nesúhlas alebo odpor zo strany zainteresovaných strán, vrátane samospráv a verejnosti.

### **Zmluvný rámec**

Respondenti opakovane zdôraznili potrebu jasne a transparentne definovaného zmluvného rámca, ktorý zabezpečí primerané a spravodlivé rozdelenie rizík medzi verejný a súkromný sektor. Varujú, že nevyvážené zmluvné podmienky, ktoré prenášajú na súkromného partnera riziká mimo jeho reálnej sféry vplyvu, ako sú výkup pozemkov, či legislatívne zmeny, môžu mať negatívny dopad na bankovateľnosť a celkovú atraktivitu Projektu.

Trh zároveň upozorňuje na riziká vyplývajúce z nejednoznačne vymedzených zodpovedností medzi zmluvnými stranami, osobitne v súvislosti s prípravou technickej dokumentácie, koordináciou povoľovacích procesov a spoluprácou s tretími stranami. Respondenti identifikujú ako problematické najmä absenciu mechanizmov kompenzácie v prípade výpadkov spôsobených verejným sektorom (napr. oneskorený výkup pozemkov) a nedostatočne upravené zmluvné ustanovenia v prípade legislatívnych alebo daňových zmien počas trvania koncesie.

Respondenti tiež odporúčajú, aby zmluva obsahovala jasne definované mechanizmy ochrany pred inflačnými vplyvmi a pred výnimočnými udalosťami (tzv. force majeure). Vyjadrujú zároveň obavy z nastavenia kompenzácie pri zrušení zmluvy.

Trh zároveň upozornil, že v prípade zapojenia viacerých úradov alebo samospráv do Projektu by bolo prospešné, aby MD SR ostalo jediným zmluvným partnerom a skúsilo čo najviac centralizovať povoľovacie a iné procesy na strane verejného sektora.

### **Technické riziko**

Viacerí respondenti upozornili, že vysoký počet mostov a rôznorodosť ich technického stavu predstavujú zásadný faktor ovplyvňujúci tvorbu cenových ponúk pri rekonštrukcii existujúcich konštrukcií. Zdôraznili, že rozhodujúcim predpokladom pre objektívne a porovnateľné ocenenie bude dostupnosť kvalitných a podrobných údajov, najmä technických správ a fotodokumentácie.

Z pohľadu trhu je nevyhnutné, aby bolo pred vyhlásením VO vykonané dôsledné posúdenie technického stavu všetkých dotknutých mostných objektov. Výsledky tohto posúdenia by mali byť sprístupnené všetkým záujemcom už v úvodnej fáze tendra. Respondenti zároveň odporúčajú, aby riziko správnosti poskytnutých údajov zostalo na strane verejného sektora až do momentu, kým Koncesionár po podpise zmluvy nevykoná vlastné, záväzné technické hodnotenie jednotlivých objektov.

Za možné riešenia tohto rizika boli označené postupné odovzdávanie jednotlivých mostných objektov do rúk Koncesionára až tesne pred momentom začiatku rekonštrukcie a následná nariadená demolácia jednotlivých mostov a ich nahradenie novými stavbami. Vďaka tomu bude mať Koncesionár počas celej doby prevádzky v správe objekt, ktorého technické parametre ako aj stav dôverne pozná.

### **Časový harmonogram**

Vzhľadom na technickú a organizačnú komplexnosť Projektu viacerí respondenti odporúčajú, aby bol harmonogram VO nastavený realisticky, osobitne pokiaľ ide o lehotu na prípravu ponúk. Za primeranú dobu považujú minimálne šesť mesiacov od zverejnenia súťažnej dokumentácie. Uvádzajú, že kratšie lehoty by mohli negatívne ovplyvniť kvalitu ponúk, viesť k navýšeniu rizikových rezerv alebo znížiť účasť kvalifikovaných uchádzačov.

Rovnako zdôrazňujú potrebu primeraného nastavenia trvania konštrukčnej fázy. Tá by mala reflektovať reálne možnosti stavebných kapacít na trhu, očakávaný postup povoľovacích procesov a rozsah potrebnej koordinácie s verejnou správou. Podľa respondentov by neprimerane krátka výstavbová lehota mohla ohroziť realizovateľnosť Projektu alebo viesť k cenovému predraženiu ponúk.

Väčšina respondentov zároveň dôrazne odporúča, aby bol v rámci prípravy VO zriadený kvalitne štruktúrovaný a včas sprístupnený dataroom. Ten by mal uchádzačom poskytnúť detailné informácie o technickej dokumentácii, aktuálnom stave mostných objektov, povoľovacích podmienkach a ďalších relevantných údajoch. Dostatočne robustný a informatívny dataroom je podľa respondentov kľúčovým predpokladom pre prípravu presných, realistických a konkurencieschopných ponúk.

### **Implikácie pre Projekt**

Na základe spätnej väzby trhu boli identifikované viaceré konkrétne opatrenia, ktoré by mali byť zvážené pri ďalšom nastavovaní Projektu s cieľom zvýšiť jeho realizovateľnosť, bankovateľnosť a atraktivitu pre kvalifikovaných uchádzačov.

### **Inštitucionálne a povoľovacie riziká**

- ▲ Vzhľadom na skutočnosť, že súkromný partner nedisponuje právomocami na vyvlastňovanie pozemkov, je nevyhnutné, aby riziko ich sprístupnenia na výstavbu v plnom rozsahu niesol verejný sektor.

- ▲ Odporúča sa zriadenie špecializovaného povoľovacieho útvaru v rámci verejného sektora s jasne definovanými kompetenciami, ktorého úlohou bude koordinovať povoľovacie procesy a zabezpečiť včasné získanie potrebných rozhodnutí a povolení, ako aj zavedenie centrálnej komunikačnej platformy medzi verejnými subjektmi a uchádzačmi s cieľom zefektívniť výmenu informácií a riešenie operatívnych otázok.

#### **Zmluvný rámec**

- ▲ Zmluva by mala jednoznačne upravovať režim riešenia výnimočných udalostí (force majeure), legislatívnych zmien a zmien v povoľovacích štandardoch.
- ▲ Odporúča sa zakotviť kompenzačné mechanizmy v prípade omeškaní spôsobených verejným sektorom alebo jeho zložkami, ktoré majú vplyv na plnenie zmluvných záväzkov.
- ▲ Navrhuje sa vypracovanie matice zodpovedností a možných konfliktov medzi verejným a súkromným sektorom vrátane rozdelenia kompetencií pri výkone údržby mostných objektov.

#### **Technické riziko**

- ▲ Pred začiatkom VO je potrebné zriadiť robustný a pravidelne aktualizovaný dataroom obsahujúci všetky relevantné technické, povoľovacie a majetkovoprávne informácie.

#### **Časový harmonogram**

- ▲ Z pohľadu trhu je nevyhnutné umožniť dostatočne dlhú lehotu na predkladanie ponúk po zverejnení súťažnej dokumentácie.
- ▲ Fáza výstavby by mala byť nastavená realisticky s prihliadnutím na rozsah Projektu, dostupnosť zdrojov a externé závislosti. Viacerí respondenti navrhujú predĺženie konštrukčnej fázy na dlhšie obdobie, aby sa minimalizovalo riziko dodania služby.

### **4.5.3.4 Časť 2c – Stratégia tvorenia Projektu**

9. *Akú stratégiu balíčkovania (na základe geografických, technických, materiálových kritérií alebo na báze nákladov životného cyklu) by ste považovali za najviac efektívnu a bankovateľnú realizáciu projektu?*
10. *Aké prístupy by ste odporučili na zabezpečenie dodržiavania harmonogramu a urýchlenia realizácie, najmä v súvislosti s povoľovacími procesmi, výkupom pozemkov a rozbehom výstavby?*

#### **Sumár odpovedí**

Prevažná väčšina respondentov odporúča ako primárne kritérium pri balíčkovaní mostov zvoliť geografický prístup. Geograficky definované balíky sú podľa trhu najpraktickejším riešením z hľadiska logistiky, mobilizácie zdrojov, minimalizácie dopravných obmedzení a efektívneho plánovania výstavby. Takýto prístup by umožnil optimalizáciu mobilizačných nákladov, lepšiu koordináciu stavebných činností a zjednodušil dohľad nad realizáciou Projektu.

Niektorí respondenti zároveň uvádzajú, že vhodnou môže byť aj kombinácia geografických a technických kritérií, najmä v prípade značnej rozdielnosti technickej náročnosti jednotlivých mostných objektov.

Respondenti sa jednoznačne zhodujú, že časový harmonogram realizácie je mimoriadne citlivý na oneskorenia v povoľovacích konaniach a vo vysporiadaní pozemkov. Z tohto dôvodu dôrazne odporúčajú, aby verejný sektor riešil povoľovacie procesy a MPV v dostatočnom predstihu, ideálne ešte pred vyhlásením VO.

Z pohľadu alokácie rizík je konsenzom trhu, že riziká spojené s prístupnosťou pozemkov musia zostať výhradne na strane verejného sektora. Ich prenášanie na súkromného partnera by výrazne znížilo predvídateľnosť a dôveryhodnosť Projektu a mohlo by mať negatívny dopad na jeho bankovateľnosť.

Ďalej respondenti odporúčajú zväziť fázovanie výstavby v kombinácii s geografickým zoskupovaním objektov, čo umožní plynulú mobilizáciu zdrojov, efektívne plánovanie výstavbových činností a rýchlejší nábeh (ramp-up) realizácie. V tejto súvislosti upozorňujú na potrebu včasnej prípravy riešení pre organizáciu dopravy počas výstavby vrátane dočasných obchádzok a dopravných obmedzení.

#### **Implikácie pre Projekt**

##### **Balíčkovanie:**

- ▲ Odpovede z trhu nepreukázali konsenzus medzi respondentmi ohľadom optimálneho modelu balíčkovania. Zároveň bolo identifikované riziko, že prípadné rozdelenie Projektu na menšie celky by mohlo negatívne ovplyvniť jeho atraktivitu z pohľadu veľkej časti potenciálnych koncesionárov.
- ▲ Z pohľadu efektívnej mobilizácie stavebných kapacít a minimalizácie dopravných obmedzení bola navrhnutá realizácia Projektu prostredníctvom stavebných úsekov, ktoré boli definované predovšetkým na základe geografickej vzdialenosti jednotlivých objektov a spoločných obchádzkových trás.

##### **Zabezpečenie dodržiavania harmonogramu**



- ▲ Verejný sektor by mal zabezpečiť vysporiadanie pozemkov, prípadne presne zadefinovať záväzné termíny ich zabezpečenia.
- ▲ Riziká spojené s MPV by nemali byť prenášané na súkromného partnera, ak má byť časový harmonogram dodržaný v súlade s očakávaniami trhu. Niektorí respondenti zároveň požadovali, aby riziká povoľovacieho procesu niesol verejný partner. Takýto presun však nie je realizovateľný v plnom rozsahu, keďže návrh technického riešenia vrátane typu mostných objektov musí byť výsledkom procesu na strane Koncesionára. Koncesionár preto nevyhnutne potrebuje mať primeranú mieru kontroly nad projektovým dizajnom, čo zároveň podmieňuje jeho aktívnu účasť v povoľovacích konaniach.
- ▲ Fázovanie Projektu v kombinácii s geografickou koncentráciou prác prispeje k efektívnemu nábehu výstavby a optimalizácii nasadzovania kapacít.
- ▲ Je potrebné vopred pripraviť komplexný plán riadenia dopravy počas výstavby vrátane riešení pre odklon dopravy a iné dočasné dopravné obmedzenia.
- ▲ Odporúča sa, aby Zadávateľ zverejnil záväzný harmonogram s realistickými míľnikmi, ktorý bude reflektovať kapacitné možnosti trhu, administratívne procesy a špecifiká Projektu.

#### 4.5.3.5 Časť 2d – Prevádzka a údržba

11. *Vzhľadom na to, že vybrané činnosti bežnej údržby, ako napríklad odhŕňanie snehu, čistenie okolia ciest či odťahovanie vozidiel, sú plánované zostať mimo rozsahu zodpovednosti súkromného partnera, vzbudzuje tento prístup vo Vás obavy z hľadiska jasnosti zmluvy alebo dlhodobého prevádzkového rizika, keďže ide o odlišný prístup od štandardných PPP modelov (napr. pri diaľniciach)?*

#### Sumár odpovedí

Väčšina respondentov podporila vylúčenie bežnej cestnej údržby z rozsahu povinností Koncesionára, pričom tento prístup považujú za nákladovo efektívny vzhľadom na bodový charakter mostných objektov. Zdôrazňujú však, že kľúčovým predpokladom pre bezkonfliktnú prevádzku bude presná definícia rozhrania zodpovedností medzi verejným a súkromným sektorom.

Trh upozorňuje, že nejednoznačne vymedzené kompetencie v oblasti údržby môžu viesť ku konfliktom, najmä v prípadoch výpadkov dostupnosti alebo sporov o príčiny zníženej výkonnosti mostných konštrukcií. V prípade, že bude údržbu komunikácie zabezpečovať iný subjekt ako PPP partner, je nevyhnutné zmluvne presne špecifikovať, ktoré typy porúch alebo škôd sú výsledkom nedostatočnej údržby a ktorý subjekt za ne zodpovedá. Zaznelo odporúčanie zvážiť alternatívu, pri ktorej by boli všetky údržbové činnosti zverené výhradne PPP partnerovi. Takýto model by umožnil zabezpečiť jednoznačné alokovanie zodpovedností a eliminovať riziko sporov. Tento prístup je však podľa trhu realizovateľný len v prípadoch, kde PPP partner zároveň spravuje aj líniové úseky cestnej infraštruktúry, predovšetkým na trasách s vysokou koncentráciou zahrnutých mostných objektov do Projektu.

V prípade, že takýto model nebude uplatniteľný, respondenti odporúčajú zaviesť jasne definované dohody o úrovni služieb (SLA) a koordinačné mechanizmy medzi zapojenými subjektmi, ktoré zabezpečia efektívnu prevádzku a riadenie výkonnostných parametrov počas trvania koncesie.

#### Implikácie pre Projekt

- ▲ V prípade, že niektoré bežné činnosti údržby budú vylúčené z rozsahu povinností PPP partnera, je nevyhnutné, aby zmluva obsahovala jednoznačne definované pravidlá určujúce rozsah a nositeľa zodpovednosti za jednotlivé činnosti počas fázy prevádzky.
- ▲ Odporúča sa zriadenie mechanizmu koordinácie a výmeny informácií medzi verejným správcom a PPP partnerom, vrátane presne stanovených protokolov pre riešenie incidentov, havarijných situácií a výpadkov dostupnosti.
- ▲ S cieľom zabezpečiť transparentnosť a predísť sporom o zodpovednosti, je vhodné zaviesť spoločný systém monitoringu výkonnosti a pravidelného reportovania, ktorý umožní objektívne priradenie príčin porúch alebo zníženia výkonnosti konkrétnej zmluvnej strane.

#### 4.5.3.6 Časť 3 – Rozdelenie rizík a platobný mechanizmus

12. *Aký je Váš názor na navrhované rozdelenia rizík medzi verejnú a súkromnú stranu? Z vašich skúseností, existujú riziká, ktoré by mali byť rozdelené inak, aby sa zabezpečila lepšia realizovateľnosť a bankovateľnosť Projektu?*

## Sumár odpovedí

Respondenti vo všeobecnosti oceňujú snahu o nastavenie štandardného rozdelenia rizík v súlade s regionálnou PPP praxou. Zároveň však viacerí upozorňujú, že v aktuálne navrhovanom modeli sú viaceré riziká prenesené na súkromného partnera, čo môže negatívne ovplyvniť cenu, financovanie a realizovateľnosť Projektu.

Medzi najčastejšie identifikované riziká, ktoré by podľa účastníkov testovania mali zostať na strane verejného sektora alebo byť nastavené flexibilnejšie, patria:

- ▲ **Výkup pozemkov a povoľovacie procesy** – tieto riziká sú považované za systémové, nevhodné na prenesenie na súkromného partnera, keďže ten ich nemá možnosť efektívne riadiť.
- ▲ **Geopolitické a makroekonomické riziká** – ako je inflácia, volatilita cien stavebných materiálov alebo nedostatok pracovnej sily. Trh odporúča, aby boli tieto riziká aspoň čiastočne zdieľané prostredníctvom indexačných alebo kompenzačných mechanizmov,
- ▲ **Prevádzkové riziká počas výstavby** – najmä dopravné obmedzenia a logistika, pokiaľ sú podmienené externými faktormi mimo kontroly Koncesionára,
- ▲ **Daňové a legislatívne zmeny** – respondenti požadujú ich upravenie v zmluve prostredníctvom klauzúl o legislatívnej zmene,
- ▲ **Force majeure a pandemické riziká** – trh očakáva, že tieto budú zmluvne upravené ako zdieľané, nie výlučne prenesené na PPP partnera.

Niektorí respondenti tiež odporúčajú, aby zmluvné podmienky vopred identifikovali riziká, ktoré budú predmetom súťažného dialógu, čo umožní ich efektívnejšie nastavenie na základe spätnej väzby trhu.

## Implikácie pre Projekt

- ▲ **Riziká mimo reálnej sféry vplyvu PPP partnera** – ako výkup pozemkov, musia byť ponechané na strane verejného sektora alebo ich prevzatie súkromným partnerom musí byť podmienené ich predchádzajúcim vyriešením.
- ▲ Projektový tím by mal zvážiť implementáciu indexačných alebo korekčných mechanizmov pre náklady citlivé na infláciu, pohyb cien stavebných materiálov či zmeny legislatívneho rámca
- ▲ Zmluvná dokumentácia musí obsahovať transparentné a vyvážené mechanizmy riešenia výnimočných udalostí vrátane pandémie, s jasne definovanými dopadmi na platby za dostupnosť.
- ▲ Už v súťažných podkladoch by malo byť jednoznačne identifikované, ktoré riziká sú fixne alokované a ktoré zostávajú otvorené na diskusiu počas súťažného dialógu. Tento prístup prispeje k zníženiu neistoty uchádzačov a zvýšeniu kvality predkladaných ponúk.

13. Aké sú vaše pripomienky k hlavným princípom navrhovaného platobného mechanizmu (platba za dostupnosť vs. Model založený na dopyte, sankcie atď.)? Prosíme o vyjadrenie ku:

- ▲ Preferovanej definícii dostupnosti
- ▲ Mechanizmom na monitorovanie a vynucovanie kvality (napr. vybrané KPI)
- ▲ Charakteru a štruktúre sankcií alebo bonusov

## Sumár odpovedí

Respondenti sa zhodujú v tom, že model založený na dostupnosti (availability-based) je pre daný typ infraštruktúry (mosty) vhodný a preferovaný. Trh zároveň odporúča, aby bol Projekt štruktúrovaný do samostatných balíkov z pohľadu AVP, čo by umožnilo postupné uvedenie mostov do prevádzky a skorší začiatok príjmov pre súkromného partnera už počas fázy výstavby.

Preferovaným riešením je funkčná definícia dostupnosti, ktorá zohľadňuje skutočné využiteľné parametre mosta v súlade s projektovou dokumentáciou ako napríklad počet jazdných pruhov, nosnosť a bezpečnostné štandardy. Respondenti zároveň upozorňujú, že táto definícia musí primerane reflektovať plánovanú údržbu, výnimočné okolnosti (force majeure) a obsahovať jasne definované výnimky, aby sa predišlo neprimeraným sankciám v prípadoch, ktoré PPP partner objektívne nemôže ovplyvniť.

Trh podporuje zavedenie súboru kvantifikovateľných výkonnostných ukazovateľov (KPIs), ktoré budú pravidelne monitorované. Tieto ukazovatele by mali byť zrozumiteľné, technicky realizovateľné a obhájiteľné, pričom ich hodnotenie by mal vykonávať nezávislý technický dozor alebo by malo byť zabezpečené prostredníctvom objektívnych monitorovacích nástrojov. Respondenti odporúčajú zavedenie priebežného reportovania a sprístupnenie údajov cez prehľadný digitálny dashboard zobrazujúci realizované činnosti na jednotlivých objektoch.

Väčšina respondentov podporuje zavedenie primeraného sankčného systému v prípade nedostupnosti alebo neplnenia stanovených výkonnostných parametrov. Zároveň odporúčajú doplniť zmluvný rámec o motivačné

prvky, ako sú bonusy za nadštandardnú kvalitu služieb, urýchlené dokončenie rekonštrukcií alebo výnimočne nízku poruchovosť. Trh však zdôrazňuje potrebu spravodlivého a proporcionálneho odstupňovania sankcií, aby PPP partner nebol vystavený neúmerným finančným stratám za marginálne odchýlky od stanovených štandardov.

### Implikácie pre Projekt

- ▲ Respondenti súhlasia s navrhovaným modelom platobného mechanizmu založeným na dostupnosti.
- ▲ Definícia dostupnosti musí byť technicky presná a právne jednoznačná, s jasným vymedzením podmienok pre plánovanú údržbu, výnimočné okolnosti a oprávnené výnimky z povinnosti zabezpečiť dostupnosť.
- ▲ Je nevyhnutné zaviesť zrozumiteľné, technicky realizovateľné a transparentne komunikované výkonnostné ukazovatele (KPIs), podporené metodickým rámcom na ich meranie a vyhodnocovanie.
- ▲ Odporúča sa implementácia proporcionálneho systému zrážok v prípade neplnenia výkonnostných štandardov, ako aj výkonnostných stimulov (bonusov), ktoré budú motivovať PPP partnera k nadštandardnej kvalite poskytovaných služieb, inováciám a efektívnosti.

### 4.5.3.7 Časť 4 – Financovanie a štruktúra Projektu

14. Akú finančnú štruktúru by ste považovali za optimálnu pre tento Projekt (napr. projektové financovanie, hybridné nástroje, zapojenie EIB / medzinárodných finančných inštitúcií)?
15. Podporili by ste alebo navrhli nejaké alternatívne štruktúry financovania? Uveďte prosím.
16. Aké finančné podmienky (doba splatnosti, pomer dlhu a vlastného kapitálu, marža, rezervné účty a iné) by ste zvyčajne očakávali pri PPP projekte tohto typu?
17. Existujú nejaké mechanizmy na zvýšenie kreditného hodnotenia Projektu, aby sa zabezpečila jeho bankovateľnosť?

### Sumár odpovedí

Väčšina respondentov identifikovala projektové financovanie ako najvhodnejší prístup pre daný PPP projekt. Tento model je považovaný za optimálny najmä vzhľadom na jeho dlhodobý charakter, platby za dostupnosť a predvídateľný cash-flow počas prevádzky.

Projektové financovanie zároveň umožňuje efektívny prenos rizika medzi zúčastnené strany, minimalizuje potrebu vlastného financovania zo strany sponzorov a znižuje ich bilančnú expozíciu. Respondenti tiež poukazujú na to, že takáto štruktúra podporuje vyššiu transparentnosť a kontrolovateľnosť Projektu zo strany veriteľov, čím sa zvyšuje jeho dôveryhodnosť a bankovateľnosť.

### Očakávané finančné podmienky:

- ▲ Doba splatnosti (tenor): 18 – 34 rokov, konečná splatnosť 6 až 36 mesiacov pred koncom Koncesnej lehoty.
- ▲ Pomer cudzieho kapitálu voči vlastnému kapitálu: väčšina respondentov očakáva 85 – 90 %, celkové rozmedzie odpovedí je 70 – 90 %.
- ▲ Marža: Uvádzané hodnoty respondentov sa pohybujú v rozmedzí 150 – 300 základných bodov. Najčastejšie uvádzané hodnoty sa pohybujú v rozmedzí 200 – 250 základných bodov.

### Rezervné účty:

- ▲ DSRA (štandardne 6 – 12 mesiacov istiny a úrokov),
- ▲ MRA.

Zapojenie multilaterálnych finančných inštitúcií, ako sú EIB alebo EBRD je vo všeobecnosti očakávané účastníkmi trhu a osobné konzultácie potvrdili záujem týchto inštitúcií o Projekt. Účasť týchto inštitúcií by podľa trhu mohla prispieť k zlepšeniu úverových podmienok, zvýšeniu dôveryhodnosti Projektu a tým aj k širšiemu zapojeniu investorov, vrátane inštitucionálnych a strategických partnerov.

Okrem toho boli v rámci spätnej väzby identifikované nasledovné odporúčania zamerané na zvýšenie finančnej atraktivity Projektu:

- ▲ Vytvorenie predpokladov na refinancovanie po stabilizácii Projektu, s cieľom dosiahnuť úspory, ktoré budú primerane zdieľané s verejným sektorom.
- ▲ Zavedenie inflačnej indexácie, najmä pre vstupy citlivé na cenovú volatilitu počas výstavbovej fázy, ako aj zváženie indexácie AVP.
- ▲ Nastavenie právneho a zmluvného rámca, ktorý zabezpečí spravodlivé a jednoznačné prerozdelenie rizík medzi verejný a súkromný sektor.

- ▲ Zabezpečenie kvalitného due diligence materiálu, ktorý umožní dôsledné vyhodnotenie Projektu zo strany investorov a veriteľov.

Kombináciou týchto prvkov možno podľa respondentov vytvoriť atraktívnu a realisticky financovateľnú štruktúru, ktorá bude reflektovať technickú a organizačnú komplexnosť Projektu, zníži potrebu nadmerných rizikových rezerv a prispeje k zabezpečeniu adekvátneho záujmu zo strany finančných inštitúcií aj súkromných koncesionárov.

Poradcovia uskutočnili stretnutia aj s vybranými multilaterálnymi finančnými inštitúciami. Z týchto stretnutí vyplynul predovšetkým dôraz na dodržiavanie pravidiel v oblasti environmentálnej politiky a sociálnej udržateľnosti, ako aj vedenie transparentnej súťaže pre koncesionárov.

### Implikácie pre Projekt

Na základe spätnej väzby trhu možno konštatovať, že navrhovanú štruktúru projektového financovania respondenti vnímajú prevažne pozitívne. Indikatívne finančné parametre uvedené v rámci predbežného návrhu boli považované za realistické a boli následne premietnuté do finančného modelu Projektu.

- ▲ Za potenciálne negatívny faktor respondenti označili celkovú plánovanú dĺžku Projektu na úrovni 34 rokov, ktorá môže mať vplyv na dostupnosť a cenu financovania. Príliš dlhý kontraktálny horizont môže obmedziť konkurenciu medzi financujúcimi inštitúciami a znížiť ochotu trhu viazať sa na takéto obdobie za štandardných podmienok.
- ▲ Respondenti sa zároveň zhodli, že aktívne zapojenie medzinárodných multilaterálnych finančných inštitúcií, ako sú EIB alebo EBRD, by malo výrazne pozitívny dopad na celkovú bankovateľnosť Projektu. Ich prítomnosť by mohla prispieť k priaznivejším úverovým podmienkam, zvýšeniu dôvery investorov a stabilizácii finančnej štruktúry.
- ▲ Pravidlá v oblasti environmentálnej a sociálnej udržateľnosti budú pre multilaterálne finančné inštitúcie dôležité a mali by byť reflektované v podmienkach tendrovej dokumentácie.

*18. Uvedte, prosím, akékoľvek ďalšie faktory, ktoré by zásadným spôsobom ovplyvnili vaše rozhodnutie uchádzať sa o tento Projekt.*

### Sumár odpovedí

Odpovede na túto tému boli často implicitne obsiahnuté v iných častiach dotazníkov, avšak viacerí respondenti identifikovali niekoľko kľúčových faktorov, ktoré by mali zásadný vplyv na ich rozhodnutie zúčastniť sa tendra.

**Finančný príspevok na pokrytie nákladov neúspešných uchádzačov** – existencia primeraného paušálneho príspevku na pokrytie nákladov na prípravu ponuky by významne ovplyvnila ich rozhodnutie uchádzať sa o Projekt.

**Rozsah súťaže a kvalita konkurencie** – odporúča sa znížiť administratívnu záťaž v predkvalifikácii a nastaviť spravodlivé kritériá zamerané na odbornosť a referencie

**Konstruktívny súťažný dialóg** – Respondenti navrhli otvorenú a vecnú komunikáciu s trhom, napr. počas Industry Day alebo predbežných trhových konzultácií. Trh naznačil ocenenie transparentnosti a očakáva, že bude mať možnosť v ďalších fázach prípravy prispieť k optimalizácii samotného Projektu, a to najmä v procese súťažného dialógu.

**Stabilita legislatívneho a ekonomického prostredia** – Viacerí respondenti poukázali na to, že ich rozhodovanie ovplyvní aj dôvera vo fiškálnu stabilitu SR, právnu istotu zmluvných podmienok a predvídateľnosť makroekonomického prostredia.

### Implikácie pre Projekt

Na zvýšenie konkurencieschopnosti tendra voči iným PPP projektom v regióne a prilákanie kvalifikovaných uchádzačov by verejný sektor mohol zvážiť:

- ▲ Zaviesť paušálny príspevok na úhradu nákladov neúspešných uchádzačov;
- ▲ Nastaviť súťažný proces transparentne a adresne, s dôrazom na otvorenú komunikáciu počas prípravy výzvy na predkladanie ponúk a konzultácií;
- ▲ Jasne zadefinovať povolovalie riziká v súťažných podkladoch a zmluve;
- ▲ Posilniť dôveru trhu v stabilitu legislatívneho a makroekonomického prostredia;
- ▲ Implementácia požiadavky na povinné uvoľnenie exkluzivity finančných partnerov neúspešných uchádzačov.

Zohľadnenie týchto faktorov podporí záujem trhu, prispeje k vyššej kvalite ponúk a zlepší hodnotu za peniaze pre verejný sektor.

#### 4.5.4 Vplyv výstupov z testovania trhu na nastavenie Projektu

Na základe výstupov testovania trhu boli do návrhu projektu implementované viaceré úpravy s cieľom zvýšiť jeho implementačnú pravdepodobnosť a bankovateľnosť:

- ▲ **Na základe spätnej väzby zo strany respondentov bola predĺžená stavebná fáza Projektu z 3 rokov na 5 rokov (resp. stavebných sezón).**
- ▲ Projekt by mal byť nastavený tak, aby **mosty boli odstránené a nahradené novými**. Takýto prístup znižuje technické riziká na strane Koncesionára a zároveň zvyšuje cenovú atraktivitu Projektu pre Zadávateľa z dôvodu efektívnejšieho ocenenia rizík súkromným partnerom.
- ▲ Povoľovacie procesy by malo byť možné spraviť **centralizovane** s cieľom eliminovať riziká vyplývajúce z rozdrobenosti povoľovacích entít a minimalizovať riziko oneskorení.
- ▲ Zodpovednosti za údržbu a prevádzku budú jednoznačne definované tak, aby sa **eliminovalo riziko sporov** o alokáciu povinností medzi verejným a súkromným partnerom.
- ▲ Projekt je odporúčané štruktúrovať na báze **geografickej blízkosti mostov**, čo umožní efektívnejšiu výstavbu.

Vzhľadom na zložitosť a inovatívnosť tohto PPP projektu bolo testovanie trhu nevyhnutným krokom, ktorý poskytol cenné podnety pre optimalizáciu rizikového profilu a zabezpečil predbežnú akceptáciu štruktúry zo strany trhu. Tým bol zároveň **potvrdený záujem trhu o PPP riešenie ako uskutočniteľnú formu realizácie obnovy mostov na cestách I. triedy v podmienkach SR**.



## 4.6 Identifikácia rizík Projektu a ich ocenenie

Každý rozsiahly infraštruktúrny projekt prináša množstvo rizík, ktoré môžu ovplyvniť jeho realizáciu, financovanie aj dlhodobú prevádzku. V prípade Projektu ide o riziká spojené nielen s technickou náročnosťou prác a s časovým plánovaním, ale aj s prevádzkovým výkonom, legislatívnymi zmenami, spoločenskou akceptáciou a dlhodobým zabezpečením dostupnosti mostov v súlade s požadovanými štandardmi.

Na rozdiel od výstavby novej infraštruktúry, kde sú projektové parametre a riziká častokrát známe a relatívne dobre odhadnuteľné, rekonštrukcia existujúcich mostov prináša podstatne vyššiu mieru neistoty. Tá sa týka najmä technických aspektov v podobe skrytých porúch, nezdokumentovaných poškodení a konštrukčných nedostatkov, ako aj stavebno-prevádzkových rizík, keďže práce prebiehajú za plnej alebo čiastočnej prevádzky cestnej siete.

Medzi vybrané riziká rekonštrukcie existujúcej infraštruktúry patrí:

- ▲ komplikované vlastnícke vzťahy, ktoré môžu predĺžiť prípravnú fázu projektu, vrátane povoľovacích procesov a potrebných súhlasov;
- ▲ prevádzkové riziká súvisiace s realizáciou rekonštrukčných prác počas nepretržitej prevádzky, pričom možnosti obchádzkových riešení bývajú výrazne limitované;
- ▲ obmedzená znalosť a nejasnosti v stave nosných konštrukcií, najmä v prípade historických mostov bez kompletnej alebo dôveryhodnej technickej dokumentácie;
- ▲ neočakávané technické komplikácie, ako sú výskyt nebezpečných materiálov, nevhodné podložie či prekážky v podobe existujúcich inžinierskych sietí;
- ▲ riziká legislatívnych a regulačných zmien, vrátane zmien stavebného zákona či nových environmentálnych požiadaviek, ktoré môžu nečakane ovplyvniť plánovaný harmonogram a rozpočet projektu.

Tieto faktory ovplyvňujú časový harmonogram, rozpočet a vyžadujú plánovanie aj vysoký stupeň flexibility zo strany verejného aj súkromného sektora.

Pri rozhodovaní o realizácii Projektu tradičným spôsobom (tzv. PSC model, kde verejný obstarávateľ je investorom a prevádzkovateľom) alebo formou PPP modelu je nevyhnutné zohľadniť možnosti efektívneho riadenia a alokácie rizík medzi verejný a súkromný sektor. Správne rozdelenie rizík nie je len otázkou efektivity, ale má priamy dopad aj na klasifikáciu Projektu v systéme národných účtov podľa ESA 2010, a tým aj na to, či sa projektové záväzky budú započítavať do verejného dlhu SR.

V zmysle pravidiel ESA 2010 platí, že ak je väčšina projektových rizík prenesená na súkromného partnera (najmä riziko výstavby a riziko dostupnosti), PPP projekt môže byť klasifikovaný mimo bilanciu deficitu verejného sektora. Naopak, ak by väčšinu rizík niesol verejný sektor, Projekt by sa premietol do verejného dlhu, čo by mohlo obmedziť rozpočtové možnosti štátu (viac o tom v sekcii 4.4).

Z pohľadu verejného obstarávateľa je preto dôležité posúdiť nielen cenu a technické parametre jednotlivých variantov, ale aj:

- ▲ mieru schopnosti verejného sektora účinne riadiť vybrané kategórie rizík;
- ▲ ochotu a schopnosť súkromného sektora prevziať konkrétne riziká;
- ▲ dopad alokácie rizík na zaúčtovanie aktív a záväzkov do štatistického výkazníctva verejných financií.

Táto kapitola preto nielen identifikuje a popisuje jednotlivé riziká Projektu, ale zároveň vytvára analytický základ pre ďalšie rozhodovanie o modeli realizácie, štruktúre zmluvného vzťahu so súkromným partnerom, nastavení platobného mechanizmu a v neposlednom rade aj o strategickom riadení Projektu z pohľadu verejných financií.

### 4.6.1 Identifikácia a kategorizácia rizík

Proces identifikácie rizík prebiehal na základe analýzy celého životného cyklu Projektu – od prípravy, cez realizáciu až po dlhodobú prevádzku a údržbu. Pri identifikácii boli zohľadnené aj špecifiká obnovy existujúcej infraštruktúry, ktorá sa vyznačuje odlišným rizikovým profilom oproti výstavbe novej siete.

Identifikácia rizík vychádzala z viacerých zdrojov a odborných vstupov:

- ▲ analýza historických údajov a skúseností z obdobných PPP projektov (napr. D4R7, R1 a ďalšie), aj projektov realizovaných tradičným spôsobom;
- ▲ výstupy z odborných konzultácií so zástupcami MD SR, SSC, MF SR, MŽ SR, ako aj s technickými poradcami a odbornými expertmi;
- ▲ vyhodnotenie rizík identifikovaných počas prípravy Projektu;
- ▲ analýza legislatívneho a regulačného rámca;
- ▲ praktické skúsenosti z prevádzky a údržby cestnej infraštruktúry v SR.

Výsledkom tohto procesu je komplexná matica rizík, ktorá mapuje všetky relevantné riziká spojené s Projektom. V nasledujúcej tabuľke je uvedený súhrnný rámcový prehľad hlavných kategórií rizík, vrátane ich preferovanej alokácie na verejný alebo súkromný sektor a zdôvodnenia ich prerozdelenia medzi partnerov PPP.

Tabuľka 65: Súhrnný rámcový prehľad hlavných kategórií rizík

Kategória rizika	Preferovaná alokácia rizika	Dôvod alokácie
<b>Procesné riziká</b>	Súkromný sektor	Koncesionár zodpovedá za zabezpečenie všetkých povolení a osvedčení (EIA, povolenia stavebného zámeru a overenia projektu, kolaudácie) a nesie riziko prípadných časových sklzov alebo dodatočných nákladov. Verejný sektor poskytuje súčinnosť najmä pri MPV pozemkov (trvalé a dočasné zábery) a pri plnení koncesnej zmluvy.
<b>Riziká spojené s projektovaním</b>	Súkromný sektor	Koncesionár nesie plnú zodpovednosť za kvalitu a úplnosť projektovanej dokumentácie, za návrh technického riešenia a za optimalizáciu nákladov a harmonogramu. Do tejto kategórie spadá aj riziko vyvolaných investícií (napr. požiadavky na zmenu parametrov mosta, úprav prístupových ciest či doplnkových opatrení), ako aj pasportizácia obchádzkových trás. Keďže ide o činnosti, ktoré dokáže Koncesionár efektívne riadiť svojimi kapacitami, know-how a zmluvnými nástrojmi, sú tieto riziká prenesené na jeho stranu.
<b>Riziká spojené s lokalitou (stavebným pozemkom)</b>	Zdieľané	Riziká spojené s lokalitou zahŕňajú geologické podmienky, kontaminácie, existenciu alebo prekládky inžinierskych sietí, či špecifiká chránených území. Tieto faktory sú len čiastočne predvídateľné v rámci verejných štúdií a povoľovacích procesov, pričom ich praktické zvládnutie (dodatočné prieskumy, technické riešenia, koordinácia s vlastníkmi sietí) je úlohou Koncesionára. Verejný sektor si ponecháva zodpovednosť za získanie výnimiek a povolení v prípadoch, kde to vyplýva z jeho zákonných kompetencií (napr. zásahy do chránených území).
<b>Riziká spojené s výstavbou</b>	Súkromný sektor	Všetky riziká realizácie stavebných prác sú na koncesionárovi. Ide o riadenie rozsiahlej výstavby, kvalitu a technologický postup, výber subdodávateľov, dostupnosť pracovnej sily, BOZP, dodávky energií a materiálov. Koncesionár zároveň nesie riziko škôd spôsobených tretím stranám, znečistenia alebo kontaminácie lokality a aj riziko horšieho stavu prevzatých mostov oproti očakávaniam. Verejný sektor si ponecháva iba minimálne úlohy kontrolného charakteru.
<b>Riziká prevádzkových nákladov</b>	Súkromný sektor	Koncesionár nesie zodpovednosť za všetky bežné prevádzkové a údržbové náklady počas koncesného obdobia. Patria sem riziká spojené s dodržiavaním harmonogramu opráv, kvalitou údržby a technickou spoľahlivosťou mostov, ako aj riziko technologického zastarania alebo neefektívnej prevádzky. Motivácia minimalizovať náklady životného cyklu je zabezpečená mechanizmom platieb za dostupnosť a sankciami pri nedostupnosti.
<b>Riziká legislatívy a právne riziká</b>	Verejný sektor	Zmeny právneho a daňového rámca, regulačné zásahy či procesy VO sú v kompetencii štátu a nemožno ich efektívne preniesť na koncesionára. Patria sem aj pravidlá štátnej pomoci, hospodárskej súťaže a konkurzné konania. Tieto riziká sú podľa praxe PPP a ESA 2010 neobchodovateľné a zostávajú na verejnom sektore.
<b>Finančné a ekonomické riziká</b>	Súkromný sektor	Koncesionár nesie väčšinu finančných a ekonomických rizík: úrokové, menové, likviditné, poisťné a riziko dostupnosti financovania. Má lepšie predpoklady na ich riadenie prostredníctvom kapitálovej štruktúry, finančných nástrojov a poistenia. Inflačné riziko počas výstavby je na Koncesionárovi, počas prevádzky sa štandardne zdieľa – časť sa prenáša na verejný sektor cez indexáciu platieb.
<b>Vonkajšie riziká</b>	Zdieľané	Politické zmeny, nadnárodné zásahy, štrajky a udalosti vyššej moci (napr. prírodné katastrofy, vojnové konflikty) sú mimo kontroly oboch partnerov. Štandardne sa delia: technické a prevádzkové dôsledky nesie Koncesionár, politické a regulačné aspekty verejný sektor. Riziká vyššej moci sa zmluvne zdieľajú.
<b>Ostatné riziká</b>	Zdieľané	Do tejto kategórie patria spory, zlyhanie ľudského faktora, porušenie všeobecne záväzných predpisov či riziko zásahu Protimonopolného úradu SR. Spory a personálne zlyhanie nesie koncesionár, riziká hospodárskej súťaže alebo štátnej pomoci zostávajú na verejnom sektore.

Zdroj: Analýza Poradcov

Kompletná matica rizík Projektu, vrátane detailného rozpisu jednotlivých rizikových udalostí, ich kvantifikácie, pravdepodobnosti výskytu a ocenenia dopadov, je spracovaná v Príloha 2: Matica rizík Projektu. Táto podrobná matica rizík slúži ako vstup pre finančné modelovanie, porovnanie PSC a PPP variantu a pre následné nastavenie platobného mechanizmu a zmluvných vzťahov medzi verejným a súkromným partnerom.

## 4.6.2 Princíp alokácie rizík

Rozdelenie rizík medzi verejný a súkromný sektor zásadne ovplyvňuje, ako bude Projekt realizovaný, financovaný a evidovaný vo verejných účtoch. Pri PPP projektoch nejde len o spôsob VO, ale o štrukturálnu zmenu prístupu k verejným investíciám, pri ktorom verejný sektor nezabezpečuje priamu realizáciu prác, ale definuje požadovanú službu a úroveň výstupu a zodpovednosť za jej zabezpečenie prenáša na súkromného partnera. Cieľom prístupu k PPP nie je zbaviť sa všetkých rizík, ale preniesť na súkromného partnera tie, ktoré vie reálne a najlepšie riadiť a ovplyvniť, pričom riziká mimo dosahu trhu zostávajú na strane verejného sektora. Správne nastavená alokácia rizík nie je preto len formálnou záležitosťou – je to strategický nástroj, ktorý priamo ovplyvňuje finančnú atraktivitu Projektu pre trh, konkurencieschopnosť ponúk a výslednú cenu Projektu, financovateľnosť Projektu, motiváciu partnerov k efektívnemu a kvalitnému plneniu a riadeniu a v neposlednom rade aj účtovné zaobchádzanie s

Projektom v systéme verejných financií. Nesprávna alokácia rizík sa často prejaví buď v predražení ponúk, ak súkromný sektor započíta do ceny riziká, ktoré nedokáže efektívne manažovať, alebo v neefektívnom VO, ak si verejný sektor ponechá riziká, ktoré nevie reálne ovplyvniť a čelí ich naplneniu počas životného cyklu Projektu.

Základný princíp alokácie rizík vychádza z medzinárodne uznávanej praxe a odborného odporúčania European PPP Expertise Centre (EPEC), že každé riziko by mala niesť tá strana, ktorá ho:

- ▲ dokáže najlepšie ovplyvniť, riadiť alebo minimalizovať;
- ▲ má k dispozícii nástroje na jeho kontrolu (napríklad technologické know-how, organizačné kapacity, prístup k špecifickým trhom alebo zdrojom);
- ▲ alebo ho dokáže najefektívnejšie poistiť alebo ekonomicky absorbovať bez neprimeraného navýšenia nákladov.

Typická alokácia rizík v PPP projektoch sa preto delí na dve hlavné kategórie:

- ▲ Komerčné riziká: napr. riziká spojené s projektovaním, výstavbou, financovaním, prevádzkou a údržbou. Tieto riziká sa spravidla prenášajú na súkromného partnera, ktorý má na ich riadenie kapacity a skúsenosti.
- ▲ Právne a politické riziká: napr. zmeny legislatívy, regulačné zásahy, vyvlastnenia alebo administratívno-právne rozhodnutia, ktoré sú mimo dosahu trhu. Tieto riziká si spravidla ponecháva verejný sektor.

**Tabuľka 66: Typy rizík podľa alokácie**

Skupina rizík	Popis
<b>Prenesené riziká</b>	Riziká, ktoré budú v prípade realizácie projektu formou PPP prenesené na súkromného partnera (typicky v oblastiach projektovania, výstavby, financovania, prevádzky a údržby), za predpokladu, že ich dokáže efektívne riadiť a minimalizovať pri nižších nákladoch ako verejný partner. Hoci všetky náklady súvisiace s upravením týchto rizík budú v konečnom dôsledku zohľadnené v platbe za dostupnosť, ich výška bude kompenzovaná prenesením týchto potenciálnych negatívnych finančných dopadov, ktoré by inak musel verejný sektor znášať v prípade realizácie projektu konvenčným spôsobom. Súkromný partner má silnejšie motivácie, know-how a organizačné kapacity na ich riadenie, čím sa znižuje riziko neefektívneho čerpania verejných zdrojov. Z pohľadu verejného obstarávateľa ide o výhodný kompromis medzi kontrolou, nákladmi a prevádzkovou efektívnosťou.
<b>Zadržané riziká</b>	Zadržané riziká predstavujú tie kategórie rizík, ktoré si verejný sektor ponecháva aj v prípade realizácie projektu formou PPP, keďže ich povaha, právny rámec alebo praktická neriaditeľnosť zo strany súkromného partnera neumožňujú ich efektívny prenos. Ide najmä o právne, politické a regulačné riziká – napríklad legislatívne alebo daňové zmeny, pravidlá štátnej pomoci či majetkovoprávne spory pri vyvlastňovaní. Súkromný partner nemá na takéto riziká vplyv ani nástroje na ich riadenie, preto ich spravidla nedokáže zahrnúť do svojej ponuky za prijateľných podmienok. Ich ponechanie na strane verejného sektora tak nie je dôsledkom neochoty prenášať riziko, ale racionálnym rozhodnutím založeným na princípe efektívnosti a transparentnosti.
<b>Zdieľané riziká</b>	Zdieľané riziká sú tie, ktorých povaha si vyžaduje rozdelenie zodpovednosti medzi verejný a súkromný sektor na základe zmluvne dohodnutých pravidiel. Vznikajú najmä v dôsledku nepredvídateľných alebo externých udalostí, ktorých výskyt nemožno jednoznačne priradiť ani jednej strane, napríklad prírodné katastrofy, epidémie, extrémne makroekonomické výkyvy (napr. vysoká inflácia, kolaps úverového trhu) alebo environmentálne zásahy mimo kontroly oboch strán. Zdieľanie týchto rizík umožňuje zachovať rovnováhu medzi ochranou verejného záujmu a atraktivitou projektu pre súkromný sektor.

*Zdroj: Analýza Poradcov*

## Vplyv alokácie rizík na účtovnú klasifikáciu podľa ESA 2010

Alokácia rizík v PPP projektoch má zároveň priamy dopad na to, ako bude projekt evidovaný v systéme národných účtov (ESA 2010). Podľa pravidiel ESA 2010 a manuálu Eurostatu MGDD závisí klasifikácia PPP projektu najmä od toho, ako sú rozdelené kľúčové riziká medzi verejný a súkromný sektor. V zásade platí, že ak sú na súkromného partnera prenesené:

- ▲ riziko výstavby (napr. rozpočtové a časové riziká počas výstavby);
  - ▲ riziko dostupnosti (zodpovednosť za dlhodobú funkčnosť a kvalitu služby v prevádzkovom období),
- môže byť projekt klasifikovaný ako tzv. off-balance PPP – teda mimo súvahu verejných financií. Naopak, ak si verejný sektor ponechá podstatné časti týchto rizík na sebe, projekt sa stáva tzv. on-balance, čo znamená, že bude účtovaný ako verejná investícia a zvyšuje dlh verejnej správy. Detailný rozbor týchto pravidiel a ich aplikácie na Projekt vrátane odporúčanej štruktúry zmluvnej alokácie rizík z pohľadu ESA klasifikácie je uvedený v kapitole 4.4 Vplyv Projektu na rozpočet a dlh verejnej správy.

### 4.6.3 Ocenenie rizík

Identifikácia a kategorizácia rizík je len úvodnou fázou procesu riadenia rizík. Pre účely objektívneho posúdenia efektívnosti projektového riešenia, zostavenia finančných modelov a porovnania alternatív obstarania (PSC a PPP variantu) je nevyhnutné riziká aj kvantifikovať – teda priradiť im konkrétnu finančnú hodnotu. Kvantifikácia rizík umožňuje zahrnúť ich ekonomický dopad do výpočtu celkových nákladov projektu, čím sa zabezpečuje porovnanie PSC a PPP modelu na rovnakej báze.

V tejto Štúdii bolo ocenenie rizík realizované na základe štandardného postupu využívaného v PPP projektoch, v súlade s metodikou MF SR a medzinárodnou praxou (EPEC, Eurostat MGDD). Postup vychádza z konceptu očakávanej hodnoty rizika (EMV), ktorá sa počíta ako súčin pravdepodobnosti výskytu rizikovej udalosti a jej odhadovaného finančného dopadu.

Tento prístup reflektuje skutočnosť, že nie všetky riziká sa počas životného cyklu projektu skutočne naplnia, no napriek tomu je potrebné počítať s ich pravdepodobnostným dopadom. Každé riziko v sebe nesie určitú mieru neistoty, ktorá môže ovplyvniť náklady, harmonogram alebo kvalitu plnenia projektu. Práve koncept očakávanej hodnoty rizika umožňuje tieto neistoty kvantifikovať – predstavuje vážený priemer možných výsledkov, kde sa kombinuje pravdepodobnosť výskytu rizika s jeho odhadovaným finančným dopadom. Takto stanovená hodnota rizík, vyjadrená v miliónoch EUR, zohľadňuje potenciálny ekonomický vplyv jednotlivých rizikových udalostí na projekt ako celok. Výsledky kvantifikácie boli zapracované do finančných modelov pre oba varianty obstarania – tradičný model (PSC) aj PPP model a slúžia ako základ pre ich objektívne porovnanie z pohľadu verejných financií.

Ocenenie rizík plní v rámci Projektu viacero dôležitých funkcií:

- ▲ **Korekcia PSC:** V tradičnom modeli si verejný sektor ponecháva väčšinu rizík, čo zvyšuje celkové náklady projektu. Ocenenie rizík preto slúži na úpravu základného investičného a prevádzkového rozpočtu verejného komparátora o rizikové položky, ktoré by verejný sektor musel riešiť sám.
- ▲ **Porovnanie variantov a test hodnoty za peniaze:** Kvantifikácia rizík umožňuje transparentne porovnať, aké riziká ostávajú na verejnom sektore v jednotlivých variantoch obstarania. Pri PPP modeli sa väčšina rizík prenáša na súkromného partnera, ktorý ich zohľadní vo svojej ponuke.
- ▲ **Podklad pre súťažné podmienky:** Prenos rizika na súkromného partnera nie je bezplatný – súkromný sektor si riziká ocení a premietne do ceny. Ocenené riziká sú preto súčasťou kalkulácie platby za dostupnosť a správne nastavenie ocenenia rizík je základom pre realistickú kalkuláciu budúcich platieb.
- ▲ **Podklad pre PPP zmluvu:** Kvantifikácia rizík slúži ako východisko pre štruktúrovanie zmluvných záväzkov, stanovenie zrážok za nedostupnosť a nastavenie iných parametrov a mechanizmov zmluvy.

#### 4.6.3.1 Postup ocenenia rizík

Proces ocenenia rizík v Projekte prebiehal v niekoľkých nadväzujúcich krokoch, ktoré zabezpečujú transparentné a systematické kvantifikovanie ich očakávaného ekonomického dopadu. Postup bol navrhnutý tak, aby zohľadnil špecifiká Projektu, najmä technickú a prevádzkovú neistotu vyplývajúcu z rekonštrukčného charakteru prác.

#### Stanovenie finančného dopadu rizika

Pre každé identifikované riziko bol určený tzv. vymeriavací základ, ktorý vychádzal z konkrétnej hodnoty nákladov Projektu, s ktorými riziko súvisí. Tento základ bol odvodený od relevantných ekonomických parametrov Projektu, najmä:

- ▲ investičných nákladov (CAPEX);
- ▲ prevádzkových a údržbových nákladov (OPEX);
- ▲ prípadne iných špecifických ukazovateľov alebo nepriamych dopadov, pokiaľ mali pre Projekt kvantifikovateľný finančný vplyv.

Následne boli stanovené štyri úrovne dopadu rizika na Projekt (bez dopadu, nízka, stredná a vysoká), ktoré vyjadrujú mieru materializácie rizika v prípade jej naplnenia relatívne k vymeriavaciemu základu v percentuálnom vyjadrení. Finančný dopad materializácie rizika v jednotlivých úrovniach dopadu sa určil aplikáciou percentuálnej miery materializácie rizika na daný vymeriavací základ. Percentuálne limity boli stanovené na základe odborného posúdenia v spolupráci s technickými a finančnými Poradcami a zohľadňovali precedensy z porovnateľných projektov.

#### Stanovenie pravdepodobnosti výskytu rizika

Pre každé riziko, resp. pre každú úroveň dopadu rizika bola v ďalšom kroku stanovená pravdepodobnosť, s ktorou sa môže daná udalosť vyskytnúť, pričom kumulovaná pravdepodobnosť výskytu v jednotlivých úrovniach dopadu je 100 %. Pri ich stanovení boli zohľadnené:

- ▲ Historické dáta a skúsenosti z podobných PPP projektov doma aj v zahraničí;
- ▲ Kvalifikované odhady expertov na základe technickej, legislatívnej a realizačnej reality.

### Výpočet očakávanej hodnoty rizika a jej dopad na VfM

Hodnota každého rizika bola stanovená výpočtom jeho očakávanej hodnoty (EMV), ktorá predstavuje súčet hodnôt finančného dopadu rizika váženého pravdepodobnosťou jeho výskytu v jednotlivých úrovniach scenárov dopadu. Finančný dopad každej úrovne sa určuje ako relatívny podiel z tzv. vymeriavacieho základu, ktorým sú najčastejšie investičné alebo prevádzkové náklady, ku ktorým sa riziko viaže. Táto hodnota predstavuje ekonomicky očakávanú stratu, ktorú dané riziko spôsobí počas životného cyklu projektu.

Ocenené riziká boli následne rozdelené podľa toho, ktorá strana – verejný alebo súkromný sektor – je schopná ich najefektívnejšie v praxi riadiť alebo absorbovať. Následne boli tieto kategórie využité na premietnutie rizikových nákladov do finančných modelov variantov PSC a PPP v súlade s metodikou výpočtu a porovnania hodnoty za peniaze (VfM).

#### 4.6.3.2 Výsledky ocenenia rizík

Výsledkom procesu kvantifikácie rizík je súbor číselných hodnôt, ktoré reflektujú očakávaný ekonomický dopad identifikovaných rizikových udalostí počas životného cyklu Projektu. O hodnotu takto ocenených rizík Projektu bola na záver upravená hodnota nákladov Projektu, ku ktorým sa jednotlivé riziká viažu v rôznych etapách jeho realizácie. Hodnoty rizík boli v čase upravené o predpokladanú cenovú infláciu a prepočítané na ich čistú súčasnú hodnotu, ktorá vstupuje do výsledného vyhodnotenia výhodnosti PPP a PSC modelu v kapitole 5.5 tejto Štúdie. Výsledkom komplexnej analýzy rizík je matica rizík Projektu, ktorá je prílohou Štúdie (Príloha 2: Matica rizík Projektu).

V nasledujúcej tabuľke je uvedené sumárne vyjadrenie očakávanej hodnoty rizík pre oba modely obstarania:

**Tabuľka 67: Sumárne vyjadrenie očakávanej hodnoty rizík pre oba modely obstarania v nominálnom vyjadrení (v mil. EUR)**

Kategória rizika	Zadržané (mil. EUR)	Prenesené (mil. EUR)
Procesné riziká	22,4	13,3
Riziká spojené s projektovaním (návrhom)	0,3	8,5
Riziká spojené s lokalitou	2,1	7,9
Riziká spojené s výstavbou	–	45,2
Riziká prevádzkových nákladov	0,6	13,6
Riziká legislatívy a právne riziká	–	4,1
Finančné a ekonomické riziká	2,1	7,5
Vonkajšie riziká	1,2	1,2
Ostatné riziká	–	–
<b>Spolu</b>	<b>28,6</b>	<b>101,3</b>

Zdroj: Analýza Poradcov

Detailne rozpísaná matica rizík vrátane jednotlivých položiek je uvedená v Príloha 2: Matica rizík Projektu. V nasledujúcej tabuľke je uvedený sumár ocenených rizík podľa ich alokácie:

**Tabuľka 68: Sumár ocenených rizík v nominálnom vyjadrení (v mil. EUR)**

Kategória rizika	Alokácia	Ocenenie rizika (mil. EUR)
Riziká ponechané na verejný sektor	Verejný sektor	28,6
Riziká prenesené na súkromný sektor	Súkromný sektor	101,3
<b>Spolu</b>		<b>129,9</b>

Zdroj: Analýza Poradcov



#### 4.6.4 Záver

Analýza preukázala, že **Projekt sa vyznačuje vyšším rizikovým profilom než výstavba novej infraštruktúry**, a to najmä v dôsledku technickej a realizačnej neistoty a komplexného legislatívno-regulačného rámca. Tieto riziká vie efektívnejšie riadiť súkromný partner, ktorý má technologické kapacity, organizačné know-how a motiváciu vyplývajúcu z platobného mechanizmu viazaného na dostupnosť.

Kvantifikácia rizík ukazuje, že **celková hodnota zadržaných rizík dosahuje približne 28,6 mil. EUR, kým hodnota prenesených rizík je na úrovni 101,3 mil. EUR. Hodnota prenesených rizík predstavuje úsporu pre štát, ktorý je v Modeli PPP vystavený len hodnote rizík, ktoré zadržiava.**

Zatiaľ čo pri Modeli PSC zostáva na verejnom sektore celková hodnota rizík (129,9 mil. EUR), v Modeli PPP sa väčšina prenáša na súkromného partnera (101,3 mil. EUR). Tým sa znižuje expozícia štátu, zvyšuje predvídateľnosť nákladov a posilňuje argument pre off-balance sheet klasifikáciu podľa ESA 2010.

Výsledky preto potvrdzujú záver, že PPP model je z pohľadu riadenia rizík efektívnejším a finančne výhodnejším riešením než tradičný PSC prístup a predstavuje vhodný nástroj na zabezpečenie dlhodobej udržateľnosti Projektu.

## 4.7 Prehľad skúseností zo zahraničných projektov

### 4.7.1 Rapid Bridge Replacement (RBR) Pensylvánia USA

#### 4.7.1.1 Úvod a základné fakty o projekte

Projekt RBR predstavuje jeden z najväčších a najkomplexnejších PPP projektov v oblasti cestnej infraštruktúry v USA. Realizoval ho Pennsylvania Department of Transportation (PennDOT) s cieľom urýchlene obnoviť veľký počet mostov v zlom technickom stave a zároveň optimalizovať náklady na ich budúcu údržbu.

#### Kľúčové parametre projektu:

<b>Predmet projektu</b>	Obnova 558 mostov v rôznych častiach štátu, prevažne menších jedno a dvojpoľových mostných objektov na štátnych cestách, najmä vo vidieckych oblastiach.
<b>Hodnota projektu</b>	720 mil. USD
<b>Model zmluvy</b>	DBFM v rámci PPP. Súkromný partner zabezpečil návrh, financovanie, výstavbu a následnú údržbu mostov počas celej koncesnej lehoty.
<b>Konzorcium</b>	Plenary Walsh Keystone Partners (PWKP) – konzorcium zahŕňajúce finančných investorov Walsh Construction Company, Granite Construction Company – hlavní zhotovitelia HDR Inc. – projektant Walsh Infrastructure Management – správca údržby
<b>Dĺžka koncesie</b>	25 rokov od uvedenia mostov do prevádzky, s postupným odovzdávaním mostov zadávateľovi (PennDOT).
<b>Financovanie</b>	Kombinácia vlastného kapitálu koncesionára, emisie dlhopisov typu Private Activity Bonds, mobilizačných a míľnikových platieb od PennDOT počas výstavby a následných mesačných platieb za dostupnosť počas prevádzky
<b>Harmonogram</b>	Výstavba prebiehala v rokoch 2015 – 2020, pričom prípravná fáza vrátane tendra a uzavretia finančného modelu začala už v roku 2013.

*Zdroj: koncesná zmluva RBR projektu*

#### 4.7.1.2 Rozsah a štruktúra PPP kontraktu

Projekt zahŕňa 558 mostov rozmiestnených v rôznych častiach štátu Pensylvánia, vybraných z viac ako 2 000 mostov nachádzajúcich sa v nevyhovujúcom technickom stave. Výber bol realizovaný na základe kombinácie kritérií (veku mostu, technický stav, intenzita dopravy a vplyvu na okolie).

**Typológia mostov:** väčšina objektov predstavovala menšie, prevažne jednopolevé mosty s dvoma jazdnými pruhmi, čo umožnilo vysoký stupeň štandardizácie projektovej dokumentácie a samotnej výstavby.

**Geografické pokrytie:** objekty boli rozložené po celom štáte, pričom sa pôvodne plánovalo koordinovať výstavbu po regiónoch, no tento princíp sa z logistických dôvodov úplne nepodarilo udržať.

**Údržba:** súkromný partner sa zaviazal udržiavať mosty v definovanom technickom stave (stanovené minimálne hodnotenie podľa National Bridge Inspection Standards po dobu 25 rokov, vrátane všetkých konštrukčných častí a vybraných prístupových úsekov v rámci presne stanovených tzv. maintenance limits (výkonnostných noriem).

#### Zmluvná štruktúra a rozdelenie úloh:

Verejný partner vlastní všetky mosty po celý čas trvania kontraktu, zodpovedá za zimnú údržbu, dopravné značenie mimo mostov a prvú reakciu pri incidentoch.

Súkromný partner pripravil projektovú dokumentáciu a realizoval stavby podľa technických požiadaviek PennDOT.

#### Platobný mechanizmus:

- ▲ Mobilization Payment – úhrada po začatí činností na prípravu a mobilizáciu.
- ▲ Milestone Payments – čiastkové platby pri dosiahnutí kľúčových míľnikov výstavby.
- ▲ Availability Payments – pravidelné mesačné platby počas fázy údržby, podmienené dostupnosťou a stavom mostov, so sankciami za neplnenie.

#### 4.7.1.3 Financovanie projektu

Model projektu RBR bol nastavený tak, aby umožnil rýchle spustenie rozsiahlej obnovy mostov v krátkom časovom harmonograme a zároveň zabezpečil údržbu počas celej 25-ročnej koncesie.

Hlavným zdrojom financovania bola emisia tzv. Private Activity Bonds v celkovom objeme približne 720 mil. USD, ktorú v roku 2015 realizovala Pennsylvania Economic Development Financing Authority. Výnosy z predaja dlhopisov boli spolu s vlastným kapitálom koncesionára uložené na stavebný účet, z ktorého sa hradili priame náklady výstavby, úroky počas výstavby a transakčné poplatky.

#### **PennDOT, poskytoval počas realizácie projektu tri typy platieb:**

1. **Mobilization Payment** do výšky 15 mil. USD kryla náklady na prípravu stavenísk a zriadenie prevádzkového zázemia;
2. **Milestone Payments**, v súhrnnej hodnote približne 210 mil. USD boli vyplácané pri dosiahnutí definovaných míľnikov výstavby, vrátane záverečnej platby pri Substantial Project Completion, ktorá zároveň poslúžila na splatenie časti istiny dlhopisov;
3. **Availability Payments**, po uvedení mostov do prevádzky začal koncesionár dostávať pravidelné mesačné availability platby, z ktorých sa financuje údržba, obnova a splácanie záväzkov voči investorom.

Tento finančný model bol koncipovaný tak, aby väčšinu rizík spojených s nákladmi a harmonogramom výstavby niesol súkromný partner. Výška a kontinuita AVP počas prevádzky bola viazaná na dodržiavanie prísnych technických a prevádzkových štandardov. V prípade nedostatkov sa uplatňovali finančné zrážky. PennDOT si ponechal riziká vyplývajúce zo zmien legislatívy, makroekonomických podmienok a každoročného schvaľovania rozpočtu, z ktorého sa platby uhrádzali.

#### **4.7.1.4 Príprava a plánovanie**

Prípravná fáza RBR prebiehala v rokoch 2013 – 2015 a zahŕňala nielen technickú a finančnú prípravu, ale aj rozsiahle administratívne a koordinačné procesy medzi PennDOT a budúcim koncesionárom. PennDOT ešte pred podpisom zmluvy spracoval predbežné koncepčné návrhy pre vybrané mosty, hydrologické a hydraulické správy a pre 87 objektov zabezpečil povolenia k vodným tokom a výkupy pozemkov, aby sa tieto stavby mohli zaradiť do tzv. „early completion“ balíka a začať stavať bezprostredne po uzavretí kontraktu.

Počas tendra a po výbere koncesionára prebiehala finalizácia technických podmienok v podobe dokumentu Technical Provisions, ktorý detailne určoval požiadavky na návrh, výstavbu, údržbu a odovzdanie mostov. Súčasťou bolo aj presné stanovenie tzv. maintenance limits, ktoré definovali rozsah povinností koncesionára počas prevádzky. V rámci prípravy musel súkromný partner vypracovať projektový harmonogram, plán riadenia kvality, plán komunikácie so zainteresovanými stranami a systém riadenia dokumentácie, keďže objem zmluvných a technických podkladov presiahol tisíce dokumentov.

#### **4.7.1.5 Realizácia a organizačné nastavenie**

Výstavba v rámci RBR odštartovala v roku 2015 a bola rozvrhnutá do niekoľkých stavebných sezón s cieľom dosiahnuť ukončenie projektu do piatich rokov. Pôvodným zámerom bolo postupovať geograficky, aby sa dosiahli úspory z rozsahu pri presunoch mechanizmov a tímov, no z dôvodu rozdielnej pripravenosti jednotlivých lokalít a odlišnej náročnosti stavieb sa tento prístup nepodarilo uplatniť vo všetkých prípadoch. Mnohé mosty sa nakoniec realizovali jednotlivo podľa dostupnosti stavebných povolení, technických úprav a koordinácie s vlastníkmi inžinierskych sietí.

Dôležitou súčasťou organizačného nastavenia bolo využitie typizovaných návrhov pre jednotlivé kategórie mostov. Vďaka tomu bolo možné použiť prefabrikované nosné prvky, zábradlia a odvodňovacie komponenty vo veľkých sériách a následne ich rýchlo montovať priamo na stavbách.

Projekt si vyžadoval aj úzku koordináciu s inými investíciami a správou ciest, či už išlo o preložky inžinierskych sietí, úpravy príslušných komunikácií alebo zabezpečenie obchádzkových trás. Pri objektoch so zložitejším technickým alebo environmentálnym kontextom, napríklad pri premosteniach železníc alebo v blízkosti historických pamiatok, bolo potrebné zapojiť dodatočné schvaľovacie orgány a predĺžiť prípravnú fázu pred samotnou realizáciou.

Takto nastavená organizačná štruktúra a procesy umožnili súbežnú výstavbu desiatok mostov v rôznych častiach štátu, čo bolo kľúčové pre splnenie časového rámca projektu.

#### **4.7.1.6 Údržba počas koncesie**

Údržba v RBR je nastavená tak, aby zodpovednosť za technický stav mostov spočívala na súkromnom partnerovi počas celej 25-ročnej koncesie. PennDOT si ponechal len tie činnosti, ktoré súvisia s bežnou prevádzkou cestnej siete ako celku, napríklad zimná údržba, odstraňovanie dopravného značenia mimo mosta či prvotná reakcia na dopravné incidenty.

Rozsah povinností koncesionára bol definovaný prostredníctvom tzv. maintenance limits, ktoré pre každý most presne určovali hranicu, po ktorú je súkromný partner zodpovedný za údržbu. Do tohto rozsahu spadali všetky konštrukčné prvky mosta (nosná konštrukcia, ložiská, zábradlia, dilatačné škáry, odvodnenie, oporné múry) a tiež

prístupové úseky do dĺžky 150 m od konca mosta, zvodidlá do 30 m a úprava koryta vodného toku do vzdialenosti 15 m nad a pod mostom.

Závazkom koncesionára je aj vykonávanie pravidelných inšpekcií nezávislým poskytovateľom podľa štandardov NBIS. Medzi ďalšie práce vykonávané v rámci údržby sa zaraďujú: každoročné čistenie, preplachovanie mostov a včasná oprava zistených nedostatkov.

Technické podmienky zmluvy určujú výkonnostné štandardy (Maintenance Performance Requirements), pričom porušenia sú rozdelené do troch priorít podľa závažnosti. Kritické porušenia ohrozujúce bezpečnosť (Priorita 0) musia byť odstránené a zabezpečené dočasnými opatreniami do 24 hodín a trvalo odstránené zvyčajne do siedmich dní, menej závažné poruchy majú lehoty na opravu od týždňa do mesiaca.

Špecifickým mechanizmom je úprava zodpovednosti za škody spôsobené tretími stranami alebo prírodnými udalosťami. Koncesionár má povinnosť zabezpečiť okamžitú opravu, no ak náklady presiahnu zmluvne stanovený limit, môže si ich nárokovat' od PennDOT prostredníctvom systému Damage Recovery Program a administratívneho nástroja Reimbursement Activity Report. Tento model umožňuje rýchlu nápravu škôd a zároveň férové rozdelenie nákladov medzi verejný a súkromný sektor.

Po uplynutí koncesie musí koncesionár odovzdať všetky mosty v stave zodpovedajúcom zostatkovej životnosti definovanej v zmluve. Tento proces odovzdania zahŕňa komplexnú záverečnú inšpekciu, odstránenie všetkých nedostatkov a formálne prevzatie mostov späť do správy PennDOT.

#### 4.7.1.7 Mechanizmy riešenia incidentov a škôd

Systém riešenia incidentov a škôd je nastavený tak, aby zabezpečoval rýchlu reakciu na akékoľvek udalosti ovplyvňujúce bezpečnosť a prevádzku mostov, pričom zároveň jasne definoval finančné a zodpovednostné vzťahy medzi PennDOT a koncesionárom.

Prvým stupňom je centrálna evidencia podnetov prostredníctvom Customer Care Center, ktorú spravuje štát. Verejnosť môže prostredníctvom telefonической linky alebo online formulára nahlásiť problémy, ako sú poškodenia mostov, znečistenie vozovky, prekážky v jazdných pruhoch či poruchy dopravného značenia. Pracovníci PennDOT následne overujú, či sa podnet týka mosta v rámci PPP projektu a ak áno, priradia mu označenie „P3“ a odovzdajú ho koncesionárovi na riešenie. Koncesionár je povinný pravidelne reportovať stav vybavovania podnetov a dodržiavať stanovené reakčné časy.

V prípade tzv. Loss Event, čo predstavuje udalosť, ktorá poškodí most alebo jeho súčasti (napr. dopravná nehoda, povodeň, vandalizmus, požiar) je aktivovaný Damage Recovery Program. Tento program presne určuje postup oznamovania, rozsah opráv a spôsob financovania nápravy. Koncesionár je zodpovedný za okamžité zabezpečenie objektu a vykonanie opráv v súlade so zmluvnými štandardmi. Ak náklady presiahnu vopred určený finančný limit, môže koncesionár požiadať o refundáciu od PennDOT.

Na uplatnenie refundácie slúži formálny dokument Reimbursement Activity Report (RAR), ktorý obsahuje identifikáciu mosta, opis a dátum udalosti, kategorizáciu škody, fotodokumentáciu a kalkuláciu nákladov. Po schválení RAR sa náklady nad rámec limitu preplácajú zo strany PennDOT. Tento mechanizmus umožňuje spojiť rýchlosť zásahu, ktorú zabezpečoval súkromný partner, s transparentným finančným vyrovnaním medzi zmluvnými stranami.

Takto nastavené procesy tvoria systém, v ktorom je reakcia na incidenty promptná, náklady férovo rozdelené podľa zodpovednosti a všetky udalosti riadne zdokumentované pre účely kontroly a vyhodnocovania.

#### 4.7.1.8 Kľúčové podnety pre slovenský Projekt

Skúsenosti z pensylvánskeho projektu Rapid Bridge Replacement prinášajú viacero poznatkov, ktoré sú priamo využiteľné pri príprave PPP projektu zameraného na mosty v SR.

- ▲ Úspech Projektu rozsiahlej výmeny mostov závisí od kvality prípravnej fázy. Včasné vypracovanie projektovej dokumentácie, zabezpečenie kľúčových povolení a MPV pre vybrané objekty umožnilo v Pensylvánii zrýchliť realizáciu tzv. „early completion“ mostov.
- ▲ Význam presnej definície objektov údržby. V Pensylvánii tieto hranice jednoznačne určujú, za ktoré časti mosta, príslušných komunikácií a odvodňovacieho systému nesie koncesionár zodpovednosť. Zmluvná istota v tejto oblasti minimalizuje spory a uľahčuje kontrolu plnenia povinností.
- ▲ Použitie typizovaných konštrukcií umožňuje zefektívniť výrobu, logistiku a montáž, čím prispieva k zníženiu nákladov a skracovaniu času výstavby. V prípade projektu v Pensylvánii sa očakávané úspory nenaplnili v plnej miere najmä v dôsledku rozdielnej pripravenosti jednotlivých lokalít, ktoré si vyžadovali časté individuálne úpravy návrhov, ako aj iného spôsobu výpočtu platby za dostupnosť založeného na dostupnosti individuálnych mostov.

Na základe týchto skúseností bude návrh štandardizovaných mostov v rámci Projektu pripravený s vyššou mierou flexibility a technickej prispôbitelnosti, aby bolo možné reagovať na špecifiká konkrétnych lokalít bez potreby zásadných úprav. Zároveň budú platobné úseky definované spôsobom, ktorý reflektuje reálne prevádzkové

úseky, a výpočet dostupnosti bude prispôsobený tak, aby zohľadňoval geografické usporiadanie vhodné pre slovenské podmienky.

Výkonnostné štandardy a pokutové body potvrdzujú, že kvalitne nastavený kontrolný a pokutový systém je dôležitý pre dlhodobú udržateľnosť parametrov infraštruktúry. Pri príprave slovenského PPP projektu bude dôležité stanoviť nielen technické parametre, ale aj presné reakčné časy a procesy nápravy, aby sa zabezpečila nielen technická, ale aj prevádzková spoľahlivosť mostov počas celej koncesnej doby.

Pozitívne výsledky realizácie projektu RBR podnietili PennDOT k príprave jeho druhej fázy, ktorá je zameraná na komplexnejšie a technicky náročnejšie mostné objekty nezahrnuté v pôvodnom balíku. Skúsenosti nadobudnuté v rámci prvej fázy PPP projektu sa tak priamo premietli do rozhodnutia rozšíriť rozsah verejno-súkromného partnerstva aj na tieto zložitejšie konštrukcie.

#### **4.7.2 RBR Belgicko**

Región Flámsko realizuje program obnovy mostov v rámci iniciatívy OverBruggen. Cieľom je rýchlá renovácia, obnova a modernizácia celkovo 17 pohyblivých mostov a 49 pevných mostov na území Flámska.

Projekty sú realizované prostredníctvom dvoch samostatných PPP zmlúv (v DBFM modeli), ktoré zahŕňajú návrh, výstavbu, financovanie a dlhodobú údržbu mostov. V prípade pohyblivých mostov zabezpečuje Sweco Belgium projektové a inžinierske služby vrátane projektového manažmentu, technického návrhu, riadenia rizík, odhadu nákladov, minimalizácie negatívnych dopadov a monitorovania výstavby. Projekt zahŕňa aj systém diaľkového ovládania. Do roku 2032 je naplánované mať všetky pohyblivé štruktúry (mosty, plavebné komory, priehrady a čerpacie stanice) ovládateľné na diaľku. Sweco spolupracuje v integrovanom tíme s De Vlaamse Waterweg (správca vodných ciest) a ďalšími verejnými inštitúciami. Koncesionár participuje na všetkých fázach, od konceptu cez prípravu DBFM kontraktu až po fázu dostupnosti.



## 5 Analýza možností realizácie Projektu

Projekt bol z pohľadu možností realizácie detailne analyzovaný v dvoch základných alternatívach. Na jednej strane stojí tradičný model VO (PSC), pri ktorom všetky činnosti od prípravy projektovej dokumentácie až po zabezpečenie dlhodobej údržby zostávajú v kompetencii a na riziko verejného sektora. Na strane druhej je model verejno-súkromného partnerstva (PPP), kde sa kľúčové činnosti a riziká prenášajú na koncesionára, ktorý je za poskytnuté služby odmeňovaný formou platieb za dostupnosť.

Metodika MF SR vyžaduje, aby sa tieto dva prístupy systematicky porovnali a aby sa preukázalo, ktorý z nich prináša verejnému sektoru vyššiu hodnotu za peniaze.

**Porovnanie oboch modelov sa vykonáva v dvoch rovinách:**

- ▲ kvantitatívnej, ktorá je založená na finančných modeloch PSC a PPP, ktoré vyhodnocujú investičné a prevádzkové náklady, diskontované peňažné toky, čistú súčasnú hodnotu a výsledky testu hodnoty za peniaze;
- ▲ kvalitatívnej, ktorá skúma aspekty ako alokácia rizík medzi verejným a súkromným sektorom, motivácia na dodržiavanie kvalitatívnych štandardov, flexibilita pri riadení Projektu a dlhodobá udržateľnosť.

Cieľom tejto kapitoly je preto najprv jasne popísať princípy oboch modelov a následne ich porovnať v oboch uvedených dimenziách, aby bolo možné objektívne vyhodnotiť, ktorý spôsob realizácie je pre Projekt vhodnejší.

### 5.1 Model PPP

Model PPP predstavuje alternatívny variant, pri ktorom sa významná časť činností a rizík prenáša na súkromného partnera. Ide o model typu DBFOM, v rámci ktorého Koncesionár zabezpečí projektovanie, financovanie, realizáciu a následnú dlhodobú prevádzku a údržbu mostov počas celej doby trvania Koncesnej lehoty.

#### Rozsah a kvalita služby

V PPP modeli sa predpokladá rekonštrukcia **575 mostov (podľa zvoleného MIDI variantu)** a plnenie štandardu služby definovaného v kapitole 4.2. počas celej doby trvania Koncesnej lehoty. Tento štandard presne určuje, v akom technickom stave musia byť mosty po rekonštrukcii odovzdané do užívania a aké požiadavky musia spĺňať počas následnej prevádzky a údržby. Zahŕňa nielen samotnú rekonštrukciu do stanoveného technického stavu, ale aj dlhodobé udržiavanie mostov tak, aby ich stav neklesol pod požadovanú úroveň, zabezpečenie vysokej dostupnosti, dodržanie reakčných časov pri mimoriadnych udalostiach a riadne vykonávanie všetkých činností súvisiacich s údržbou a opravami. Tieto požiadavky sú pevne zakotvené v zmluve s Koncesionárom a tvoria základ pre nastavenie platobného mechanizmu za dostupnosť, ktorý podmieňuje výšku platieb dodržaním definovaných štandardov. Finančný model PPP preto priamo reflektuje všetky náklady, ktoré musí Koncesionár vynaložiť na dosiahnutie a udržiavanie tejto úrovne služby od investičných výdavkov na rekonštrukciu, cez prevádzkové náklady na údržbu, až po mechanizmy riadenia dostupnosti.

#### Záruky a riziká kvality

V PPP modeli je Koncesionár zmluvne viazaný udržiavať mosty v požadovanom stave po celé obdobie trvania koncesie. Kvalita je zabezpečená prostredníctvom **mechanizmu platieb za dostupnosť**, v ktorom platby od verejného sektora sú podmienené dodržaním výkonových a kvalitatívnych štandardov. V prípade nedodržania parametrov sa uplatňujú automatické zrážky alebo penalizácie. Po skončení Koncesnej lehoty sú mosty odovzdané späť štátu v dopredu stanovenom stave (tzv. *handback requirements*).

#### Spôsob realizácie a integračná kapacita

PPP model predpokladá realizáciu rekonštrukcií **po stavebných úsekoch**, teda v ucelených geografických celkoch zahŕňajúcich viacero mostných objektov. Tento prístup umožňuje efektívnejšie plánovanie výstavby, koordináciu dodávateľov a systematické riadenie Projektu. Koncesionár má povinnosť zrealizovať všetky rekonštrukcie v dohodnutom harmonograme a následne zabezpečovať údržbu a opravy počas trvania koncesie.

Podstatným predpokladom PPP je **schopnosť Koncesionára integrovať celý Projekt do väčších celkov (stavebných úsekov)**, z nasledovných dôvodov:

- ▲ **Organizačná kapacita:** Koncesionár disponuje špecializovaným projektovým manažmentom a má právomoci zmluvne integrovať dodávateľov aj subdodávateľov do jedného koordinovaného systému.
- ▲ **Finančná kapacita:** Koncesionár je schopný zabezpečiť financovanie celého balíka rekonštrukcií prostredníctvom dlhu a vlastného kapitálu, čím sa eliminujú rozpočtové limity štátu.

- ▲ **Technické know-how:** koncesionári, ktorí vstupujú do PPP, sú zvyčajne veľké stavebné skupiny alebo konzorciá s medzinárodnými skúsenosťami s riadením plošných infraštruktúrnych projektov. Na rozdiel od individuálnych zákaziek SSC vedia priniesť štandardizované postupy a synergie z rozsahu.
- ▲ **Dodávateľský trh:** PPP projekty priťahujú veľkých zahraničných hráčov, ktorí by sa do fragmentovaných tendrov SSC nezapojili. Tým sa zabezpečuje vyššia konkurencia ako aj kapacita na realizáciu rozsiahlej obnovy v kratšom harmonograme a s potenciálom využitia inovatívnejších postupov a technológií.

### Úspory z rozsahu

PPP model vychádza z predpokladu, že integrovaný prístup a realizácia po stavebných úsekoch umožňuje uplatniť **ekonomiku z rozsahu** počas celej fázy životného cyklu Projektu:

- ▲ **Efektívna mobilizácia zdrojov:** stavebná technika, personál a podporné kapacity môžu byť využité paralelne na viacerých mostoch v rámci jedného stavebného úseku, namiesto opakovanej mobilizácie pri individuálnych zákazkách.
- ▲ **Centralizovaný nákup materiálov a služieb:** väčšie objemy umožňujú získať lepšie jednotkové ceny stavebných materiálov a špecializovaných technológií.
- ▲ **Optimalizovaná projektová príprava a povoľovanie:** koordinácia projektovej dokumentácie pre celý stavebný úsek znižuje duplicitu a skracuje čas.
- ▲ **Jednotné riadenie dodávateľov a kontrola kvality:** Koncesionár môže uplatniť štandardizované procesy a zaviesť jednotný systém zodpovednosti.
- ▲ **Efektívnejšia údržba počas prevádzky:** dlhodobý kontrakt umožňuje aplikovať jednotné štandardy a postupy pre celý balík mostov, čo znižuje náklady a zvyšuje efektívnosť údržby.

### Rozpočtové predpoklady

V PPP modeli sa predpokladá, že verejný sektor nehradí investičné výdavky priamo počas výstavby, ale poskytuje Koncesionárovi **pravidelné platby za dostupnosť** po odovzdaní mostov do užívania. Tieto platby pokrývajú nielen investičné náklady a financovanie, ale aj náklady na prevádzku a údržbu počas trvania koncesie. Výška platieb je nastavená tak, aby zabezpečila rovnaký rozsah a kvalitu služby ako v PSC modeli. Vďaka vopred stanovenej výške platby je eliminované riziko prekročenia rozpočtu na rekonštrukcie a nepredvídateľného zvýšenia rozpočtového zaťaženia.

### Financovanie a vplyv na verejné financie

Financovanie Projektu v PPP modeli zabezpečuje Koncesionár prostredníctvom vlastného kapitálu a dlhu. Verejný sektor začína platiť až po dokončení a sprístupnení mostov. Platby za dostupnosť sú rozložené na celé obdobie trvania koncesie (30 rokov) pre daný platobný úsek. Účtovný dopad na deficit a dlh verejnej správy závisí od alokácie rizík medzi verejným a súkromným sektorom, pričom v modeli sa predpokladá mimobilančná klasifikácia v súlade s metodikou Eurostatu a MF SR.

## 5.2 Model PSC

Model PSC predstavuje hypotetický referenčný variant, ktorý slúži ako porovnávacia báza pre posúdenie vhodnosti realizácie Projektu formou PPP. Ide o model tradičného spôsobu obstarávania a financovania verejných investícií, v ktorom celý proces obnovy mostov zostáva v réžii verejného sektora. Zadáateľom a hlavným realizátorom by v tomto prípade bola pravdepodobne SSC, ktorá zabezpečuje prípravu projektovej dokumentácie, povoľovacie procesy, obstarávanie zhotoviteľov stavebných prác a následné riadenie výstavby. Po dokončení rekonštrukcií by SSC prevzala zodpovednosť za dlhodobú prevádzku a údržbu mostných objektov.

### Rozsah a kvalita služby

Porovnanie PSC a PPP sa neopiera o rozdiel v rozsahu služby, ale o rozdiel v spôsobe organizácie realizácie, v rozdelení rizík a v časovaní verejných výdavkov. Predmetom posudzovaného PSC modelu je rovnaký rozsah ako v prípade PPP – teda **575 mostov**. V záujme metodického súladu a objektívneho porovnania sa predpokladá, že rozsah služby a kvalitatívny štandard by boli identické ako v PPP modeli, t. j. že SSC by musela zabezpečiť rovnakú úroveň rekonštrukcie, priebežnej údržby a dostupnosti mostov počas hodnoteného obdobia.

### Záruky a riziká kvality

Predpokladá sa, že stavební dodávatelia v tradičnom modeli poskytnú záruku kvality v trvaní približne päť rokov, čo zodpovedá štandardnej praxi v stavebníctve. Po uplynutí tejto doby však všetky riziká spojené s predčasným

opotrebovaním, chybami v projektovej dokumentácii alebo s potrebou rozsiahlejších opráv prechádzajú späť na verejný sektor. V PSC modeli tak štát nesie riziko dodatočných investičných výdavkov počas celého životného cyklu mostov, bez možnosti ich preniesť na zhotoviteľa.

### Spôsob realizácie

Na rozdiel od PPP modelu sa v PSC variante nepredpokladá obnova po stavebných úsekoch. Tento predpoklad je založený na doterajšej praxi a organizačných možnostiach SSC. Správca má vo svojej správe približne 1 800 mostov a je povinný priebežne riešiť ich údržbu a rekonštrukcie. V minulosti SSC nikdy nepristúpila k plošnej obnove mostov vo forme ucelených stavebných úsekov a nemá zavedené procesy, ani organizačné či personálne kapacity na obstaranie či riadenie rozsiahlych kontraktov, ktoré by zahŕňali rekonštrukciu stoviek mostov. Všetky rekonštrukcie sa doteraz zadávali formou individuálnych zákaziek pre samostatné mosty alebo menšie skupiny objektov v jednom regióne. Na prvý pohľad by sa mohlo zdať, že vyšší rozpočtový rámec by umožnil SSC prijať viac ľudí a zaviesť prax stavebných úsekov. V skutočnosti však existuje niekoľko zásadných bariér, ktoré bránia takémuto prístupu:

- ▲ **Procesná a legislatívna zložitosť obstarávania:** verejné obstarávanie pre veľké stavebné úseky by znamenalo niekoľkonásobne náročnejšiu prípravu, vyššie riziko námietok a odkladov, a tým spomalenie procesu. V prostredí SSC, ktorá musí súbežne riadiť stovky menších zákaziek, by to viedlo skôr k paralyzácii než k zrýchleniu.
- ▲ **Absencia precedensu a know-how:** SSC nikdy nerealizovala zákazku v rozsahu stoviek mostov, ani nemá zavedený systém riadenia dodávateľov a subdodávateľov na takejto úrovni. Zavedenie takéhoto modelu by si vyžadovalo dlhoročnú prípravu, reorganizáciu a budovanie interných procesov, čo nie je realistické v horizonte, v rámci ktorého by malo dôjsť k zásadnému zlepšeniu stavu mostných objektov tak, aby sa predišlo kolapsu siete ciest I. triedy.
- ▲ **Konkurenčné priority:** SSC je povinná zabezpečovať údržbu a obnovu celej siete ciest I. triedy vrátane všetkých mostov v počte 1 762, z ktorého je približne polovica v zlom, nevyhovujúcom alebo havarijnom stave. SSC nastavuje investičné priority podľa naliehavosti opráv, nie systematickým nastavením dlhodobého plánu opráv ucelených úsekov ciest, ktoré by zahŕňali vyšší počet mostov naraz. Zároveň je SSC naďalej zodpovedná aj za mosty, ktoré zo vzorky pre PPP vypadli úplne, ako napríklad mosty križujúce železničné trate. Nedokáže preto sústrediť kapacity výlučne na 575 mostov vybraných v rámci tohto Projektu ako je tomu pri PPP, v rámci ktorého Koncesionár dostane špecifickú zodpovednosť a zdroje iba pre daný balík.
- ▲ **Rozpočtový rámec vs. realizovateľnosť:** aj keby štát výrazne navýšil rozpočtové prostriedky určené na obnovu mostov, SSC by ich v praxi dokázala čerpať iba formou väčšieho množstva individuálnych zákaziek rozptýlených po celom území, nie prostredníctvom centrálne koordinovaných stavebných úsekov.
- ▲ **Limity stavebného trhu v SR:** tradičné obstarávania SSC oslovujú najmä menších a stredne veľkých domácich stavebných dodávateľov. Tí sú schopní realizovať jednotlivé mosty alebo regionálne zákazky, no nemajú kapacitu zvládnuť rekonštrukciu stoviek mostov v jednej stavebnej sezóne. Veľkí zahraniční hráči sa do takýchto tendrov obvykle nezapájajú, pretože sú zameraní na komplexné projekty s vyššou pridanou hodnotou. V PSC modeli preto neexistuje reálna možnosť pritiahnúť dostatočne silných zhotoviteľov na plošnú obnovu.

### Rozpočtové predpoklady

V PSC variante sa predpokladá, že štát by na obnovu mostov vyčlenil rámec o veľkosti približne 100 mil. EUR ročne. Táto úroveň vychádza z interných podkladov SSC, ktoré identifikovali približne takýto objem zdrojov ako minimálne potrebný na postupné zlepšenie stavu mostnej infraštruktúry. Štát tak hradí investičné výdavky priamo v čase výstavby, vrátane nevyhnutných prípravných nákladov (projektová dokumentácia, povoloňacie procesy, verejné obstarávanie), a následne každoročne kryje výdavky na údržbu a opravy. Realizácia takéhoto objemu investícií by si vyžadovala podstatné posilnenie interných kapacít SSC, najmä v oblasti prípravy a riadenia zákaziek po celej SR.

### Financovanie a vplyv na verejné financie

Financovanie v PSC modeli je zabezpečené priamo zo štátneho rozpočtu, prípadne doplnené zdrojmi z fondov EÚ. Všetky kapitálové výdavky sa okamžite započítavajú do deficitu verejných financií a v prípade dlhového financovania priamo zvyšujú verejný dlh v zmysle metodiky ESA 2010. Všetky riziká spojené s prípravou, realizáciou i prevádzkou zostávajú na strane verejného sektora – riziko meškania povoloňacích procesov, prekročenia nákladov pri výstavbe, nedodržania kvality stavebných prác či nepredvídaných výdavkov na údržbu.

**Tabuľka 69: Základné predpoklady Modelu PSC a Modelu PPP**

Oblasť	Model PPP	Model PSC
<b>Typ modelu</b>	DBFOM. Koncesionár zabezpečuje návrh, financovanie, realizáciu, prevádzku a údržbu.	Tradičný model obstarávania a financovania. SSC zabezpečuje prípravu, obstarávanie, kontrolu nad realizáciou a údržbu.
<b>Rozsah Projektu</b>	575 mostov vo zvolenom MIDI variante.	575 mostov
<b>Rozsah a kvalita služby</b>	Plnenie štandardu služby definovaného v kap. 4.2 počas celej koncesie: odovzdanie v požadovanom technickom stave, povinná údržba, dostupnosť, reakčné časy a riadenie výluk. Finančný model odráža náklady na tento štandard.	Rovnaký rozsah a štandard služby ako v PPP. Predpoklad je metodicky nutný, aby bolo porovnanie objektívne. Pribežné náklady na plnenie štandardov sú znášané priamo SSC, nie dodávateľom rekonštrukcie.
<b>Záruky a kvalita</b>	Zmluvná povinnosť Koncesionára udržiavať mosty v požadovanom stave počas celej koncesie. Platby viazané na dodržanie štandardov, handback v definovanom stave.	Zhotoviteľ poskytuje záruku obvykle na 5 rokov. Po jej uplynutí všetky riziká kvality a dodatočných opráv nesie štát.
<b>Spôsob realizácie</b>	Realizácia po stavebných úsekoch – ucelené geografické celky. Integrovaný prístup Koncesionára, systematické riadenie a koordinácia.	Realizácia individuálne po mostoch alebo menších zákazkách. SSC nemá kapacity ani precedens na riadenie stavebných úsekov.
<b>Integračná kapacita</b>	Koncesionár má organizačnú, finančnú a technickú kapacitu integrovať Projekt do väčších celkov a riadiť rozsiahle kontrakty.	SSC zabezpečuje prípravu a riadenie individuálnych zákaziek; organizačné a personálne limity neumožňujú integráciu Projektu.
<b>Ekonomika z rozsahu</b>	Predpokladaná: úspory pri mobilizácii zdrojov, centrálom nákupe, projektovej príprave a údržbe počas životného cyklu.	Nepredpokladaná: každá zákazka riešená samostatne, bez možnosti využiť materiálne synergie z rozsahu.
<b>Rozpočtové predpoklady</b>	Verejný sektor platí vopred definované platby za dostupnosť po odovzdaní mostov. Platby pokrývajú investície, financovanie a údržbu.	Štát vyčleňuje stabilný ročný rámec zo svojho rozpočtu. Financuje výstavbu priamo v čase realizácie a každoročnú údržbu.
<b>Financovanie a účtovanie</b>	Investície financuje Koncesionár (vlastný kapitál + bankový úver). Účtovný dopad podľa ESA 2010 závisí od alokácie rizík (predpoklad mimobilančnej klasifikácie).	Investičné výdavky hradené zo štátneho rozpočtu. Okamžitý vplyv na deficit a dlh podľa ESA 2010.

*Zdroj: Finančná analýza Poradcov*

## 5.3 Predpoklady finančných modelov

Predpoklady finančných modelov PPP a PSC vychádzajú z informácií, ktoré boli poskytnuté Zadávateľom, inými záujmovými skupinami, finančnými inštitúciami alebo sú výsledkom testovania trhu, odborného odhadu panelu expertov a dlhodobých skúseností Poradcov.

Predpoklady finančných modelov sú rozdelené do nasledujúcich celkov:

- ▲ Všeobecné predpoklady,
- ▲ Časové predpoklady,
- ▲ Predpoklady výdavkov,
- ▲ Predpoklady financovania,
- ▲ Predpoklady peňažných tokov Finančného modelu.

### 5.3.1 Všeobecné predpoklady

Všeobecné finančné predpoklady sa týkajú vstupov, ktoré ovplyvňujú oba modely.

#### Indexácia

Cenová hladina vstupov určených v čase prípravy Štúdie je v projektovaných rokoch indexovaná v krátkodobom horizonte (do konca roka 2029) inflačným predpokladom zverejneným v makroekonomickej prognóze MF SR zo 72. zasadnutia Výboru pre makroekonomické prognózy (jún 2025). V dlhodobom horizonte (od roku 2030) je použitá miera inflácie na úrovni 2 %, ktorá zodpovedá dlhodobému inflačnému cieľu ECB.

## Diskontná sadzba

Diskontná sadzba vyjadruje hypotetické príjmy z najlepšej možnej obetovanej alternatívnej príležitosti, ktorej sa Zadávateľ vzdá kvôli realizácii Projektu. Sadzba je stanovená na základe Rámca na hodnotenie verejných investičných projektov v SR, ktorý vychádza z odporúčaní EK a na finančnú analýzu definuje diskontnú sadzbu 4 %. Keďže je diskontná sadzba jeden z kľúčových vstupov vo finančných modeloch, ktorý má potenciál výrazne ovplyvniť ich výstupy, bol tento parameter zvolený ako jeden z parametrov, ktoré sú testované v rámci analýzy citlivosti.

## Daňové a účtovné predpoklady

Daňové a účtovné predpoklady sú detailne analyzované a definované v kapitole 4.3 a sú použité konštantne počas celého modelovaného obdobia. V priebehu modelovaného obdobia sa neuvažuje so zmenou daňových sadzieb.

Tabuľka 70: Všeobecné finančné predpoklady

Parameter	Definovaná hodnota vo Finančnom modeli (%)
Dlhodobá miera inflácie	2,00
Diskontná sadzba	4,00
Daň z príjmu právnických osôb	24,00
Daň z pridanej hodnoty	23,00

Zdroj: Finančná analýza Poradcov

### 5.3.2 Časové predpoklady

Rozdiel v časových predpokladoch medzi Modelom PSC a Modelom PPP je determinovaný najmä odlišným prístupom k výstavbe. Model PPP je založený na predpoklade, že Koncesionár využíva úspory z rozsahu vďaka dostupným technológiám a zdrojom, ktoré Zadávateľ v Modeli PSC nemá k dispozícii, a vie Projekt realizovať metódou stavebných úsekov v kratšom časovom horizonte. Model PSC pracuje s predpokladom rekonštrukcie individuálnych mostov, pričom pre každý rok je určený počet mostov, ktorých výstavba v danom roku začne. Vzhľadom na nemožnosť presného nastavenia poradia individuálnych mostov Model PSC pracuje s priemernými parametrami pre jednotlivé mosty vrátane priemernej dĺžky výstavby jedného mosta. Tieto predpoklady sú kalkulované z rovnakej skupiny mostov, aká je plánovaná pre Model PPP.

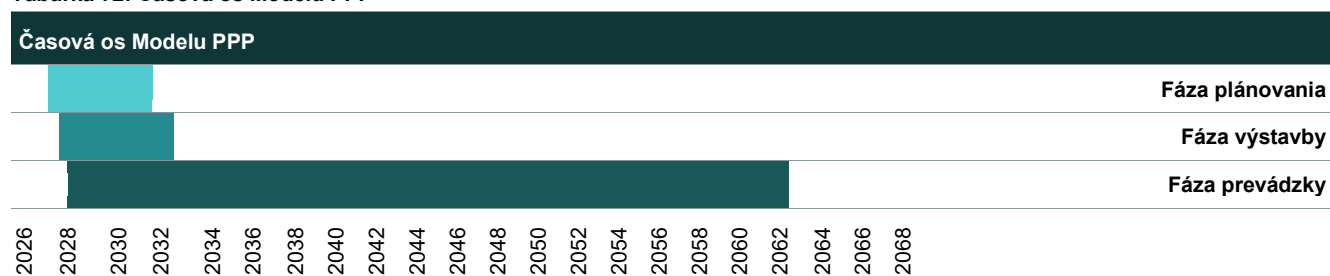
Tabuľka 71: Časové predpoklady Modelu PPP

Časový parameter	Začiatok	Koniec
Modelované obdobie	01.01.2026	31.12.2068
Finančné uzavretie	-	01.10.2027
Fáza plánovania	01.10.2027	29.02.2032
Fáza výstavby	01.03.2028	31.12.2032
Fáza prevádzky	01.06.2028	31.12.2062

Zdroj: Finančný model Poradcov



**Tabuľka 72: Časová os Modelu PPP**



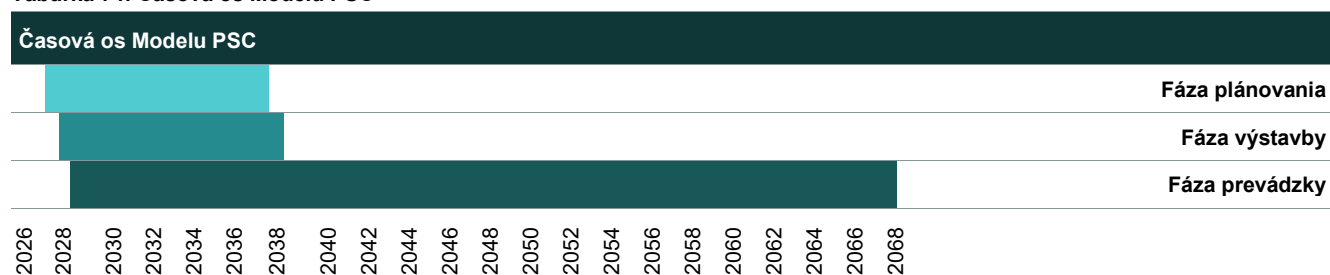
Zdroj: Finančný model Poradcov

**Tabuľka 73: Predpoklad časového harmonogramu Modelu PSC**

Časový parameter	Začiatok	Koniec
Modelované obdobie	01.01.2026	31.12.2068
Fáza plánovania	01.09.2027	28.02.2038
Fáza výstavby	01.03.2028	31.08.2038
Fáza prevádzky	01.09.2028	31.08.2068

Zdroj: Finančný model Poradcov

**Tabuľka 74: Časová os Modelu PSC**



Zdroj: Finančný model Poradcov

Horizont modelovania bol stanovený jednotne pre oba Modely s cieľom zabezpečiť analýzu porovnateľných súčasných hodnôt v oboch prípadoch. Harmonogram pre PSC Model bol v súlade s metodikou MF SR stanovený tak, aby reflektoval reálne kapacity verejného sektora pri realizácii obnovy mostov.

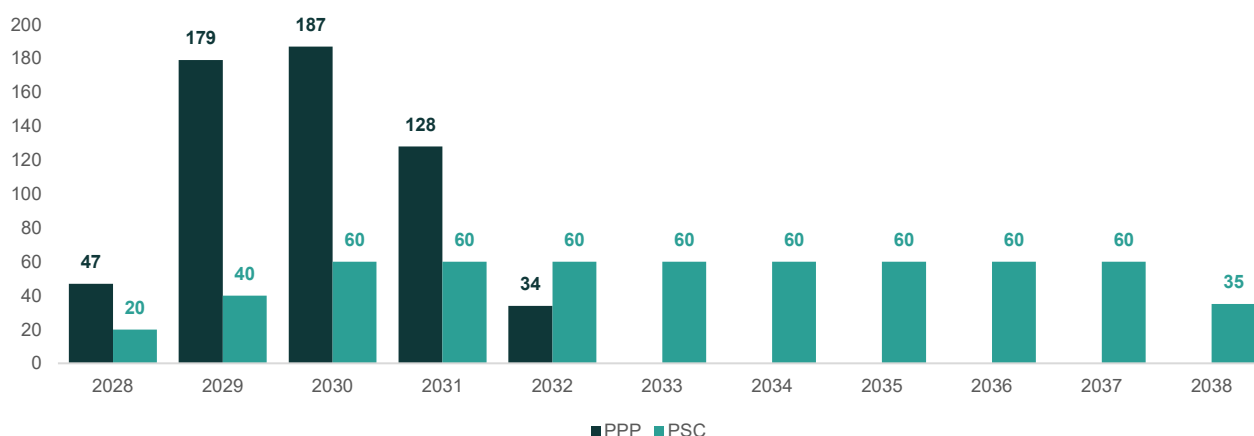
Z údajov SSC a historickej praxe vyplýva, že dlhodobý ročný priemer obnovy mostov financovanej priamo zo štátneho rozpočtu predstavuje približne 13 mostov ročne. Tento objem SSC zvláda pri existujúcich organizačných a realizačných kapacitách aj popri iných prioritných projektoch výstavby a údržby ciest I. triedy.

Na základe konzultácií so SSC a posúdenia ich interných procesov bolo konštatované, že takýto výkon nepostačuje na riešenie akútneho technického stavu mostov. Preto bol do PSC modelu zavedený predpoklad postupného navyšovania kapacít, pričom cieľovým stavom je 60 mostov ročne. Tento objem bol označený ako realistická hranica, ktorú by verejný sektor dokázal dosiahnuť za predpokladu zásadného posilnenia interných kapacít a procesov.

Ramp-up krivka, podľa ktorej sa v roku 2028 predpokladá realizácia 20 mostov a v roku 2029 už 40 mostov, reflektuje nevyhnutnosť postupného budovania kapacít a trhového zázemia (projekčné a realizačné kapacity, administratívne procesy, stavebné povolenia). Skokové navýšenie hneď na cieľovú hodnotu by bolo v rozpore so skúsenosťami SSC a viedlo by k vysokému riziku nerealistických predpokladov v PSC variante.

Stanovenie hranice 60 mostov ročne zároveň umožňuje dosiahnuť zásadné zlepšenie STS krivky, keďže prevyšuje tzv. ideálny rozsah 41 mostov ročne. Tento rozsah taktiež dáva do kontextu analýzu ÚHP, podľa ktorej by ideálny scenár pre celú cestnú sieť predstavoval obnovu až 120 mostov ročne. Vzhľadom na to, že projekt PPP Mosty sa zameriava na obnovu 575 mostov (teda približne polovicu z 1 200 problémových mostov v celej sieti) zvolený objem je konzistentný s rámcovou predstavou o potrebnom rozsahu zásahu.

**Graf 55: Rozloženie počtu mostov rekonštruovaných v jednotlivých modeloch (alokácia podľa roku začiatku výstavby)**



Zdroj: Finančný model Poradcov

### 5.3.3 Predpoklady výdavkov

Predpoklady výdavkov sú rozdelené a nižšie popísané nasledovne:

- ▲ Náklady spojené s prípravou Projektu;
- ▲ Náklady spojené s poistením;
- ▲ Stavebné náklady;
- ▲ Administratívne náklady;
- ▲ Prevádzkové náklady;
- ▲ Náklady životného cyklu.

#### Náklady spojené s prípravou Projektu

Pri určovaní nákladov, ktoré sú spojené s prípravou a plánovaním Projektu sa vychádzalo primárne z odborných odhadov Poradcov ako aj odhadov Zadávateľa a skúseností SSC. Hlavnými položkami v tejto kategórii výdavkov sú náklady spojené s projektovou dokumentáciou jednotlivých mostov, v ktorej sa počíta s ich obhliadkami a plánovaním harmonogramu stavebných prác.

Súčasťou výdavkov spojených s prípravou Projektu je aj MPV pozemkov, na ktorých mosty ležia. V prípade PPP aj PSC Štúdia predpokladá identické výdavky na MPV a s tým spojenú dokumentáciu, ktoré štát vynaloží v rozdielnom časovom období, čím vzniká finančný rozdiel.

Náklady štátu na VO sú pre oba varianty rozdielne. V prípade PPP sú tieto náklady zahrnuté v nákladoch na Poradcov, zatiaľ čo v prípade PSC sú tieto náklady odhadované na 15 tis. EUR na každý most a budú vynaložené v priebehu fázy plánovania.

**Tabuľka 75: Predpokladané výdavky spojené s prípravou Projektu (v tis. EUR)**

Podkategórie výdavkov spojených s prípravou Projektu	Model PPP	Model PSC
Projektová dokumentácia (náklad realizátora)	19 364	25 966
Náklady na VO (náklad verejného sektora)	5 447	10 205
MPV a dokumentácia (náklad verejného sektora)	30 000	35 495
<b>CELKOM</b>	<b>54 811</b>	<b>71 666</b>

Zdroj: Finančný model Poradcov

#### Náklady spojené s poistením

Predpoklady nákladov spojených s poistením sú rovnaké pre Model PPP aj Model PSC. Tieto náklady sú kategorizované na náklady na poistenie vo fáze výstavby a náklady na poistenie vo fáze prevádzky, pričom obe kategórie sú rátané na báze percenta hodnoty stavebných nákladov.

**Tabuľka 76: Predpokladané výdavky spojené s poistením (v tis. EUR)**

Podkategórie výdavkov spojených s poistením	Model PPP	Model PSC
Poistenie počas doby výstavby	2 194	2 986
Poistenie počas doby prevádzky	13 517	21 271
<b>CELKOM</b>	<b>15 711</b>	<b>24 257</b>

Zdroj: Finančný model Poradcov

### Stavebné náklady

Vzhľadom na obmedzené finančné aj personálne kapacity SSC, ako aj ďalšie faktory popísané v úvode kapitoly, Model PSC predpokladá výrazné predĺženie stavebnej fázy (11 stavebných sezón v Modeli PSC oproti 5 stavebným sezónam v Modeli PPP). Z dôvodu dlhšieho harmonogramu, rekonštrukcie mostov individuálne namiesto ucelených úsekov, a s tým súvisiaceho odlišného spôsobu obstarávania sa predpokladá, že v Modeli PSC nebudú dosiahnuté také úspory z rozsahu ako v Modeli PPP. To sa odráža vo vyšších modelovaných kapitálových výdavkoch v Modeli PSC. Predĺženie fázy výstavby tiež znamená vyšší vplyv inflácie, čo má za následok ďalšie navýšenie nominálnej hodnoty výdavkov. Stavebné náklady zahŕňajú prípravu staveniska, stavebnú aj technickú časť vrátane búracích a čistiacich prác, vyvolané investície a nákup monitorovacích zariadení.

**Tabuľka 77: Predpokladané kapitálové výdavky (v tis. EUR)**

Podkategórie kapitálových výdavkov	Model PPP	Model PSC
Stavebné náklady	503 928	672 484
Vyvolané investície	129 807	296 176
Monitorovacie zariadenia a systémy	3 696	4 933
<b>CELKOM</b>	<b>637 432</b>	<b>973 593</b>

Zdroj: Finančný model Poradcov

### Administratívne náklady

V Modeli PPP sú tieto výdavky spojené so zriadením a prevádzkou SPV a inými administratívnymi nákladmi Koncesionára. Do administratívnych nákladov sa radia aj personálne náklady na realizáciu Projektu a nevyhnutné navýšenie personálnych kapacít.

Keďže Model PSC nepredpokladá zriadenie SPV, primárne administratívne náklady súvisiace s realizáciou tohto scenára predstavujú personálne výdavky SSC spojené s navýšením počtu zamestnancov, ktorí budú zodpovední za realizáciu rekonštrukcií mostov.

**Tabuľka 78: Predpokladané administratívne výdavky (v tis. EUR)**

Podkategórie administratívnych výdavkov	Model PPP	Model PSC
Náklady SPV	30 050	0
Navýšenie personálnych kapacít (náklad verejného sektora)	18 246	56 372
Personálne náklady na realizáciu Projektu	117 608	124 873
<b>CELKOM</b>	<b>165 903</b>	<b>181 245</b>

Zdroj: Finančný model Poradcov

### Prevádzkové náklady

Do prevádzkových nákladov patria v oboch modeloch 2 kategórie prevádzkových výdavkov.

Do nákladov spojených s nestavebnou údržbou sú zahrnuté pravidelné čistenie jednotlivých častí mosta, doťahovanie skrutkových spojov, mazanie ložísk, údržba monitorovacích systémov na sledovanie technického stavu mosta a pravidelné osobné inšpekcie. Model PPP počíta s predpokladom, že Koncesionár dokáže pri tejto kategórii prevádzkových nákladov využiť úspory z rozsahu a znížiť trhovú cenu nestavebných nákladov.

Do nákladov spojených so stavebnou údržbou sú zahrnuté nepravidelné činnosti, ktoré sa vykonávajú po uplynutí definovaného cyklu obnovy. Do týchto nákladov patrí obnova náterov, ochranných obkladov, oprava lokálnych porúch, obnova obrusnej vrstvy, oprava murovaných pilierov a klenieb, údržba systému na identifikovanie nepredvídateľných udalostí, údržba kamerových systémov a diagnostika mostov. Pri stavebných prevádzkových nákladoch nie je predpoklad úspor z rozsahu, keďže sa tieto činnosti vykonávajú jednorazovo, alebo v nepravidelných intervaloch a cenový rozdiel vyplýva z rozdielného rozloženia v čase.

**Tabuľka 79: Predpokladané prevádzkové výdavky (v tis. EUR)**

Podkategória prevádzkových výdavkov	Model PPP	Model PSC
Nestavebné prevádzkové náklady	34 080	70 293
Stavebné prevádzkové náklady	57 634	61 364
<b>CELKOM</b>	<b>91 714</b>	<b>131 657</b>

Zdroj: Finančný model Poradcov

### Náklady životného cyklu (LCC)

Výdavky životného cyklu predlžujú životnosť mostov a od prevádzkových výdavkov sa líšia najmä tým, že sú jednorazové a so značne vyššou hodnotou. Tieto výdavky slúžia na financovanie zásadných opráv, rekonštrukcií alebo výmeny celých častí mostov. Podľa expertného odhadu sú priemerné výdavky životného cyklu stanovené na 20 % hodnoty výstavby mostu v danom čase. Model PPP počíta s povinnosťou Koncesionára odovzdať mosty Zadávateľovi na konci Koncesnej lehoty minimálne v kategórii STS III, a teda existuje odôvodnený predpoklad výdavkov životného cyklu krátko pred skončením Koncesnej lehoty. V rámci Modelu PPP preto rátame s uskutočnením LCC opráv 29 rokov po ukončení výstavby príslušného stavebného úseku. Model PSC počíta pri každom moste s predpokladanými výdavkami životného cyklu na rovnakom princípe.

**Tabuľka 80: Predpokladané výdavky životného cyklu (v tis. EUR)**

Podkategória výdavkov životného cyklu	Model PPP	Model PSC
Výdavky životného cyklu	179 783	238 278
<b>CELKOM</b>	<b>179 783</b>	<b>238 278</b>

Zdroj: Finančný model Poradcov

## 5.3.4 Predpoklady financovania

### 5.3.4.1 Predpoklady financovania Modelu PSC

Model PSC predpokladá, že verejný obstarávateľ bude financovať všetky stavebné náklady formou dlhu. Dlhové financovanie je z hľadiska modelovania čerpané vždy na začiatku roka v hodnote, ktorá predstavuje plánované výdavky na obdobie nasledujúcich 12 mesiacov. Splátky istiny z každej takejto novej tranže sú následne splácané na kvartálnej báze rovnomerne po dobu 10 rokov, s oneskorením prvej splátky o 12 mesiacov.

Úroková sadzba použitá na modelovanie dlhového financovania v PSC vychádza z aktuálneho trhového výnosu 10-ročných štátnych dlhopisov SR (referenčný benchmark). Na projekciu v čase uplatňujeme k forwardovej krivke 6M EURIBOR kalibrovaný spread, definovaný ako rozdiel medzi uvedeným 10-ročným výnosom a súčasným krátkodobým nákladom financovania. Tento spread slúži ako stabilná aproximácia rozdielu medzi krátkodobými a dlhodobými sadzbami a zároveň zachytáva country risk premium.

Súčasťou nákladov na financovanie Modelu PSC sú aj náklady súvisiace so získaním tohto financovania, ktoré sú uvedené v nasledujúcej tabuľke.

**Tabuľka 81: Predpokladané údaje k bankovému financovaniu Modelu PSC**

Predpoklady financovania	
Celkové úrokové náklady	3,42% - 4,60%
Doba splácania istiny	10 rokov
Frekvencia splácania	Kvartálna

Predpoklady financovania	
Amortizačný profil splátky istiny	Rovnomerný, s 12m odkladom
Poplatok za poskytnutie financovania	0,2%
Jednorazové transakčné náklady	350 tis. EUR

Zdroj: Testovanie trhu

#### 5.3.4.2 Predpoklady financovania Modelu PPP

Možnosti financovania v rámci Modelu PPP boli stanovené predovšetkým na základe výsledkov testovania trhu, ktorého cieľom bolo overiť predbežný záujem a podmienky potenciálnych financujúcich inštitúcií. Oslovené subjekty indikovali, že za vopred definovaných parametrov Projektu sú pripravené participovať na jeho financovaní. Na základe získaných odpovedí možno konštatovať, že financovanie Projektu by mohlo byť zabezpečené kombináciou zdrojov poskytovaných komerčnými bankami, medzinárodnými finančnými inštitúciami a národnými finančnými inštitúciami.

Model PPP zároveň predpokladá povinnú kapitálovú participáciu Koncesionára prostredníctvom akcionárskeho vkladu do základného imania projektovej spoločnosti (SPV) a poskytnutia akcionárskeho úveru. Táto štruktúra je v súlade s medzinárodnou praxou pri projektoch typu DBFOM a zabezpečuje vhodné rozdelenie rizík medzi verejným a súkromným sektorom. V základnom scenári sa uvažuje s konzervatívnym pomerom vlastných a cudzích zdrojov na úrovni 85 % dlhu, keďže ide o prvý PPP projekt svojho druhu v regióne. Nie je však vylúčené, že v prípade priaznivých podmienok na trhu by bolo možné dosiahnuť aj vyšší pomer zapojenia dlhového financovania. Tabuľka 82 sumarizuje prehľad dostupných zdrojov financovania a ich štruktúru.

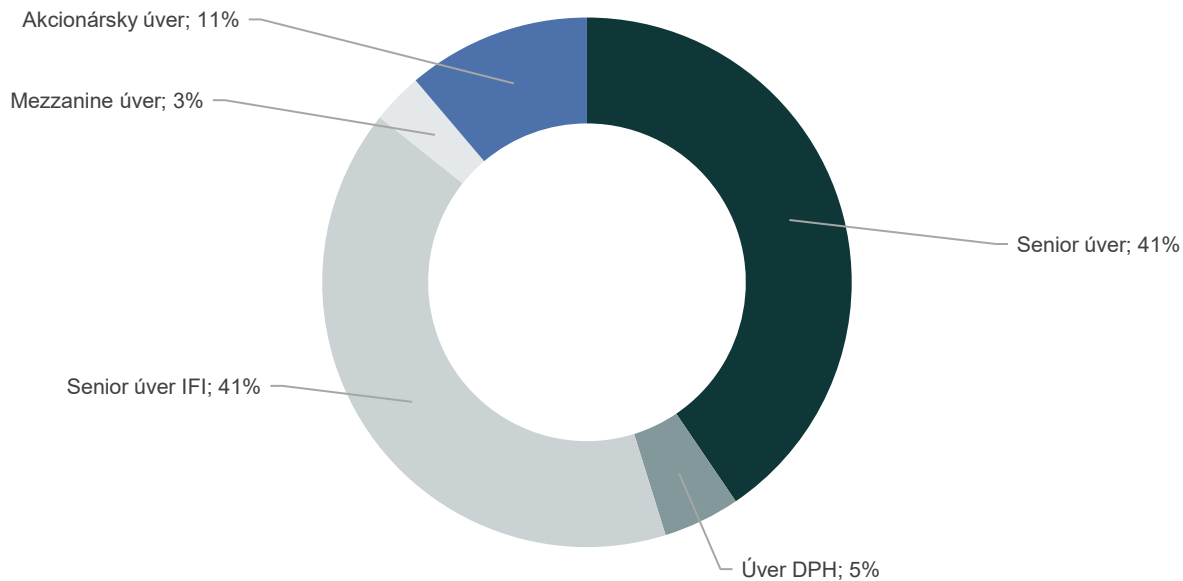
Tabuľka 82: Predpokladaná štruktúra financovania Modelu PPP

Predpoklady financovania Modelu PPP	Typ financovania	Charakteristika
Komerčné banky	Senior úver	Úver poskytnutý na pokrytie kapitálových výdavkov
	Úver na krytie DPH	Úver poskytnutý na pokrytie krátkodobých daňových záväzkov
Medzinárodné finančné inštitúcie (IFI)	Senior úver	Úver poskytnutý na pokrytie kapitálových výdavkov
Národné finančné inštitúcie	Mezzanine úver	Úver poskytnutý na pokrytie kapitálových výdavkov podriadený Senior úveru
Koncesionár	Akcionársky úver	Úver poskytnutý na pokrytie kapitálových výdavkov podriadený ostatným formám financovania
	Vklad základného imania do SPV	Zákonom stanovená minimálna hranica vkladu

Zdroj: Finančná analýza Poradcov



**Graf 56: Podiel zdrojov financovania Modelu PPP**



Zdroj: Finančný model Poradcov

**Tabuľka 83: Predpokladané kovenanty financovania Modelu PPP**

Kovenant financovania	Hodnota kovenantu
Podiel cudzích a celkových zdrojov (Gearing)	85%
Ukazovateľ dlhového krytia (DSCR)	Minimálne 1,20x
Ukazovateľ schopnosti krytia úveru (LLCR)	Minimálne 1,20x

Zdroj: Testovanie trhu

**Tabuľka 84: Predpokladané náklady financovania Modelu PPP**

Zdroj financovania	Celková úroková sadzba (výstavba)	Celková úroková sadzba (prevádzka)
Náklady senior financovania	4,64% – 5,36%	4,49% – 4,72%
Úver DPH	4,01% – 4,91%	–

Zdroj: Testovanie trhu

Uvedené rozsahy úrokových mier zahŕňajú základnú referenčnú sadzbu 3M EURIBOR, štandardnú maržu platnú počas celej doby projektu (výstavba aj prevádzka) a rizikovú prirážku uplatňovanú počas fázy výstavby. Táto prirážka je koncipovaná tak, aby lineárne klesala v jednotlivých stavebných sezónach, čím reflektuje postupné znižovanie rizika spojeného s Projektom. V samotnej marži je zároveň zohľadnené, že časť seniorného financovania bude poskytnutá medzinárodnými finančnými inštitúciami, čo prispieva k nižším celkovým nákladom financovania oproti čisto komerčnému riešeniu.

Tabuľka 85 sumarizuje predpokladané poplatky a transakčné náklady, ktoré nie sú priamo zahrnuté v úrokových mierach použitých vo finančnom modeli PPP.

**Tabuľka 85: Predpokladané dodatočné poplatky financovania Modelu PPP**

Dodatočný poplatok	Senior úver (výstavba)	Senior úver (prevádzka)	Úver DPH
Poplatok za spracovanie úveru	0,5% z objemu	0,5% z objemu	0,5 % zo zazmluvneného objemu
Poplatok z nevyčerpanej sumy úveru	0,25% z nevyčerpanej časti		0,25% z nevyčerpanej časti

Dodatočný poplatok	Senior úver (výstavba)	Senior úver (prevádzka)	Úver DPH
Jednorazové transakčné náklady	400 tis. EUR	400 tis. EUR	
Odmena pre agenta	50 tis. EUR / rok	50 tis. EUR / rok	
Poplatok za správu účtov	10 tis. EUR / rok	10 tis. EUR / rok	

Zdroj: Testovanie trhu

## Vnútná miera výnosnosti (IRR)

IRR vyjadruje náklady na poskytnuté vlastné zdroje akcionárov a výrazne ovplyvňujú požadované príjmy akcionárov vo forme vyplatených dividend z Projektu, úrokov z akcionárskeho úveru alebo refinancovaním akcionárskeho úveru. Pre Model PPP bolo na základe skúseností Poradcov a výsledkov testovania trhu stanovené cieľové IRR 12,5 %.

## Refinancovanie

Na základe skúseností Poradcov a výsledkov testovania trhu vyplýva, že Koncesionár aj inštitúcie poskytujúce financovanie na Projekt budú mať záujem o refinancovanie úveru v čase spustenia plnej prevádzky. Plná prevádzka Projektu (právoplatná kolaudácia mostov na všetkých platobných úsekoch) značne mení profil rizík Projektu, keďže Koncesionár už naďalej nie je vystavený rizikám spojeným s výstavbou a súčasne preukazuje schopnosť prevádzkovať mosty. Dátum refinancovania úveru je stanovený na koniec roka, v ktorom bola dosiahnutá právoplatná kolaudácia mostov na všetkých platobných úsekoch.

## 5.3.5 Predpoklady peňažných tokov Modelu PPP

### Platba za dostupnosť

Peňažné toky súvisiace s platbou za dostupnosť sa vyskytujú len v Modeli PPP a sú naviazané na dostupnosť služby, ktorú Koncesionár poskytuje. Platba, ktorú Zadávateľ vynaloží je bližšie definovaná v kapitole 6. Platba za dostupnosť tak predstavuje nielen nástroj financovania, ale aj kľúčový prvok riadenia kvality, ktorý umožňuje verejnému sektoru presadzovať požadované výstupy prostredníctvom finančných stimulov a sankcií. Tento prístup zároveň podporuje naplnenie širších cieľov Projektu, najmä dlhodobú udržateľnosť mostnej infraštruktúry, znižovanie rizika výpadkov a zavedenie výkonnostne orientovaného riadenia. a podlieha všetkým princípom a zásadám, ktoré sú v tejto kapitole opísané. Maximálna mesačná platba za dostupnosť je rozdelená na časť, na ktorú je aplikovaná inflácia a časť, na ktorú inflácia aplikovaná nie je. Rozdelenie týchto častí určuje K-faktor, ktorý určuje časť platby za dostupnosť, ktorá podlieha inflácii a je podľa odhadu a predchádzajúcich skúseností Poradcov definovaný na 25 %.

Výška platby za dostupnosť je dosiahnutá prostredníctvom finančného modelovania tak, aby pokryla výdavky Koncesionára a aby bolo zároveň dosiahnuté cieľové IRR. Skutočná výška platby za dostupnosť sa môže od predpokladu Poradcov líšiť najmä kvôli faktoru nedostupnosti a pokutovým bodom, ktoré môžu byť Koncesionárovi udelené. Tieto zrážky a penalizácie sú definované v kapitole 6.

V Modeli PPP sa na základe finančného modelu počíta **s ročnou platbou za dostupnosť vo výške 86,3 mil. EUR**, ktorá je vyjadrená v cenovej úrovni začiatku modelovaného obdobia.

### Poradenské služby

Výdavky na poradenské služby v prípade realizácie Projektu formou PPP vyjadrujú výdavky Zadávateľa v súvislosti s riadením celého procesu ako aj prípravou dokumentácie pre výber súkromného partnera Zadávateľom v prípade schválenia tejto Štúdie, ako aj akúkoľvek súvisiacu poradenskú činnosť pri zadávaní a realizácii Projektu.

### Výdavky na monitoring Koncesnej zmluvy

Počas všetkých fáz Projektu vznikajú Zadávateľovi dodatočné výdavky v súvislosti s monitoringom výkonu úkonov Koncesionára, ktoré mu vyplývajú z Koncesnej zmluvy. Tieto výdavky sú vypočítané ako odhadované nevyhnutné navýšenie personálnych kapacít Odboru PPP a vyplývajú z informácií Zadávateľa a jeho skúseností s predchádzajúcimi výdavkami monitoringu Koncesionára pri PPP projekte ako aj z nákladov, ktoré boli na tento monitoring vynaložené.

## 5.4 Výstupy finančných modelov

Hlavné výstupy Modelu PPP aj Modelu PSC sú v skrátenej forme v nominálnych hodnotách prezentované v prílohách 4 až 7.

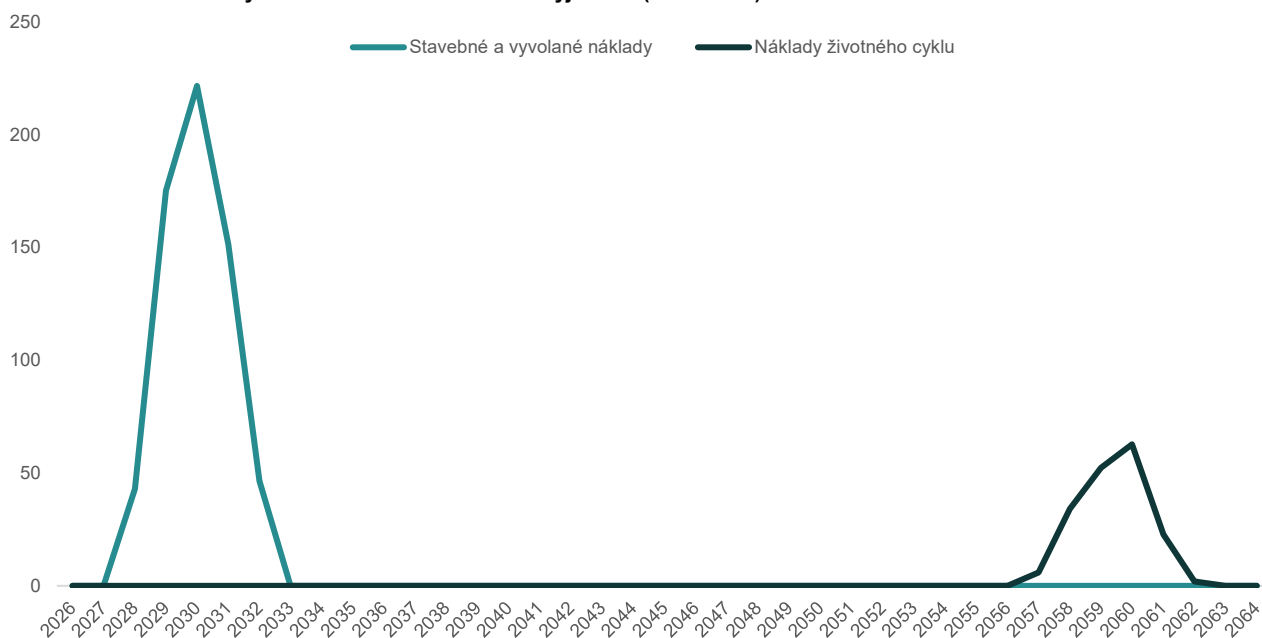
- ▲ Výkaz ziskov a strát súkromného partnera Modelu PPP (Príloha 4);
- ▲ Výkaz peňažných tokov súkromného partnera Modelu PPP (Príloha 5);
- ▲ Výkaz peňažných tokov Zadávatel'a Modelu PPP (Príloha 6);
- ▲ Výkaz peňažných tokov Zadávatel'a Modelu PSC (Príloha 7).

### 5.4.1 Peňažné toky Modelu PPP

Graf 57 a Graf 58 znázorňujú peňažné toky súkromného partnera spojené nákladmi, ktoré v Modeli PPP musí vynaložiť počas celej dĺžky Projektu.

Graf 57 prezentuje celkové stavebné náklady vrátane vyvolaných investícií a LCC, pričom tieto náklady odzrkadľujú celkové množstvo mostov, ktoré sa v danej stavebnej sezóne realizuje súkromným partnerom alebo prechádzajú obnovou v rámci LCC.

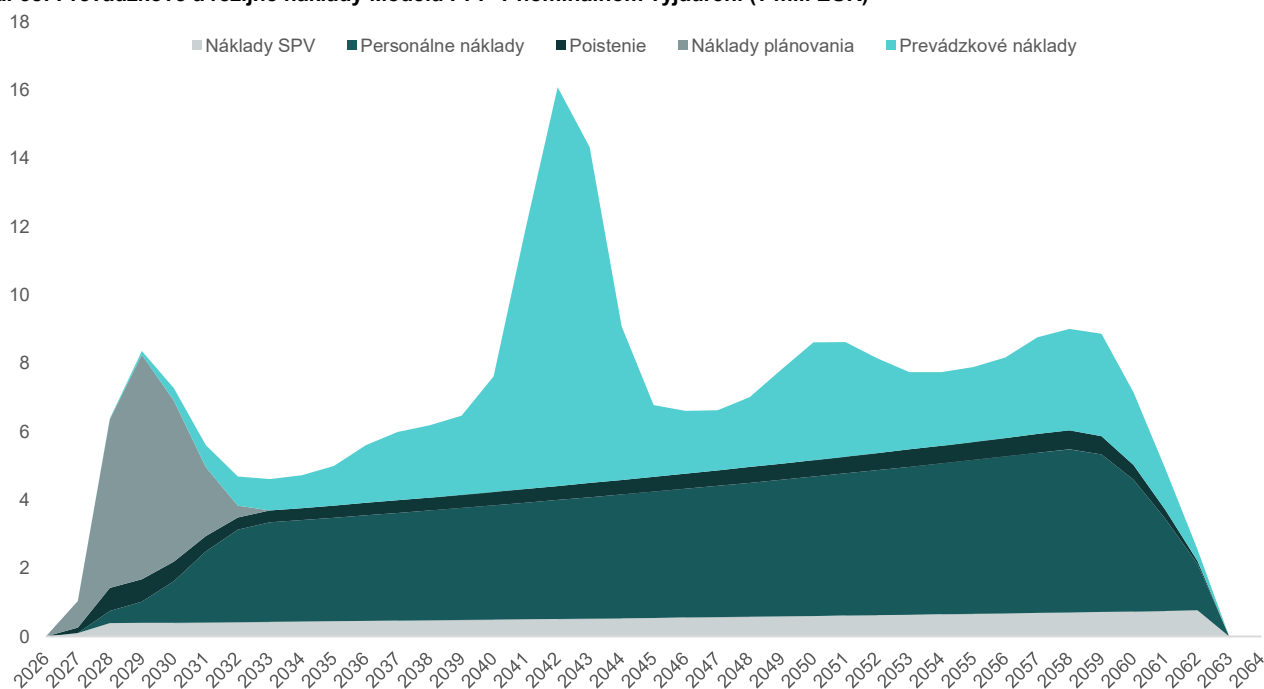
**Graf 57: Investičné náklady Modelu PPP v nominálnom vyjadrení (v mil. EUR)**



Zdroj: Finančný model Poradcov

Graf 58 prezentuje prevádzkové a režijné náklady počas trvania Projektu. Tieto náklady majú dva výrazné vrcholy: prvý pred a počas fázy výstavby, kedy súkromný partner vynakladá výrazné finančné prostriedky na plánovanie realizácie Projektu a druhý po 15-tich rokoch prevádzky mostov, kedy si každý most vyžaduje zvýšené stavebné prevádzkové náklady.

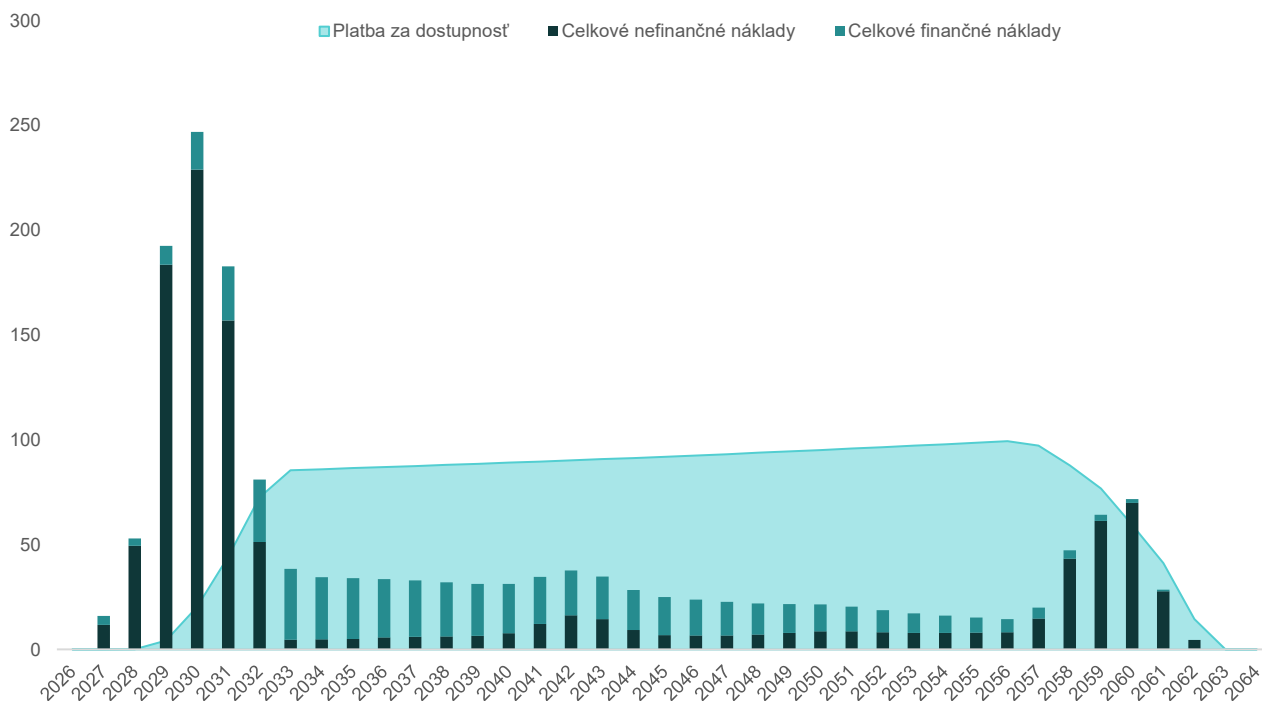
**Graf 58: Prevádzkové a režijné náklady Modelu PPP v nominálnom vyjadrení (v mil. EUR)**



Zdroj: Finančný model Poradcov

Graf 59 dáva ku nefinančným a finančným nákladom súkromného partnera do kontextu platby za dostupnosť mostov, ktorú dostáva od štátu podľa dohodnutého platobného mechanizmu v Koncesnej zmluve.

**Graf 59: Peňažné toky Modelu PPP v nominálnom vyjadrení (v mil. EUR)**



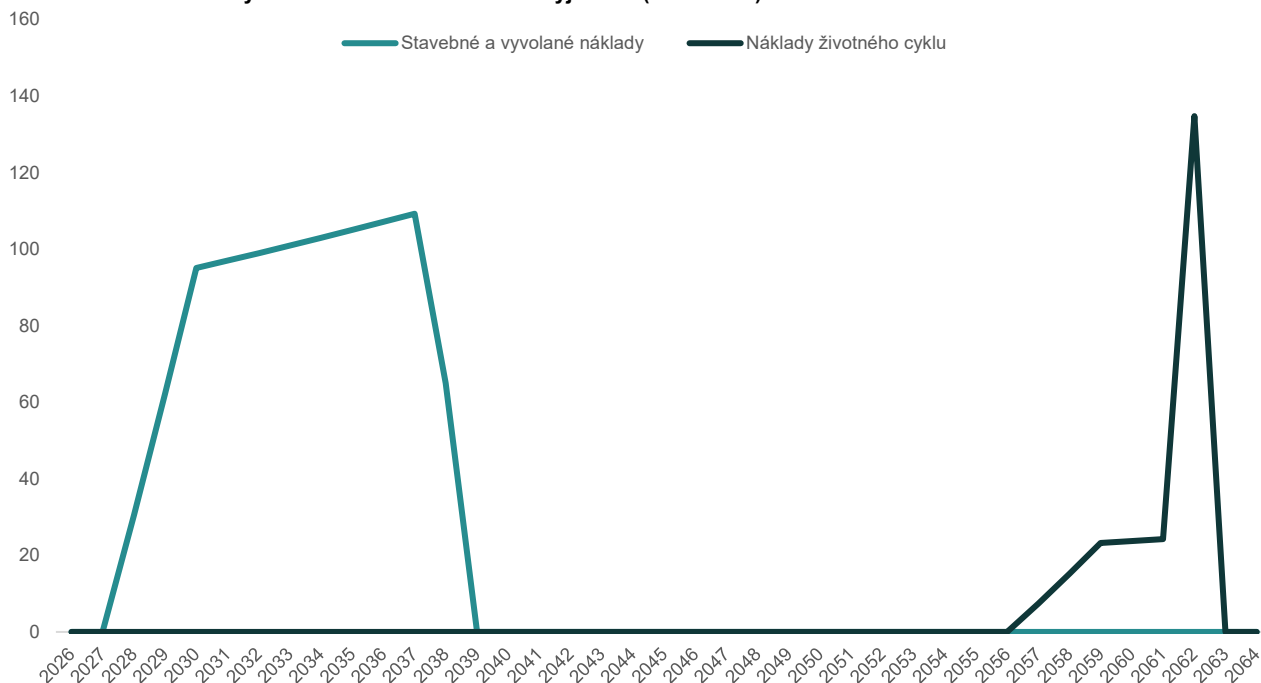
Zdroj: Finančný model Poradcov

## 5.4.2 Peňažné toky Modelu PSC

Graf 60 a Graf 61 prezentujú peňažné toky, ktoré podľa Modelu PSC musí štát vynaložiť v tom istom časovom období, ktoré je aplikované v Modeli PPP. Skokový nárast nákladov Modelu PSC v roku 2062 je zapríčinený

zahrnutím NPV tých nákladov, ktoré budú vynaložené po predpokladanom skončení prevádzky Modelu PPP. V súlade so zachovaním objektívneho hodnotenia, oba modely porovnávajú to isté časové obdobie. Z tohto dôvodu sú náklady v Modeli PSC, ktoré sa vyskytujú po roku 2062 diskontované na cenovú úroveň roku 2062 a zahrnuté do konečného roka porovnávaného obdobia.

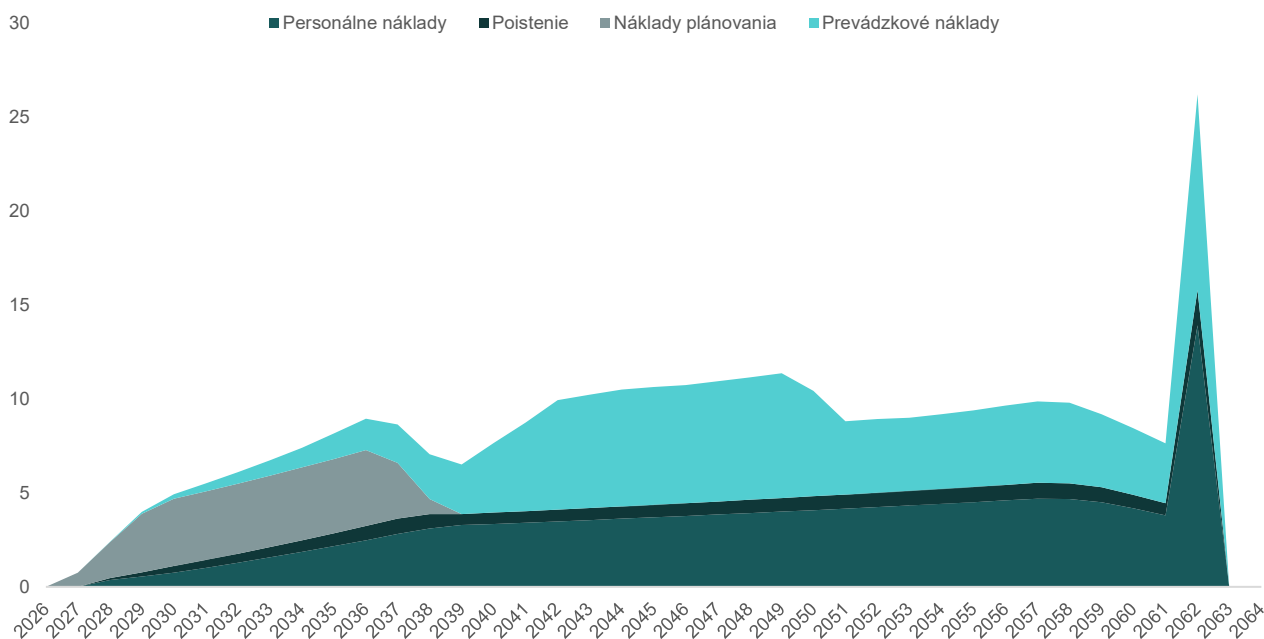
**Graf 60: Investičné náklady Modelu PSC v nominálnom vyjadrení (v mil. EUR)**



Zdroj: Finančný model Poradcov

Rozdielny profil celkových stavebných aj prevádzkových nákladov Modelu PSC v porovnaní s Modelom PPP je zapríčinený rozdielnym počtom realizovaných mostov vo fáze výstavby, čo má dopad aj na harmonogram LCC.

**Graf 61: Prevádzkové a režijné náklady Modelu PSC v nominálnom vyjadrení (v mil. EUR)**



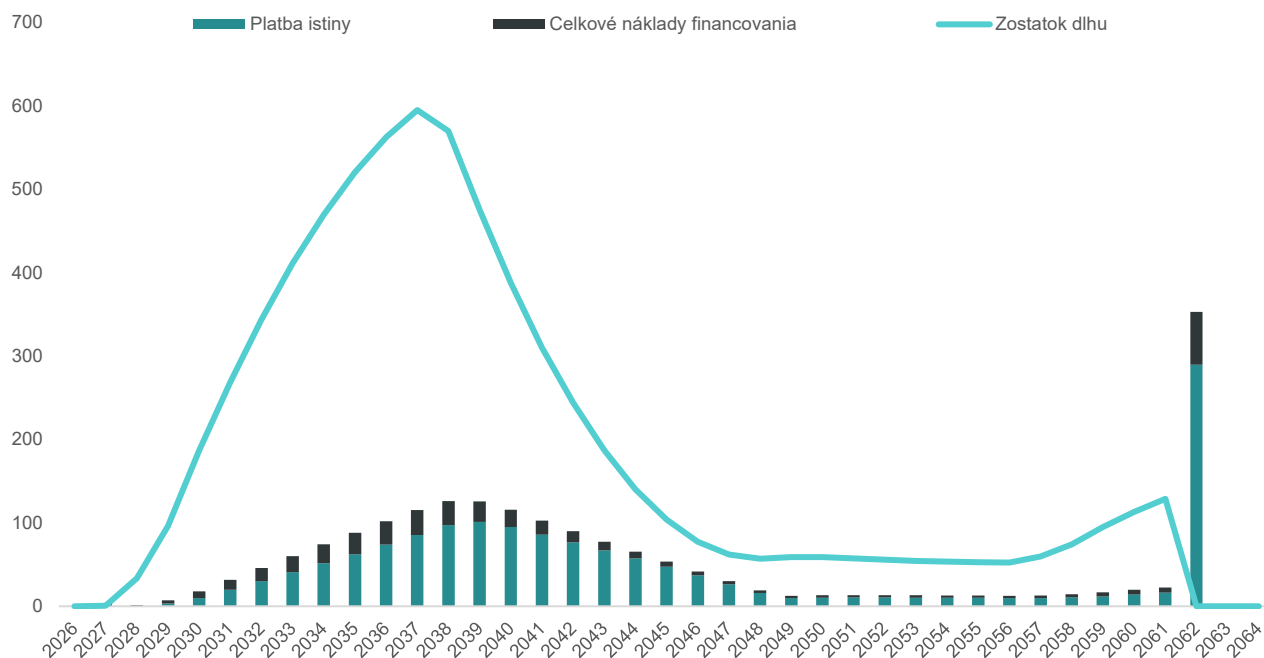
Zdroj: Finančný model Poradcov

Graf 62 znázorňuje celkovú výšku finančných nákladov a priebežný zostatok dlhu financovania počas prevádzky Projektu. V rámci Modelu PSC sa v zmysle objektívneho časového hodnotenia oboch Modelov predpokladá, že všetky záväzky budú vysporiadané do konca obdobia, ktoré je ohraničené dátumom finálneho vysporiadania (final



settlement date). Toto finálne vysporiadanie nemá dopad na vyhodnotenie testu hodnoty za peniaze, keďže sa všetky finančné náklady po roku 2062 diskontujú rovnakým princípom ako stavebné náklady a náklady LCC.

**Graf 62: Financovanie Modelu PSC v nominálnom vyjadrení (v mil. EUR)**



Zdroj: Finančný model Poradcov

## 5.5 Test hodnoty za peniaze

Cieľom testu hodnoty za peniaze (Value for Money, VfM) je posúdiť, či je navrhovaný spôsob realizácie Projektu prostredníctvom verejno-súkromného partnerstva (PPP) výhodnejší pre verejný sektor než tradičný model obstarávania verejných investícií (PSC). Táto analýza predstavuje základ v procese rozhodovania, pričom porovnáva oba modely na základe kvantifikovaných ekonomických parametrov, ako aj kvalitatívnych kritérií, ktoré ovplyvňujú celkovú efektívnosť Projektu z pohľadu verejnej správy.

Hodnota za peniaze v kontexte PPP projektov znamená predovšetkým schopnosť projektu zabezpečiť optimálny pomer medzi kvalitou poskytovaných služieb, alokáciou rizík, predvídateľnosťou nákladov a ich celkovou výškou v horizonte celého životného cyklu projektu. V prípade mostnej infraštruktúry je kritické posúdiť ekonomickú efektívnosť nielen z hľadiska samotných investičných a prevádzkových nákladov, ale aj s ohľadom na širšie spoločenské a hospodárske dopady súvisiace s včasnosťou a kvalitou obnovy mostných objektov.

Východiskovou myšlienkou tejto analýzy je, že verejný sektor by mal uprednostniť realizáciu projektu formou PPP len v prípade, ak takýto model dokáže zabezpečiť rovnaký alebo vyšší štandard poskytovanej služby pri nižších alebo porovnateľných celkových nákladoch v dlhodobom horizonte. Postup hodnotenia je založený na metodickom rámci MF SR, ktorý stanovuje, že hodnotenie sa uskutoční prostredníctvom dvoch vzájomne sa dopĺňajúcich prístupov:

- ▲ **Kvantitatívne porovnanie**, založené na výpočte čistej súčasnej hodnoty (NPV) všetkých očakávaných výdavkov verejného sektora počas obdobia životného cyklu Projektu v oboch alternatívach (PSC vs. PPP). Súčasťou tohto kroku je ocenenie rizík jednotlivých variantov a ich zohľadnenie v podobe rizikovo upraveného PSC modelu (tzv. *risk-adjusted PSC*), ktorý lepšie odráža realistickú úroveň nákladov verejného sektora. Výsledkom tejto časti hodnotenia je číselné vyjadrenie ekonomickej výhodnosti PPP variantu.
- ▲ **Kvalitatívne porovnanie**, ktoré posudzuje faktory a kritériá, ktoré nie sú výlučne vyjadriteľné finančne, no majú zásadný vplyv na úspešnú realizáciu a udržateľnú prevádzku Projektu. Medzi tieto faktory patria najmä dlhodobá kvalita infraštruktúry, schopnosť zabezpečiť dodržanie stanoveného časového harmonogramu, motivácia súkromného partnera na dosiahnutie stanovených parametrov služby a miera flexibility kontraktu počas obdobia jeho platnosti.

Výsledkom testu hodnoty za peniaze je jednoznačné posúdenie, či realizácia Projektu formou verejno-súkromného partnerstva dokáže zabezpečiť verejnému sektoru merateľné výhody oproti tradičnému spôsobu obstarávania. Tieto výhody sa prejavujú predovšetkým vo forme:

- ▲ **nižších celkových nákladov Projektu v čistej súčasnej hodnote**, ktoré vznikajú efektívnejším riadením investičných, prevádzkových a rizikových nákladov zo strany súkromného partnera, a / alebo
- ▲ **vyššej kvality plnenia verejných cieľov**, ktorá zahŕňa schopnosť zabezpečiť vyššie technické štandardy, väčšiu spoľahlivosť infraštruktúry, včasnú a kvalitnú údržbu, schopnosť predchádzať rizikám a promptne reagovať na meniace sa okolnosti v priebehu životného cyklu Projektu. Túto úroveň kvality a spoľahlivosti môže byť často náročné alebo ekonomicky nevýhodné dosiahnuť výlučne prostriedkami verejného sektora.

Inými slovami, test hodnoty za peniaze poskytuje nielen kvantifikovaný dôkaz ekonomickej výhodnosti, ale aj detailné kvalitatívne zdôvodnenie prínosov PPP modelu, ktoré môžu presahovať hranice čisto finančných porovnaní a dlhodobo prispievať k lepšej udržateľnosti verejnej infraštruktúry a maximalizácii spoločenských prínosov.

### 5.5.1 Kvantitatívne porovnanie modelov

Kvantitatívna analýza predstavuje prvú časť testu VfM a sústreďuje sa výhradne na ekonomické parametre, ktoré sú presne kvantifikovateľné v peňažnom vyjadrení. Jej účelom je presne vyčíslieť a porovnať finančné dôsledky realizácie Projektu pri variante PSC a PPP počas celého životného cyklu infraštruktúry. Hlavným nástrojom je výpočet čistej súčasnej hodnoty (NPV), ktorá poskytuje verejnému sektoru jednotnú bázu na porovnávanie alternatív, ktoré majú odlišnú štruktúru financovania, rozdielny časový rámec výdavkov a rôzne formy prenosu a riadenia rizík.

Dôležitou charakteristikou kvantitatívneho porovnania v rámci VfM je, že nezohľadňuje iba jednoduché výpočty základných nákladov (ako napríklad investičné náklady či priame prevádzkové výdavky), ale má za ambíciu reflektovať celkové socioekonomické dôsledky rozhodnutia verejnej správy o spôsobe realizácie, ktoré bývajú v tradičných finančných výkazoch často prehliadané, no z pohľadu verejnej hodnoty sú zásadné. Medzi tieto faktory patria predovšetkým:

- ▲ projektové riziká (oneskorenia, prekročenie rozpočtu, nedostatočná údržba a iné);
- ▲ dopravné a socioekonomické dôsledky uzáver mostov (straty času, obchádzky, vyššie náklady pre firmy a domácnosti);
- ▲ fiškálne dopady (napr. dodatočné daňové príjmy z činnosti Koncesionára);
- ▲ makroekonomické faktory (diskontná sadzba, indexácia).

Ich zapracovanie zabezpečuje, že výsledok neporovnáva iba nominálne náklady, ale celkovú ekonomickú efektívnosť oboch prístupov.

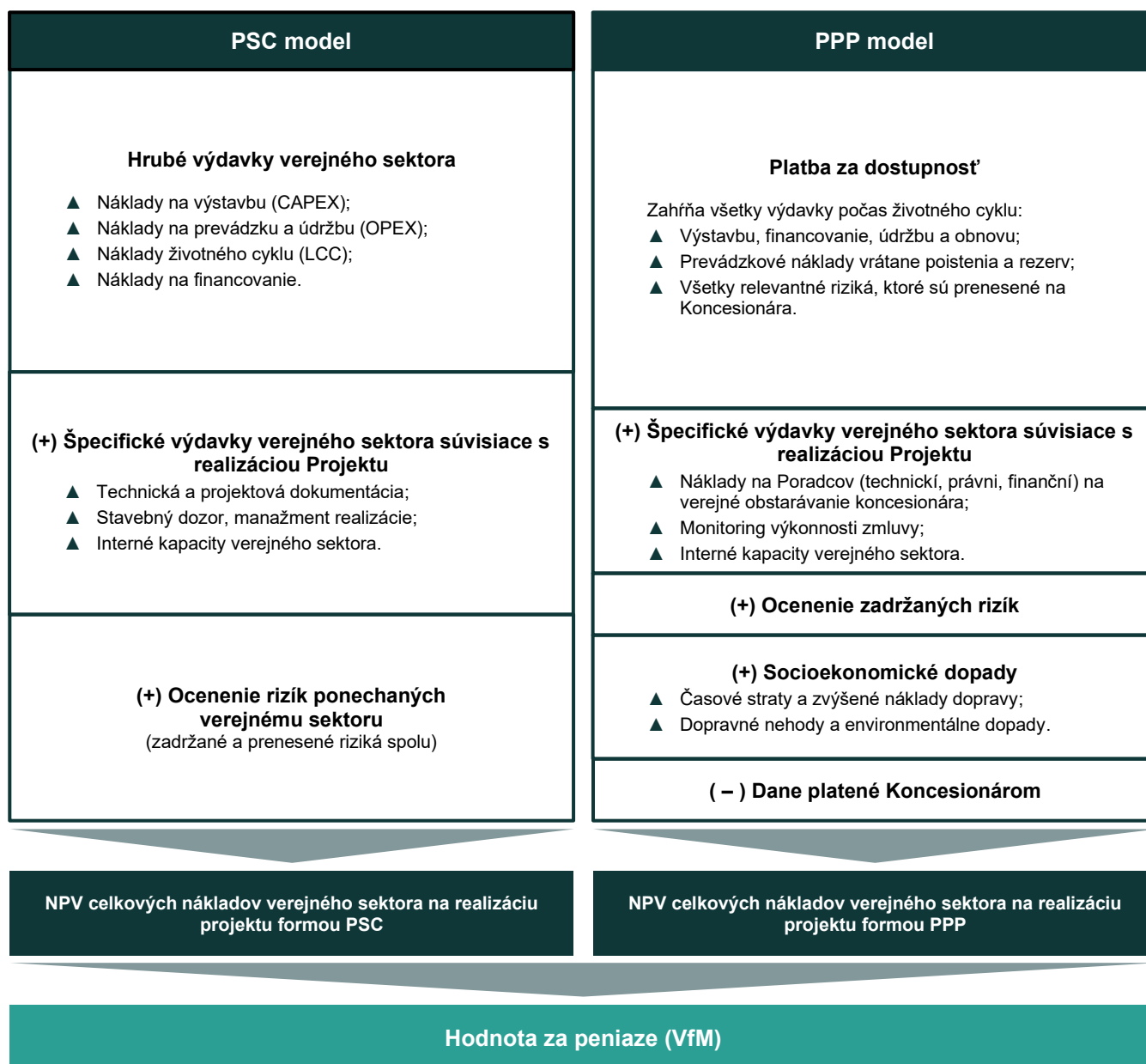
Projektové riziká zohrávajú pri veľkých infraštruktúrnych investíciách často rozhodujúcu úlohu a môžu významne ovplyvniť konečnú úroveň nákladov a celkovú ekonomickú efektívnosť Projektu. Skúsenosti ukazujú, že práve riziká často predstavujú rozhodujúci faktor, ktorý môže výrazne zvýšiť konečné náklady verejného sektora, pokiaľ nie sú správne riadené alebo prenesené na vhodnú zmluvnú stranu. Dôvodom započítania projektových rizík do kvantitatívnej analýzy je skutočnosť, že infraštruktúrne projekty sú typicky vystavené rizikám, ktoré môžu mať významný vplyv na finálne náklady a výslednú kvalitu poskytovanej služby. Zatiaľ čo v modeli PSC zostávajú riziká ako oneskorenie výstavby, prekročenie rozpočtu či nedostatočná údržba spravidla na pleciach verejnej správy, PPP model umožňuje ich adresné prenesenie na súkromného partnera. Ten je motivovaný výškou a podmienkami platby za dostupnosť a má preto silnejší záujem tieto riziká aktívne riadiť a minimalizovať, čím sa v konečnom dôsledku znižuje ekonomická záťaž Projektu pre verejný sektor. Započítanie rozdielnej rizikovej expozície oboch variantov je preto nevyhnutnou súčasťou korektného porovnania ich ekonomickej efektívnosti.

Rovnako dôležitou súčasťou kvantitatívneho hodnotenia sú širšie ekonomické a spoločenské dopady, ktoré výrazne presahujú rámec samotných investičných nákladov. V prípade mostnej infraštruktúry na cestách I. triedy ide o kritické body národnej dopravnej siete, ktorých funkčnosť priamo ovplyvňuje plynulosť, spoľahlivosť a bezpečnosť dopravy v rámci celého územia SR. Degradácia týchto objektov, ak nie je riešená systematicky a včas, môže mať kumulatívny charakter a vyústiť do parciálneho alebo plošného kolapsu cestnej siete, či už v podobe uzáver mostov, dopravných obmedzení alebo úplnej nepriepustnosti kľúčových tranzitných úsekov. Zhoršovanie technického stavu týchto mostov bez zásahu vedie k zvýšenej pravdepodobnosti obmedzení prevádzky, resp. ich úplného uzavretia. Takéto výpadky spôsobujú zvyšovanie cestovných časov, presmerovanie dopravy na menej vhodné trasy, narušenie regionálnej dostupnosti a rast nákladov pre logistiku, podniky aj bežných používateľov. PPP model, vďaka svojím zmluvným záväzkom v oblasti termínov, kvality a dostupnosti infraštruktúry, umožňuje dosiahnuť pozitívne dopady výrazne skôr než tradičný model. V rámci testu hodnoty za peniaze sú preto tieto socioekonomické dopady zahrnuté ako kvantifikovaný faktor, ktorý znižuje výslednú ekonomickú záťaž PPP variantu pre verejný sektor.

V prípade PPP projektov vznikajú aj sekundárne vplyvy na verejné financie, najmä vo forme daňových príjmov z činnosti Koncesionára. V rámci PPP realizácie projektov dochádza k ekonomickej aktivite zo strany súkromného partnera, ktorý je subjektom zdanenia, čím vznikajú pre verejný sektor dodatočné daňové príjmy. Tieto príjmy môžu čiastočne kompenzovať výdavky verejného sektora na Projekt a tým znižovať jeho výslednú ekonomickú

záťaž. Napokon, ekonomické faktory ako diskontná sadzba a indexácia nákladov výrazne ovplyvňujú výsledné hodnotenie hodnoty za peniaze. Správne zvolená diskontná sadzba odráža náklady kapitálu a časovú hodnotu peňazí, čím zásadne ovplyvňuje ekonomickú porovnateľnosť variantov. Podobne indexácia zabezpečuje, že výsledné výpočty realisticky reflektujú vývoj cien a inflácie počas životného cyklu Projektu.

**Cieľom kvantitatívnej analýzy teda nie je len zistiť, ktorý variant je „lacnejší“ v nominálnom vyjadrení. Jej úlohou je vytvoriť komplexný, finančne založený obraz o tom, ako jednotlivé modely alokujú zdroje, riadia riziká a ovplyvňujú celkový dopad Projektu na verejné financie.** V tomto zmysle predstavuje kvantitatívna časť testu hodnoty za peniaze nielen jednoduché číselné porovnanie nákladov, ale komplexné kvantitatívne vyjadrenie ekonomických dôvodov, prečo môže byť realizácia Projektu formou PPP pre verejný sektor ekonomicky hodnejšia a udržateľnejšia z dlhodobého hľadiska.



Výsledok kvantitatívneho porovnania poskytuje číselne vyjadrenú úsporu alebo dodatočný náklad PPP modelu oproti risk-adjusted PSC. Tento výsledok však nepredstavuje definitívne rozhodnutie o spôsobe realizácie Projektu, ale tvorí východisko pre celkové hodnotenie hodnoty za peniaze, ktoré zohľadňuje aj kvalitatívne faktory, strategické priority a spoločenské prínosy Projektu. Nasledujúca časť preto uvádza kvalitatívnu analýzu, ktorá spolu s kvantitatívnym porovnaním vytvára komplexný test hodnoty za peniaze a umožňuje objektívne posúdiť celkovú vhodnosť realizácie Projektu formou PPP.

## 5.5.2 Faktory ovplyvňujúce hodnotu za peniaze

Kvantitatívne porovnanie modelov PSC a PPP nevyhnutne presahuje rámec jednoduchého súčtu investičných a prevádzkových výdavkov. Výsledná hodnota za peniaze je ovplyvnená aj radom ďalších faktorov, ktoré významne formujú čistú súčasnú hodnotu Projektu a jeho dlhodobú ekonomickú atraktivitu pre verejný sektor. Ide o prvky, ktoré môžu znižovať alebo zvyšovať celkovú záťaž verejných financií, meniť časový profil nákladov či priamo ovplyvňovať spoločenské prínosy Projektu.

Do tejto skupiny patria najmä:

- ▲ **Riziká Projektu:** ich identifikácia, alokácia a finančné ocenenie, vrátane rozdielov medzi PSC a PPP modelom.

- ▲ **Socioekonomické dopady:** externé náklady spôsobené obmedzeniami alebo uzáverami mostov, ktoré majú priamy vplyv na užívateľov a hospodárstvo.
- ▲ **Daňové efekty:** prínosy plynúce z ekonomickej činnosti súkromného partnera v PPP modeli, ktoré sa premietajú do príjmov verejného sektora.
- ▲ **Ďalšie ekonomické parametre:** makroekonomické predpoklady, indexácia nákladov a zvolená diskontná sadzba, ktoré ovplyvňujú porovnateľnosť modelov.

V nasledujúcich podkapitolách sú tieto faktory rozpracované samostatne, pričom každý z nich je kvantifikovaný a zapracovaný do výpočtu čistej súčasnej hodnoty oboch modelov. Tento prístup zabezpečuje, že test hodnoty za peniaze poskytuje realistický a komplexný obraz o ekonomickej výhodnosti zvolenej formy realizácie Projektu.

#### 5.5.2.1 Riziká Projektu

Súčasťou kvantitatívnej analýzy hodnoty za peniaze je aj systematické zohľadnenie rizík, ktoré sa viažu na prípravu, realizáciu a prevádzku infraštruktúrneho projektu.

Podrobná identifikácia, kategorizácia a kvalitatívna analýza projektových rizík je uvedená v kapitole 4 tejto Štúdie. V rámci kvantitatívneho testu VfM sú však riziká ocenené a zahrnuté do výpočtu čistej súčasnej hodnoty každého modelu, čo umožňuje lepšie vystihnúť ich skutočný vplyv na verejné financie.

Základným rozdielom medzi PSC a PPP modelom je spôsob alokácie rizík. V tradičnom modeli (PSC) ostáva väčšina rizík na strane verejného sektora, čo znamená, že v prípade, že sa riziko naplní, ich finančné dôsledky znáša zadávateľ projektu. V PPP modeli je však značná časť týchto rizík prenesená na súkromného partnera, ktorý ich preberá v rámci zmluvného vzťahu a započítava do výšky požadovanej platby za dostupnosť. Táto prenosová logika je jedným zo základných mechanizmov, ktorými PPP model zvyšuje predvídateľnosť verejných výdavkov a znižuje ich volatilitu.

**Súčasťou kvantitatívneho porovnania je preto:**

- ▲ ocenenie prenesených rizík – tieto sú zahrnuté v platbe za dostupnosť v PPP modeli;
- ▲ a ocenenie zdržaných rizík, ktoré ostávajú verejnému sektoru aj pri realizácii projektu formou PPP (napr. zmeny legislatívy, politické alebo makroekonomické faktory).

V prípade PSC variantu sú do výpočtu čistej súčasnej hodnoty pripočítané všetky riziká, ktoré v tomto modeli nesie verejný sektor. V praxi ide najmä o riziká prekročenia investičných nákladov, oneskorenia výstavby, nedostatočnej úrovne údržby alebo výpadku funkčnosti objektov. Tieto riziká sú ocenené ako očakávaná hodnota, teda súčin pravdepodobnosti ich výskytu a výšky potenciálneho finančného dopadu.

Takto upravené porovnanie zabezpečuje, že výsledky testu hodnoty za peniaze nevychádzajú len z nominálneho porovnania výdavkov, ale reflektujú aj pravdepodobné dodatočné náklady, ktoré sú reálnou súčasťou komplexných infraštruktúrnych projektov. Prenos rizík je preto nielen formálnou črtou PPP modelu, ale má priamy kvantifikovateľný prínos pre verejný sektor, ktorý sa prejavuje nižšou expozíciou voči nepredvídateľným finančným udalostiam.

**Tabuľka 86: Čistá súčasná hodnota identifikovaných a ocenených rizík Projektu**

v mil. EUR	
Prenesené riziká	101,3
Zdržané riziká	28,6

Zdroj: Finančný model Poradcov

#### 5.5.2.2 Ocenenie socioekonomických dopadov nedostupnosti mostov na cestách I. triedy

Socioekonomické dopady (SED) predstavujú dôležitý aspekt hodnotenia nepriamych nákladov spojených s obmedzením prevádzky alebo úplnou uzáverou mostov. Nakoľko v prípade tohto Projektu nejde o vybudovanie novej infraštruktúry, ale o rekonštrukciu tej existujúcej, v tejto Štúdii nebola aplikovaná komplexná analýza, ale samostatný výpočet externých nákladov, ktoré by vznikli užívateľom cestnej infraštruktúry v dôsledku prípadnej nedostupnosti mostov na cestách I. triedy.

Výpočet je založený na princípoch a vstupných parametroch uvedených v *Príručke na vypracovanie analýzy nákladov a prínosov - verzia 2024, MD SR, kapitola 4* (Príručka CBA), pričom do výpočtu boli zahrnuté iba tie kategórie dopadov, ktoré je možné kvantifikovať s dostatočnou presnosťou pre mostovú infraštruktúru.

**Zahrnuté kategórie socioekonomických dopadov:**

- ▲ Časová strata cestujúcich: osobné vozidlá (OV) a autobusová doprava;
- ▲ Časová strata tovaru: iba nákladné vozidlá (NV);
- ▲ Priame prevádzkové náklady: zvýšené náklady na spotrebu pohonných energií;



- ▲ Ostatné prevádzkové variabilné náklady:
  - Náklady citlivé na mieru prejdenej vzdialenosti;
  - Náklady citlivé na čas prevádzky vozidla.
- ▲ Externé náklady dopravných nehôd: hodnotené cez straty na životoch a zdraví (smrteľné, ťažké a ľahké zranenia);
- ▲ Zvýšenie znečistenia ovzdušia: látky znečisťujúce ovzdušie, ktoré vznikajú pri spaľovaní pohonných hmôt (PHM);
- ▲ Emisie skleníkových plynov: zvýšená produkcia emisií CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O.

## Výpočtové scenáre

V analýze boli posúdené štyri hlavné scenáre:

**Tabuľka 87: Scenáre socioekonomických dopadov rekonštrukcie mostov**

Č.	Názov scenára	Opis scenára
1.	Plánovaná rekonštrukcia individuálneho mosta	Dopad rekonštrukcie priemerného mosta z balíka posudzovaných mostov. Tento scenár reflektuje priemerné SED a kombinuje efekt úplnej uzávery s efektom rekonštrukcie v polovičnom profile.
2.	Úplná uzávera mosta (s potrebou obchádzky)	Náhla uzávera s nutnosťou plnej obchádzky daného mosta.
3.	Čiastočná uzávera mosta iba pre NV	Dopady vylúčenia strednej a ťažkej nákladnej dopravy na priemernom moste.
4.	Úsek riadený svetelnou signalizáciou	Kalkulácia dopadov pre priemerný stavebný úsek (scenár PPP), v ktorom je umožnená prevádzka v polovičnom profile so znížením rýchlosti.
5.	Úsek s potrebnou obchádzkou	Kalkulácia dopadov pre priemerný stavebný úsek (scenár PPP), v ktorom nie je možné viesť premávku v polovičnom profile a je potrebné využiť obchádzku na cestách nižších tried

Zdroj: Finančný model Poradcov

Výstupom výpočtu je priemerný denný socioekonomický dopad pripadajúci na jeden most (prevažne pre účely modelu PSC, prípadne pre výpočet dopadov mostov v havarijnom stave) alebo jeden úsek v modeli PPP, ktorý je následne použitý ako vstup do modelu pre účel VfM analýzy. Hodnota SED pre každý zo scenárov je vyrátaná na mesačnej báze pre celé modelované obdobie, pričom sa vplyvom rastu HDP a zmien v štruktúre motorizácie priebežne mení.

## Hlavné vstupné parametre

**Tabuľka 88: Vstupy do výpočtu socioekonomických dopadov pre jednotlivé scenáre rekonštrukcie mostov**

Č.	Názov parametra	Opis parametra
1.	Dĺžka obchádzky	Určená na základe reálneho výberu vzorky mostov pre Projekt
2.	Priemerná denná intenzita dopravy	OV a NV, rozdelené podľa kategórií z Príručky CBA
3.	Priemerná rýchlosť	Rozdiel v rýchlostiach na pôvodnej trase a na obchádzkach, upravené podľa typu zásahu (napr. zníženie rýchlosti pri rekonštrukcii v polovičnom profile).
4.	Zloženie dopravy (OV a NV)	Vývoj zastúpenia motorizácie v OV a podiel autobusov, ľahkých, stredne ťažkých a ťažkých nákladných vozidiel na celkovej intenzite NV

Zdroj: Finančný model Poradcov

## Princíp výpočtu

Výpočty sú postavené na kvantifikácii rozdielu medzi nákladmi v scenári bez zásahu (plynulá premávka po danom moste alebo v danom úseku) a nákladmi v jednom z vyššie definovaných scenárov obmedzenia premávky. Nasledujúce kategórie nákladov boli vypočítané samostatne:

## Časová strata cestujúcich

Výpočet časovej straty cestujúcich vychádzal z rozdielu cestovného času medzi pôvodnou trasou (pri plnej prevádzke) a trasou s obmedzením, buď riadenou semaforom pri rekonštrukcii v polovičnom profile alebo dočasným premostením, alebo vedenou po obchádzkovej trase. Tento rozdiel bol následne vynásobený počtom ovplyvnených osôb.

Počet ovplyvnených osôb bol určený ako súčin intenzity dopravy OV, autobusmi a ich priemernej obsadenosti jednotlivých typov vozidiel, pričom boli použité štandardné hodnoty z Príručky CBA. Hodnota jednej hodiny času bola stanovená na základe tabuľkových hodnôt z príručky, s rozdelením podľa účelu cesty (služobná, dochádzanie do práce, súkromná). Ocenenie bolo ďalej upravené o predpokladaný rast HDP a elasticitu v hodnote 0,8.

**Časová strata bola počítaná samostatne pre:**

- ▲ osobné vozidlá (individuálna doprava),
- ▲ autobusy (verejná osobná doprava).

Pre každý typ dopravy boli uplatnené osobitné jednotkové hodnoty času podľa účelu cesty. Výsledkom je peňažné vyjadrenie straty času spôsobenej predĺžením jazdy pri obchádzke alebo znížením priemernej rýchlosti na pôvodnej trase.

## Časová strata tovaru

Časová strata pri preprave tovaru bola vypočítaná ako súčin predĺženého času prepravy, intenzity nákladnej dopravy a tabuľkovej hodnoty jednej hodiny zdržania tovaru v hodnote ako stanovuje Príručka CBA. V tomto prípade sa neaplikovala indexácia podľa rastu HDP, čo je v kontexte 42-ročného horizontu, na ktorý je predikcia dopadov vyrátaná, značne konzervatívny predpoklad.

## Náklady na pohonné hmoty (PHM)

Pri dopravných obmedzeniach spôsobených rekonštrukciou alebo havarijným stavom mosta dochádza k predĺženiu trasy alebo k zníženiu priemernej rýchlosti na danom úseku. Tieto zmeny sa premietajú do zvýšených prevádzkových nákladov pre užívateľov cestnej infraštruktúry. V analýze boli prevádzkové náklady rozdelené na dve hlavné kategórie: náklady na pohonné hmoty (PHM) a variabilné prevádzkové náklady vozidiel.

**Spotreba paliva bola stanovená ako súčin:**

- ▲ predĺženej vzdialenosti (obchádzka) – v prípade rekonštrukcie v polovičnom profile alebo cez dočasné provizorium bol zohľadnený nárast spotreby PHM v dôsledku prerušovanej jazdy pri nižšej priemernej rýchlosti (pri spaľovacích motoroch spotreba rastie, pri elektrických vozidlách sa predpokladá naopak nižšia spotreba);
- ▲ priemernej spotreby paliva podľa typu vozidla a uvažovanej priemernej rýchlosti (v l/km);
- ▲ priemernej tieňovej ceny paliva (v EUR / l), očistenej o spotrebné dane.

V prípade rekonštrukcie v polovičnom profile alebo cez dočasné provizorium bol zohľadnený nárast spotreby PHM v dôsledku prerušovanej jazdy pri nižšej priemernej rýchlosti (pri spaľovacích motoroch spotreba rastie, pri elektrických vozidlách sa predpokladá naopak nižšia spotreba)

## Variabilné prevádzkové náklady vozidiel

Druhou skupinou prevádzkových nákladov vozidiel cestnej infraštruktúry sú **ostatné prevádzkové náklady**.

Tieto náklady prevádzky vozidiel zahŕňajú len náklady citlivé na intenzitu používania vozidiel a to na:

- ▲ prejdenú vzdialenosť (km zložka) – spotreba pneumatík, oleja, servis, náhradné diely;
- ▲ čas prevádzky – reálna strata hodnoty vozidla, a pri všetkých typoch NV a autobusoch aj mzda posádky.

Hodnoty (EUR / km a EUR / hod.) sú prevzaté z Príručky CBA, stanovené bez daní a s korekčnými faktormi, preto nevyžadovali ďalšie úpravy. Výpočet vychádza z už spracovaných údajov o vozidlových kilometroch a hodinách. V kontexte Projektu sa km zložka pripočítava iba v prípade výpočtu obchádzkovej trasy, keďže v scenári bez obchádzkovej trasy počíta model iba so zdržaním, čo sa prelieva iba do časovej zložky SED.

## Zmena v miere nehodovosti

Dopravné obmedzenia a obchádzky spojené s rekonštrukciou alebo uzáverou mostov môžu viesť k využívaniu dlhších trás s odlišnými bezpečnostnými parametrami, čo zvyšuje pravdepodobnosť vzniku dopravných nehôd. V analýze boli zohľadnené spoločenské náklady týchto nehôd podľa Príručky CBA. Nehody, ktoré boli kvantifikované v peňažnom vyjadrení:

- ▲ straty na životoch (fatálne nehody),
- ▲ ťažké zranenia,
- ▲ ľahké zranenia.

Vstupným predpokladom bolo, že približne 90 % obchádzkových trás sa nachádza v extraviláne, kde je riziko závažných a smrteľných nehôd vyššie, zatiaľ čo zvyšných 10 % bolo ocenených sadzbami pre intravilán. Keďže mosty zahrnuté do Projektu sú geograficky rozptýlené, bola použitá priemerná intenzita nehodovosti na cestnej sieti SR. Výsledné jednotkové spoločenské náklady boli následne priradené k očakávanej zmene nehodovosti v jednotlivých scenároch dopravných obmedzení – v tomto prípade iba pre scenáre s obchádzkovými trasami, keďže nehodovosť závisí od prejdených km.

### Zmeny v nákladoch znečistenia životného prostredia

Presmerovanie dopravy na obchádzkové trasy alebo zníženie rýchlosti na pôvodnej trase v dôsledku dopravných obmedzení má priamy vplyv na množstvo vypustených znečisťujúcich látok, v dôsledku vyššej spotreby vozidiel. V analýze boli zohľadnené hlavné emisie z cestnej dopravy, ktoré majú preukázateľný dopad na zdravie obyvateľstva a kvalitu ovzdušia, ktorými sú:

- ▲ PM<sub>2,5</sub> – pevné častice s priemerom do 2,5μ;
- ▲ NO<sub>x</sub> – oxidy dusíka;
- ▲ SO<sub>2</sub> – oxid siričitý;
- ▲ NMVOC – prchavé organické látky; a
- ▲ NH<sub>3</sub> – amoniak.

Výpočet vychádzal z emisných faktorov a jednotkových spoločenských nákladov indexovaných o rast HDP podľa Príručky CBA. Výsledné hodnoty predstavujú dodatočné spoločenské náklady na znečistenie ovzdušia vyvolané dopravnými obmedzeniami v jednotlivých scenároch.

### Zmeny v produkcii emisií skleníkových plynov

Dopravné obmedzenia spojené s rekonštrukciami alebo havarijnými uzáverami mostov vedú k zvýšenej produkcii emisií skleníkových plynov. Tento nárast je spôsobený predĺžením jazdných vzdialeností (obchádzky) alebo zvýšenou spotrebou v zdržaniach pri nižších rýchlostiach.

Hodnotený plyny:

- ▲ CO<sub>2</sub> – oxid uhličitý,
- ▲ CH<sub>4</sub> – metán,
- ▲ N<sub>2</sub>O – oxid dusný.

Výpočet vychádzal z emisných faktorov pre jednotlivé palivá podľa Príručky CBA. Pre elektrické vozidlá bol emisný dopad stanovený na základe priemernej emisie CO<sub>2</sub> na jednotku spotrebovanej elektrickej energie pre sieť nízkeho napätia. Všetky plyny boli následne prepočítané na ekvivalent CO<sub>2</sub> pomocou globálnych otepľovacích potenciálov.

Ocenenie emisií bolo realizované na základe projekcie cien CO<sub>2</sub> emisných povoleniek publikovanej platformou Bloomberg, pričom konečný rok projekcie bol rok 2035, kedy bola uvažovaná cena 195 EUR / t CO<sub>2</sub>. Po roku 2035 boli použité jednotkové ceny ďalej indexované v súlade s metodikou Príručky CBA, teda podľa predpokladaného rastu HDP upraveného o elasticitu v hodnote 0,8.

Výsledkom sú dodatočné spoločenské náklady na emisie skleníkových plynov pre každý scenár, ktoré boli zapracované do celkových socioekonomických dopadov.

**Tabuľka 89: Projekcia jednotkovej ceny CO<sub>2</sub>e emisií v EUR / t**

	2028	2030	2035	2040	2045	2050	2055	2060
Cena CO <sub>2</sub> e – projekcia Poradcov	112,1	146,6	185,5	196,9	207,7	218,7	229,6	240,8
Cena CO <sub>2</sub> e – Príručka CBA	302,2	349,8	545,6	734,5	923,4	1 119,2	1 175,0	1 232,5

Zdroj: Bloomberg + vlastný výpočet Poradcov a Príručka CBA, tabuľka 48

V tomto prípade ide o jediný vstup do výpočtu SED, ktorý bol Poradcom modifikovaný oproti metodologickej príručke CBA s cieľom presnejšie zachytiť aktuálnu realitu, pre transparentnosť uvádzame vo vyššie uvedenej tabuľke aj pôvodné hodnoty podľa príručky CBA.

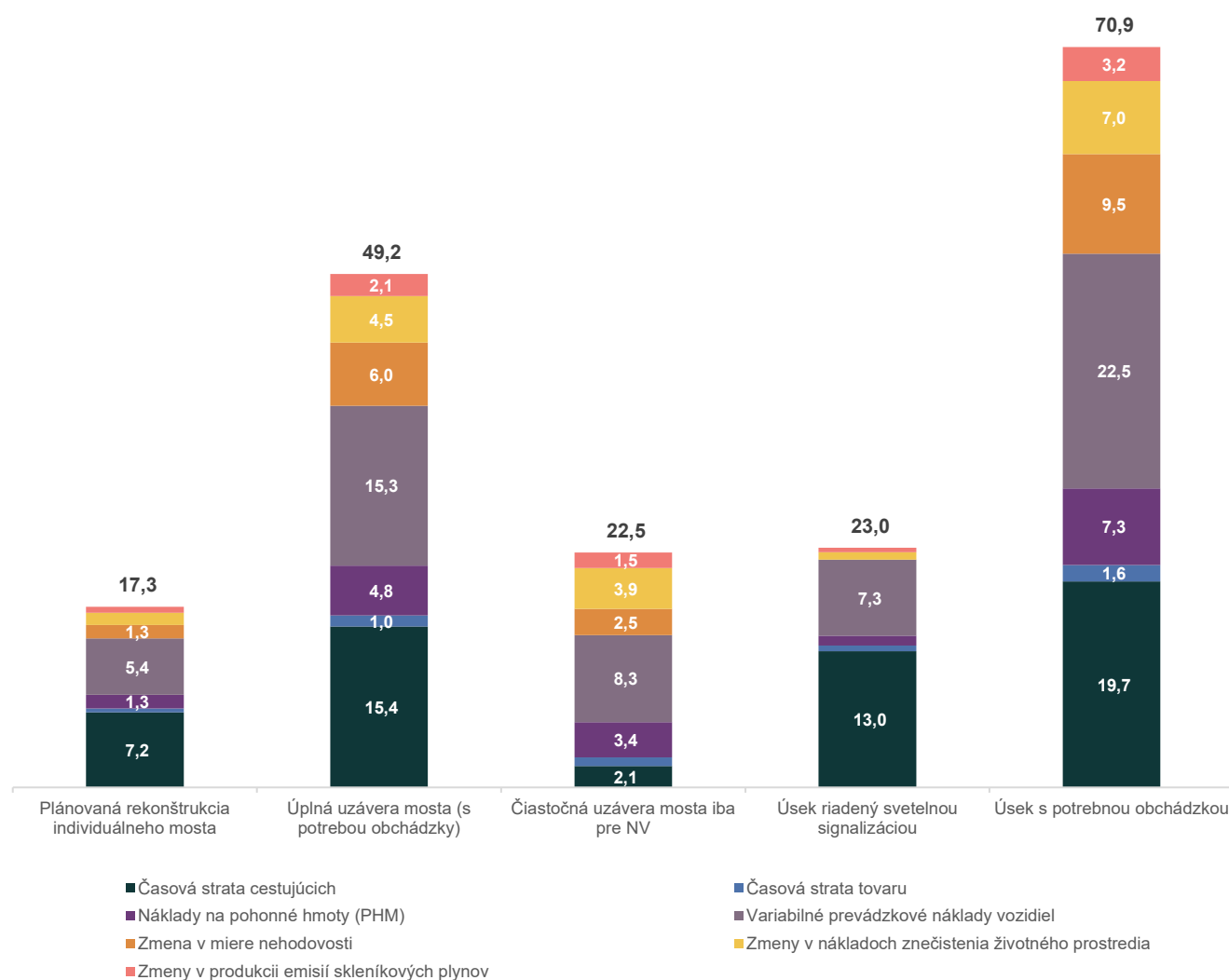
## Výsledky výpočtu

Na základe kalkulácie uvedených zložiek sa Poradcovia dopracovali k socioekonomickým dopadom pre päť analyzovaných scenárov. Hodnoty na nižšie uvedenom grafe (Graf 63) a v tabuľke (Tabuľka 90) predstavujú ročný socioekonomický dopad obmedzenia premávky na jednom moste alebo na celom stavebného úseku (v závislosti od scenára). Tieto hodnoty boli následne použité v rámci kalkulácie VfM, berúc do úvahy počet uzavretých mostov / úsekov v jednotlivých scenároch, a to tak z dôvodu plánovanej rekonštrukcie ako aj z dôvodu zhoršeného technického stavu. Socioekonomické dopady sú modelovo uvádzané od roku 2028, keďže v tomto roku začína plánovaná realizácia rekonštrukcií formou PPP a nastáva prvý okamih, kedy tieto zásahy vytvárajú dopravné obmedzenia. Do roku 2028 sú dopady v modeloch PPP aj PSC považované za identické – neprebiehajú žiadne rekonštrukcie ani uzávery, ktoré by priamo súviseli s realizáciou PPP alebo PSC scenára. Od roku 2028 následne nastupujú dopravné obmedzenia súvisiace s rekonštrukciami, a postupne sa začína prejavovať aj pozitívny dopad na vývoj STS krivky, ktorý má za následok znížený počet obmedzení na mostoch v zlom technickom stave.

Je zrejmé, že z pohľadu individuálnych mostných objektov má najväčší negatívny dopad úplná uzávera, ktorá je potrebná či už pri mostoch, ktoré nie je možné rekonštruovať v polovičnom profile (prípadne s paralelným dočasným premostením) alebo ide o úplnú uzáveru z dôvodu jeho havarijného stavu. V prípade mostov v STS VII, pri ktorých by mala byť za každých okolností vylúčená minimálne stredná a ťažká nákladná doprava, je ročný dopad na individuálny most vyšší než dopad plánovanej rekonštrukcie priemerného mosta na celú premávku.

Hoci ročný SED rekonštrukcie stavebného úseku, ktorý vyžaduje obchádzku, je vyšší než dopad všetkých ostatných analyzovaných scenárov, je potrebné brať do úvahy, že takýto úsek zahŕňa viacero mostov, ktoré sú rekonštruované naraz. Naopak pri úseku, v ktorom bude možné viesť dopravu aspoň v striedavom režime, je dopad nižší než pri úplnej uzávere jediného mosta.

**Graf 63: Podiel jednotlivých zložiek socioekonomických dopadov v zobrazených scenároch za rok 2028 v mil. EUR**



Tabuľka 90: Prognóza ročného SED pre jednotlivé scenáre v mil. EUR

	2028	2030	2035	2040	2045	2050	2055	2060
Plánovaná rekonštrukcia individuálneho mosta	17,3	17,7	18,4	19,0	19,5	20,0	20,6	21,2
Úplná uzávera mosta (s potrebou obchádzky)	49,2	50,4	52,5	54,3	55,6	57,1	58,6	60,3
Čiastočná uzávera mosta iba pre NV	22,5	23,1	24,2	25,0	25,6	26,3	27,0	27,8
Úsek riadený svetelnou signalizáciou	23,0	23,4	24,3	25,2	25,9	26,7	27,4	28,2
Úsek s potrebnou obchádzkou	70,9	72,7	75,8	78,3	80,3	82,5	84,6	87,0

Zdroj: Finančný model Poradcov

### 5.5.2.3 Daňové príjmy

Rozdiel medzi PPP a PSC modelom sa neprejavuje len v štruktúre výdavkov a alokácii rizík, ale aj v ich rozdielnom dopade na verejné financie. Jedným z významných kvantitatívnych faktorov, ktorý sa často prehliada, je práve efekt daňových príjmov, ktoré vznikajú ako dôsledok realizácie projektu formou PPP.

V PPP modeli preberá realizáciu a prevádzku projektu súkromný partner – typicky osobitne založená projektová spoločnosť (SPV), ktorá pôsobí ako daňový subjekt. Táto spoločnosť počas trvania koncesie generuje zdaniteľný zisk, z ktorého odvádza daň z príjmov právnických osôb (DPPO). Tento výnos predstavuje priamy príjem verejných rozpočtov – predovšetkým štátneho rozpočtu – a je tak ekonomicky relevantným prvkom, ktorý by mal byť v rámci testu VfM započítaný ako zníženie čistej ekonomickej záťaže PPP variantu. V tradičnom PSC modeli sú tieto daňové efekty nižšie, keďže niektoré činnosti projektu realizuje priamo verejný sektor.

V kvantitatívnej analýze je preto rozdiel v daňových efektoch medzi oboma modelmi vyjadrený ako pozitívna korekcia PPP variantu – teda ako dodatočný prínos, ktorý čiastočne kompenzuje výšku platieb za dostupnosť. Tento efekt býva tým významnejší, čím väčší je objem realizovaných prác na strane Koncesionára, čím dlhšie trvá Koncesná zmluva a čím efektívnejšie je nastavený motivačný mechanizmus pre súkromného partnera.

### 5.5.2.4 Ďalšie ekonomické faktory

#### Indexácia

V PSC modeli je verejný sektor vystavený priamemu riziku rastu nákladov, ktoré sa v čase kumulujú a môžu výrazne ovplyvniť konečnú výšku výdavkov.

V PPP modeli je indexácia obvykle zakomponovaná vopred do mechanizmu platby za dostupnosť, pričom rozsah a metodika indexácie sú definované v zmluve. To zvyšuje predvídateľnosť výdavkov verejného sektora a zároveň prenáša časť cenového rizika na súkromného partnera. V kvantitatívnej analýze hodnoty za peniaze je preto miera indexácie vstupným parametrom, ktorý vplyva na hodnotu budúcich platieb a má potenciál výrazne ovplyvniť výsledok porovnania NPV oboch modelov.

#### Diskontná sadzba

Podľa odporúčanej metodiky MF SR sa pri hodnotení PPP projektov uplatňuje jednotná diskontná sadzba pre oba modely vo výške 4 % p.a. Táto hodnota vychádza z dlhodobých makroekonomických predpokladov a zabezpečuje konzistentnosť medzi rôznymi štúdiami a projektmi.

Citlivosť výsledku testu VfM na zmenu diskontnej sadzby je tradične vysoká, najmä v prípadoch, kde sa náklady a prínosy jednotlivých modelov časovo významne líšia. Aj preto býva doplňujúcou súčasťou analýzy hodnoty za peniaze citlivosť analýza, ktorá umožňuje posúdiť stabilitu výsledkov pri alternatívnych predpokladoch.

### 5.5.3 Kvantitatívne porovnanie variantov PSC a PPP

Kvantitatívny test hodnoty za peniaze predstavuje kľúčový moment celej finančno-ekonomickej analýzy. V tejto fáze sa všetky čiastkové výpočty – od hrubých investičných a prevádzkových nákladov, cez ocenenie rizík, až po daňové efekty a kvantifikované socioekonomické dopady – spájajú do jedného ukazovateľa, ktorý umožňuje



priamo porovnať ekonomickú výhodnosť oboch uvažovaných modelov realizácie. Výsledok tohto porovnania je preto syntézou finančných, zmluvných a strategických aspektov Projektu, pretavenou do kvantitatívnej podoby.

Výsledok kvantitatívneho porovnania PSC a PPP je uvedený v tabuľke nižšie (Tabuľka 91), ktorá porovnáva celkové nároky na peňažné toky verejného sektora pri realizácii Projektu formou tradičného obstarávania alebo formou PPP. Riadok „NPV celkom“ predstavuje čistú súčasnú hodnotu všetkých výdavkov verejného sektora v prípade realizácie Projektu jednou alebo druhou formou, po započítaní všetkých vyššie opísaných kvantifikovaných ekonomických faktorov hodnoty za peniaze – hrubých nákladov, ocenenia rizík, daňových efektov a socioekonomických dopadov.

V prípade PSC táto hodnota zahŕňa súčasnú hodnotu finančných nárokov na projektovanie, výstavbu, financovanie, prevádzku, údržbu a opravy Projektu počas celého jeho životného cyklu, s predpokladanou dobou výstavby 11 rokov a následnou prevádzkou 30 rokov.

V prípade PPP modelu ide o súčasnú hodnotu platieb za dostupnosť, ktoré by verejný sektor uhrádzal Koncesionárovi za naprojektovanie, výstavbu, financovanie, prevádzku, údržbu a opravy Projektu, pri predpokladanej dobe výstavby 5 rokov a následnej prevádzke 30 rokov. Hodnota NPV PPP už v sebe zahŕňa ocenenie prenesených rizík, ktoré Koncesionár preberá a zohľadňuje vo svojej cenovej ponuke. Na účely porovnania je preto potrebné tieto riziká pripočítať aj k NPV hrubého PSC modelu.

**Tabuľka 91: Výsledok kvantitatívneho porovnania hodnoty za peniaze v modeli PSC a PPP (NPV, v mil. EUR)**

	PSC Model	PPP Model
NPV hrubého PSC a PPP	1 021,7	1 332,7
NPV zadržaných rizík	25,4	26,6
NPV prenesených rizík	85,2	–
Daň platená Koncesionárom	–	-185,7
Rozdiel v NPV kvantifikovateľných socioekonomických dopadov	–	-932,9
NPV celkom	1 132,3	240,7
<b>NPV VfM</b>		<b>891,6</b>
<b>NPV VfM %</b>		<b>78,8%</b>

Zdroj: Finančný model Poradcov

V analyzovanom prípade sa výsledok kvantitatívneho testu jednoznačne prikláňa v prospech PPP modelu. Rozdiel v NPV v porovnaní s PSC je pozitívny a významný, čo indikuje, že pri zachovaní rovnakého rozsahu a kvality poskytovanej služby dokáže PPP variant zabezpečiť nižšie celkové náklady pre verejný sektor a spoločnosť počas celého životného cyklu Projektu.

Rozdiel v prospech PPP nevzniká ako dôsledok jediného faktora, ale ako kombinácia viacerých vzájomne prepojených mechanizmov, ktoré sa synergicky premietajú do nižšej výslednej hodnoty NPV:

- ▲ **Efektívnejšia alokácia rizík:** V tradičnom PSC modeli nesie verejný sektor všetky projektované riziká, vrátane rizika prekročenia rozpočtu, oneskorenia výstavby, nedostatočnej úrovne údržby či predčasného zhoršenia technického stavu. Tieto riziká majú priamy rozpočtový dopad v prípade ich naplnenia a sú v praxi častým zdrojom dodatočných nákladov. V PPP modeli je významná časť týchto rizík prenesená na súkromného partnera, ktorý ich riadi v rámci zmluvne definovaných povinností a finančných stimulov. Motivácia súkromného partnera minimalizovať vznik rizikových udalostí a rýchlo ich riešiť vyplýva priamo z mechanizmu platby za dostupnosť, ktorý penalizuje akékoľvek nedodržanie stanovených parametrov služby. Táto zmena v alokácii rizík vedie k zníženiu volatility očakávaných nákladov verejného sektora a k vyššej rozpočtovej istote.
- ▲ **Nižšie socioekonomické dopady:** Hlavným dôvodom priaznivejších socioekonomických dopadov v PPP modeli oproti PSC je schopnosť Koncesionára urýchliť tempo výstavby a zabezpečiť rýchlejší nábeh rekonštrukcií, ktoré sú realizované formou koordinovanej hromadnej obnovy, kde Koncesionár vďaka dostatočnej technickej a personálnej kapacite dokáže spustiť výstavbu vo viacerých úsekoch paralelne a v skoršom časovom horizonte dosiahnuť maximálne využitie stavebných kapacít. Naproti tomu, v PSC modeli Zadáateľ disponuje obmedzenými kapacitami a odlišne pristupuje k prioritizácii rekonštrukcií, čo obmedzuje celkové tempo rekonštrukcie aj v prípade navýšenia rozpočtu a personálu. V dôsledku oneskorenej realizácie

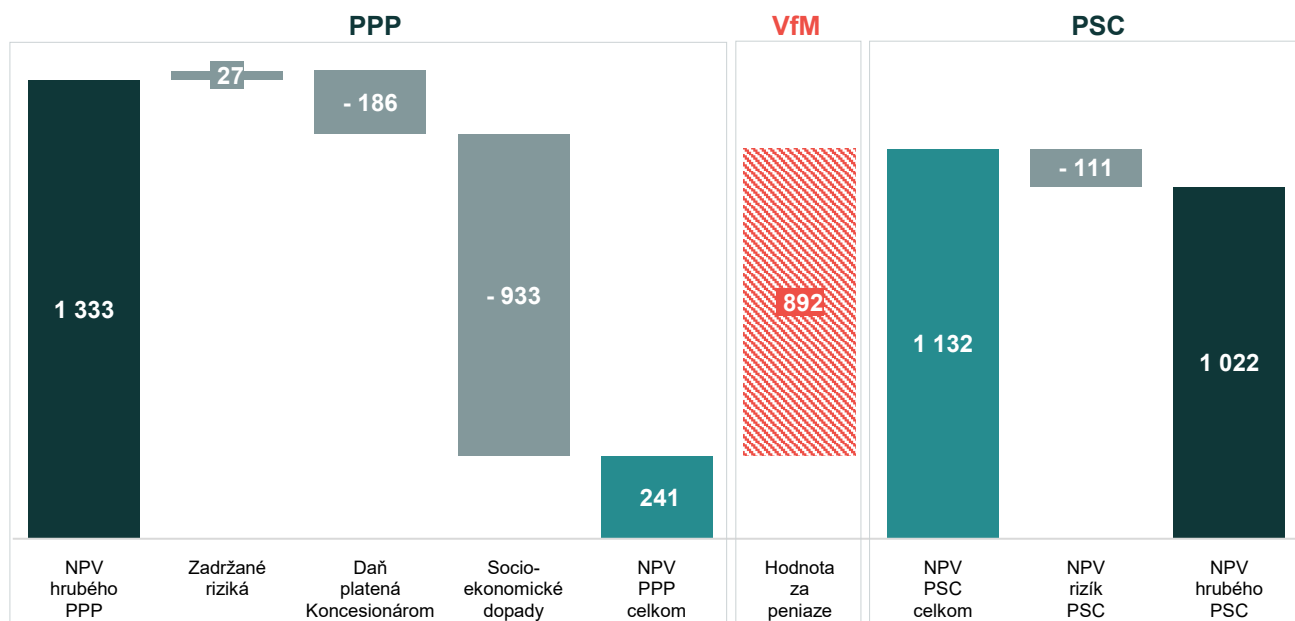
v PSC variante dochádza k ďalšiemu zhoršeniu STS mostov, pričom väčší počet sa dostáva v dôsledku časovej oneskorenosti do STS VI a STS VII, teda do stavov, pri ktorých sa už uvažuje s významnými obmedzeniami prevádzky. Východiskom kvantifikácie socioekonomických dopadov sú konzervatívne predpoklady, že obmedzenie prevádzky minimálne pre nákladnú dopravu nastáva pri 1 % mostov v STS VI a pri 50 % mostov v STS VII. Samotné dopady sú v oboch modeloch kvantifikované ako súčin priemerného socioekonomického dopadu na most v prípade uzatvorenia pre nákladnú dopravu a počtu mostov, pre ktoré sú obmedzenia uvažované podľa uvedených percentuálnych podielov. Častejšie obmedzenia generujú vyššie celkové socioekonomické dopady v modeli PSC. Ďalším významným faktorom je rozdielna organizačná logika výstavby: v PPP modeli sa rekonštrukcie realizujú po ucelených úsekoch, čo znamená jednorazový dopad na dostupnosť daného úseku, kým v PSC modeli sú rekonštrukcie realizované individuálne a postupne, čo vedie k opakovaným výpadkom prevádzky jednotlivých úsekov a kumulácii negatívnych dopadov v čase. Uvedené faktory prispievajú k tomu, že kvantifikované socioekonomické dopady sú v PPP modeli nižšie, čo sa priamo premieta do priaznivejšieho výsledku VfM.

- ▲ **Pozitívne daňové efekty:** PPP model generuje dodatočné príjmy verejných rozpočtov prostredníctvom dane z príjmov právnických osôb a ďalších odvodov, ktoré platí projektová spoločnosť počas trvania koncesie. Tieto príjmy predstavujú reálny a kvantifikovateľný prínos, ktorý v PSC modeli nevzniká v takom rozsahu, keďže verejný sektor realizuje niektoré činnosti Projektu sám a nepôsobí ako daňový subjekt. Aj keď daňové efekty nie sú primárnym cieľom PPP, ich započítanie do finančného modelu znižuje čistú ekonomickú záťaž PPP variantu a posilňuje jeho relatívnu výhodosť.
- ▲ **Úspory z rozsahu a integračný trhový efekt:** V PPP modeli sa rekonštrukcie realizujú vo väčších stavebných úsekoch a pod jednotným riadením Koncesionára. To umožňuje efektívnejšie využitie strojov a pracovných kapacít, centralizované nákupy stavebných materiálov a štandardizované procesy prípravy a výstavby. Takto dosiahnuté úspory z rozsahu sa premietajú do nižších investičných a prevádzkových nákladov počas celého životného cyklu projektu. V PSC modeli, kde sú zákazky zadávané individuálne, sa tieto efekty nedosahujú a každá rekonštrukcia je spojená s opakovanými mobilizačnými a transakčnými nákladmi. Zároveň veľký rozsah a predvídateľnosť PPP kontraktu priťahuje medzinárodných hráčov, ktorí sú schopní **mobilizovať pracovnú silu a technológiu naprieč Európou**. Tento efekt sa potvrdil napríklad na projekte D4R7, kde vstup zahraničných kapacít umožnil udržať ceny na konkurencieschopnej úrovni. Preto sa nepredpokladá, že by realizácia formou PPP viedla k nasýteniu trhu a rastu cien. Naopak, väčšie riziko zdražovania je spojené s PSC variantom, kde by SSC bola odkázaná na sériu menších tendrov s lokálnymi dodávateľmi a limitovanou kapacitou, čo znižuje konkurenciu a obmedzuje možnosti úspor.
- ▲ **Synergický efekt na rozpočtovú stabilitu:** Kombinácia efektívnejšieho riadenia rizík, nižších socioekonomických strát a pozitívnych daňových príjmov znamená, že PPP model neponúka len úsporu v NPV, ale aj kvalitnejšiu predvídateľnosť výdavkov a nižšiu expozíciu voči náhlym rozpočtovým šokom. Táto vlastnosť má osobitný význam pri veľkých infraštruktúrnych projektoch s celoštátnym dopadom, kde výkyvy vo financovaní môžu ohroziť nielen harmonogram Projektu, ale aj plynulosť a bezpečnosť dopravy na kľúčových trasách.

NPV VfM v absolútnej hodnote vyjadruje rozdiel medzi NPV PSC a PPP modelu. Kladná hodnota znamená väčšiu hodnotu za peniaze v prípade PPP, záporná hodnota by znamenala výhodosť PSC. Výpočet jednotlivých prvkov hodnoty za peniaze vychádza z predpokladov a odhadov budúceho vývoja, ktoré môžu byť ovplyvnené zmenami na finančných a kapitálových trhoch.

Na základe uvedených údajov (viď. Tabuľka 91) **vychádza výsledok jednoznačne v prospech PPP, čo z ekonomického hľadiska podporuje jeho odporúčanie ako preferovaného modelu realizácie Projektu**. Treba však zdôrazniť, že tento výsledok odráža výlučne ekonomické hľadisko. Konečné rozhodnutie musí vychádzať aj z kvalitatívnej analýzy, ktorá zhodnotí strategické prínosy, organizačnú pripravenosť, dlhodobú kvalitu a udržateľnosť infraštruktúry.

Graf 64: Grafické znázornenie testu hodnoty za peniaze (v mil. EUR)



Zdroj: Finančný model Poradcov

#### 5.5.4 Analýza senzitivity

Výsledky testu hodnoty za peniaze (Value for Money, VfM) sú vždy ovplyvnené predpokladmi, ktoré vstupujú do finančných modelov PSC a PPP. Tieto predpoklady vychádzajú z aktuálne dostupných údajov a odhadov odborných tímov, avšak nemožno ich vnímať ako nemenné. Počas dlhého investičného a prevádzkového cyklu Projektu môžu nastať zmeny na finančných trhoch, v makroekonomickom prostredí alebo v samotnom stavebnom sektore, ktoré majú priamy dopad na výsledné hodnoty.

Analýza senzitivity preto slúži na otestovanie odolnosti výsledkov VfM voči takýmto zmenám. Cieľom nie je odhadnúť presný budúci vývoj jednotlivých faktorov, ale ukázať, v akom rozsahu by sa mohli výsledky meniť, ak by nastali odchýlky od predpokladov použitých v základnom scenári („Base case“). Tento prístup umožňuje lepšie pochopiť, ktoré premenné majú na hodnotu za peniaze najväčší vplyv a kde je Projekt najviac citlivý na zmenu externých podmienok.

Na účely tejto Štúdie boli vybrané faktory, ktoré majú z pohľadu PPP projektov najvýznamnejší vplyv na finančné výsledky a ktoré boli identifikované aj v iných medzinárodných projektoch ako kľúčové:

- ▲ **Diskontná sadzba:** Výška diskontnej miery určuje, akú hodnotu majú budúce peňažné toky v dnešných cenách. Nižšia sadzba zvýhodňuje projekty s dlhodobými prínosmi, zatiaľ čo vyššia sadzba znižuje ich čistú súčasnú hodnotu. V analýze sa testovali úrovne 3 % a 5 % oproti základnému scenáru.
- ▲ **Investičné náklady (CAPEX):** Keďže jadrom Projektu je kapitálovo náročná obnova mostov, akákoľvek odchýlka v odhadoch nákladov sa okamžite premieta do výsledku hodnoty za peniaze. Preto boli modelované varianty so znížením a zvýšením investičných nákladov o  $\pm 10$  % oproti základnému scenáru.
- ▲ **Cena financovania:** PPP model je priamo ovplyvnený podmienkami na finančných trhoch. Vyššia úroková marža zvyšuje cenu dlhu a tým aj výšku platieb za dostupnosť, ktoré verejný sektor vypláca. V teste sa uvažovalo so scenármi zmeny marže o  $\pm 50$  a  $\pm 75$  bázických bodov oproti základnému scenáru (150 bázických bodov).
- ▲ **Časový efekt realizácie:** V analýze sa testoval vplyv posunu začiatku realizácie PSC oproti základnému scenáru. Hodnotili sa tri alternatívy: keby sa PSC začal realizovať i) o rok skôr, ii) o rok neskôr, alebo iii) o dva roky neskôr. Posun harmonogramu má priamy vplyv na načasovanie výdavkov štátu a na okamih, kedy sa dosiahne plná úroveň služby pre používateľov. Skorší začiatok PSC o jeden rok by však predpokladal, že štát urýchlene uskutoční celú prípravu a obstarávanie. Znamená to vykonať diagnostiku a podrobné technické a geologické prieskumy, či vysporiadať majetkové vzťahy. Následne by bolo potrebné vyhlásiť verejné obstarávanie na veľký balík alebo súbor súbežných zákaziek s parametrami umožňujúcimi účasť veľkých zhotoviteľov. Pri takejto heterogenite portfólia by bol pravdepodobný súťažný dialóg, ktorý si vyžaduje viacero kôl, kvalitné technické podklady a čas na finalizáciu zmluvy. Súčasne by bolo nutné zabezpečiť rozpočtové krytie a výrazne posilniť interné aj externé kapacity. Keďže SSC takýto objem a formu obstarávania doteraz nerealizovala, dosiahnuť skorší štart v horizonte jedného roka je nepravdepodobné.

Pre každý z týchto faktorov boli stanovené scenáre, ktoré ilustrujú, ako sa mení výsledná hodnota za peniaze vyjadrená dvomi metrikami:

- ▲ **VfM (%)** – relatívna hodnota vyjadrujúca percentuálny rozdiel medzi PSC a PPP;
- ▲ **NPV rozdiel (mil. EUR)** – absolútna čistá súčasná hodnota rozdielu medzi PSC a PPP.

Tabuľka 92: Analýza citlivosti výsledkov testu hodnoty za peniaze formou PPP a PSC

Parameter	Variant	VfM (%)	Δ vs. Base case (%)	NPV VfM (mil. EUR)	Δ vs. Base case (mil. EUR)
Base case	–	78,8%	–%	891,6	–
Diskontná sadzba	-100 bps (3%)	92,7%	14,0%	1 221,5	329,9
	+100 bps (5%)	63,9%	-14,8%	627,9	-263,8
CAPEX	-10%	86,4%	7,7%	961,2	69,5
	+10%	71,2%	-7,6%	819,9	-71,7
Úroková marža	+50 bps	74,6%	-4,1%	845,0	-46,6
	-50 bps	82,7%	4,0%	936,2	44,6
	+75 bps	72,6%	-6,2%	822,4	-69,3
	-75 bps	84,7%	5,9%	957,9	66,3
Časový efekt realizácie	PSC o 1 rok skôr	-49,1%	-127,8%	-560,9	-1 452,5
	PSC o 1 rok neskôr	197,8%	119,1%	2 202,8	1 311,1
	PSC o 2 roky neskôr	343,5%	264,7%	3 758,5	2 866,9

Zdroj: Finančný model Poradcov

## 5.5.5 Kvalitatívne faktory hodnoty za peniaze

Kvantitatívna analýza uvedená v predchádzajúcich častiach poskytuje základné porovnanie ekonomickej výhodnosti modelov PPP a PSC na základe výpočtu čistej súčasnej hodnoty. Takéto porovnanie však nie je postačujúce pre komplexné zhodnotenie Projektu. Kľúčové aspekty, ako je kvalita služieb, prevádzková spoľahlivosť, schopnosť včasnej dodávky alebo udržateľnosť infraštruktúry, nie je možné spoľahlivo zachytiť vo finančných ukazovateľoch.

Táto časť preto dopĺňa test hodnoty za peniaze o posúdenie nefinančných faktorov, ktoré ovplyvňujú dlhodobý prínos Projektu pre verejný sektor.

**Hodnotenie uvedené v tejto časti je založené na:**

- ▲ inštitucionálnych a zmluvných charakteristikách modelov (PPP a PSC);
- ▲ domácej a medzinárodnej praxi z obdobných projektov;
- ▲ štandardoch výkonnostného riadenia verejnej infraštruktúry;
- ▲ schopnosti zabezpečiť výstupy Projektu v reálnych podmienkach SR.

**Faktory boli hodnotené deskriptívne bez priradenia bodovej stupnice alebo váh, pretože nie je možné ich spoľahlivo kvantifikovať v peňažných jednotkách.** Napriek tomu majú významný vplyv na dosiahnutie cieľov Projektu, najmä z pohľadu kvality, spoľahlivosti a strategickej hodnoty poskytovanej infraštruktúry.

Zaradenie týchto aspektov do analýzy je dôležité, pretože práve rozdiely v riadiacich mechanizmoch, rozložení zodpovedností a motiváciách zúčastnených subjektov majú v praxi rozhodujúcu úlohu pri dosahovaní očakávaných výsledkov. Kvalitatívna analýza tak poskytuje širší kontext ku kvantitatívnemu hodnoteniu a umožňuje verejnému obstarávateľovi získať ucelenejší pohľad na prínosy a limity jednotlivých foriem realizácie.

Tabuľka 93: Kvalitatívne faktory hodnoty za peniaze – sumarizačná matica

Faktor	PSC	PPP	Preferovaný model
<b>Integrované riadenie životného cyklu mostov</b>	Verejný sektor v PSC modeli disponuje priamou kontrolou nad projektovaním, výstavbou a údržbou, no realizuje ich prostredníctvom individuálne uzatváraných zmlúv. Tento prístup poskytuje možnosť flexibilného zasahovania do jednotlivých fáz Projektu, zároveň však spôsobuje fragmentáciu zodpovednosti, zvyšuje náročnosť koordinácie a prináša riziko neefektívnych prechodov medzi fázami. Účinné riadenie takéhoto modelu si vyžaduje rozsiahle interné odborné kapacity a projektové riadiace mechanizmy zo strany verejného sektora.	V PPP modeli súkromný partner integruje všetky fázy životného cyklu Projektu (návrh, výstavbu, financovanie, prevádzku a údržbu) do jedného zmluvného rámca, pričom za ich riadenie zodpovedá súkromný partner. Tento prístup znižuje riziko nesúladu medzi fázami, podporuje optimalizáciu technických riešení z hľadiska dlhodobých nákladov a zvyšuje pravdepodobnosť výstavby kvalitných a trvácnych mostových objektov a konzistentnej kvality naprieč celým balíkom.	PPP
<b>Rozsah služby a dostupnosť infraštruktúry v požadovanej kvalite počas celej dĺžky životného cyklu Projektu</b>	Úroveň poskytovaných služieb závisí od rozpočtových možností a aktuálnych priorit verejného sektora. V prípade fiškálnych obmedzení môže dôjsť k odkladaniu údržby, čo negatívne vplyva na dostupnosť a kvalitu infraštruktúry. Aj keď pri dostatočnom financovaní môže byť kvalitatívna úroveň služieb porovnateľná s PPP, absencia zmluvného rámca zabezpečujúci dlhodobú udržateľnosť.	Zmluva v PPP modeli definuje parametre kvality a dostupnosti infraštruktúry prostredníctvom zmluvne dohodnutých štandardov, pričom ich nedodržanie vedie k zníženiu platby za dostupnosť. Tento výkonnostný mechanizmus vytvára motiváciu na udržiavanie požadovaného technického stavu počas celého trvania zmluvy (30 rokov), bez ohľadu na aktuálnu fiškálnu situáciu.	PPP
<b>Harmonogram a dodanie služby</b>	Realizácia postupuje podľa ročných rozpočtov a kapacít, čo zvyšuje náchylnosť na časové sklzy v príprave a obstarávaní. Prínosy Projektu sa realizujú postupne v čase, pričom plná úroveň služby sa dosahuje neskôr.	Projekt sa organizuje po stavebných úsekoch s jasnými míľnikmi a väzbou platieb za sprístupnenie. Jednotná riadiaca štruktúra zvyšuje istotu splnenia predurčených termínov a skracuje čas do reálneho prínosu Projektu pre užívateľov.	PPP
<b>Riadenie obmedzení a dopadov na užívateľov</b>	Koordinácia výluk a obchádzok sa opiera o kapacity správcu a pri paralelných zákazkách rýchlo naráža na limity. Výsledkom je vyššie riziko dlhších či nekoordinovaných obmedzení, ktoré zvyšujú časové a prevádzkové náklady užívateľov.	Výkonnostné ukazovatele môžu limitovať dĺžku a rozsah obmedzení, stanovovať reakčné lehoty a požadovanú dostupnosť. Zrážky za nedostupnosť motivujú plánovať práce mimo špičky a minimalizovať zásah do plynulosti dopravy.	PPP
<b>Riadiaca štruktúra a audit</b>	Riadenie Projektu je rozdelené medzi viacero subjektov (projektant, zhotoviteľ, správca), čo môže spôsobovať nejasnosti v kompetenciách a zhoršovať koordináciu kontrolných mechanizmov. Periodické hĺbkové previerky sú často limitované kapacitami SSC a dostupným rozpočtom.	Riadenie je centralizované u Koncesionára, s jasne definovanými kompetenciami v koncesnej zmluve, čo znižuje riziko nejasností a nekoordinovanosti. Súčasťou rámca je povinný reporting a nezávislý audit, ktorý zabezpečuje transparentnosť a umožňujú efektívnu kontrolu zo strany verejného sektora.	PPP
<b>Monitoring, dáta a reporting</b>	V PSC sú údaje o technickom stave mostov evidované v rámci systému SSC podľa príslušných technických predpisov. Ich kvalita a presnosť je však nerovnomerná, čo obmedzuje využiteľnosť pri plánovaní údržby a riadení kvality.	V PPP sa zavádza jednotný systém: všetky prehliadky, opravy a ukazovatele dostupnosti sa musia pravidelne reportovať v štandardizovanej forme. Dáta sú digitálne, overiteľné a slúžia ako podklad pre platby Koncesionárovi. Verejný sektor tak má k dispozícii jasný a prehľadný obraz o výkone a kvalite na celej sieti.	PPP
<b>Dodávateľský trh a kapacity</b>	Fragmentované tendre priťahujú skôr menších / stredných lokálnych hráčov. Koordinácia desiatok kontraktov zvyšuje transakčné náklady a obmedzuje dosiahnuteľnosť úspor z rozsahu.	Integrovaný balík a dlhý kontrakt priťahujú veľké konzorciá a financujúcich partnerov z celého sveta. Umožňujú centralizované nákupy, lepšiu mobilizáciu kapacít a efektívnejšiu koordináciu subdodávateľov.	PPP
<b>Bezpečnosť a reakčná doba</b>	Model PSC umožňuje verejnemu sektoru priame riadenie krízových zásahov, čo môže viesť k rýchlej a flexibilnej reakcii. Táto operatívna voľnosť je výhodná najmä v prípadoch nepredvídaných udalostí alebo mimoriadnych stavov. Efektívnosť reakcií však závisí od dostupnosti interných kapacít a rozpočtových zdrojov, čo môže v niektorých prípadoch spôsobiť oneskorenia pri odstraňovaní závad.	Súkromný partner v PPP modeli má povinnosť rýchlej nápravy závad definovaných v zmluve, pričom neplnenie je sankcionované. To motivuje Koncesionára reagovať promptne a minimalizovať bezpečnostné riziká.	PPP



Faktor	PSC	PPP	Preferovaný model
<b>Záruky kvality</b>	Štandardná záručná lehota zhotoviteľa je spravidla 5 rokov vo vybraných prípadoch 7 rokov. Po jej uplynutí nesie riziko kvality a dodatočných opráv štát. Vymáhateľnosť po záruke je obmedzená. Z titulu tohto nastavenia dodávateľsko-odberateľského vzťahu len na 5 rokov je výsledná dodaná kvalita dlhodobej infraštruktúry v značnom nepomere ku kvalite dodanej v PPP alternatíve.	Počas celej koncesie je kvalita vynucovaná platbami za dostupnosť; Koncesionár má povinnosť sa starať o mosty počas 30 rokov, preberá za ne zodpovednosť a po uplynutí Koncesnej doby ich musí odovzdať v presne definovanom technickom štandarde. Dlhodobá udržateľnosť a kvalita je súčasťou zmluvnej motivácie.	<b>PPP</b>
<b>Rozpočtová predvídateľnosť</b>	Vyššia operatívna flexibilita, no nižšia predvídateľnosť cash-flow (výdavky kolíšu podľa VO a priebehu stavieb); riziko prerušení pri rozpočtových obmedzeniach.	Platby za dostupnosť sú viacročné, stabilné a začínajú až po sprístupnení. Umožňujú lepšie strednodobé plánovanie a znižujú volatilitu rozpočtu.	<b>PPP (ak je prioritou predvídateľnosť; PSC pri potrebe okamžitej flexibility)</b>
<b>Flexibilita parametrov a riadenie zmien</b>	PSC umožňuje relatívne jednoduchšie meniť rozsah a parametre Projektu aj počas realizácie, čo je výhodné pri meniacich sa potrebách alebo legislatívnych zmenách. Cenou za to je vyššia neistota v nákladoch a harmonograme.	V PPP sú parametre definované v čase uzatvorenia Koncesnej zmluvy. Ich následná zmena je možná, ale zvyčajne administratívne a finančne náročná. To prináša stabilitu a predvídateľnosť, ale znižuje flexibilitu pri adaptácii na nové potreby.	<b>PSC</b>
<b>Klasifikácia Projektu z hľadiska verejného dlhu a nákladov na jeho správu</b>	Investičné výdavky v modeli PSC sú plne financované z verejných zdrojov, čo znamená ich okamžité premietnutie do úrovne verejného dlhu. Verejný sektor zároveň nesie plnú zodpovednosť za riadenie a administratívnu správu Projektu počas celej doby jeho životného cyklu.	PPP je financované súkromným kapitálom, ktorý mobilizuje Koncesionár bez záruk a podpory verejného sektora. V takomto nastavení je Projekt klasifikovaný mimo verejného dlhu, čo v krátkodobom horizonte odľahčuje rozpočet. Tento aspekt môže byť rozhodujúci pri napätých fiškálnych rámcoch.	<b>PPP</b>
<b>Socioekonomické dopady výluk a obchádzok</b>	Vyššia variabilita dopadov (čas cestujúcich a tovaru, PHM, prevádzkové náklady, nehody, emisie) v dôsledku postupného a menej koordinovaného doručovania.	Skoršie sprístupňovanie úsekov a KPI na obmedzenia vedú k znižovaniu negatívnych dopadov na užívateľov. Zrážky motivujú minimalizovať trvanie a rozsah výluk.	<b>PPP</b>
<b>Širšie makro-ekonomické prínosy – vyvolané investície</b>	V modeli PSC sa výstavba realizuje postupne, v závislosti od disponibilných verejných prostriedkov a schvaľovacích procesov. Tento prístup umožňuje rozložiť investičnú aktivitu v čase, čo môže byť výhodné z hľadiska fiškálneho plánovania, no zároveň vedie k nižšej koncentrácii stavebnej činnosti v danom období. To obmedzuje schopnosť Projektu generovať okamžité impulzy pre regionálny stavebný sektor a súvisiace dodávateľské reťazce.	Model PPP koncentruje výstavbovú fázu do kratšieho časového úseku, čím vytvára intenzívny dopyt po stavebných kapacitách, materiáloch a službách v priebehu niekoľkých rokov. Táto akumulovaná investičná aktivita môže výrazne stimulovať regionálne hospodárstvo, zvyšovať zamestnanosť v sektore stavebníctva a aktivizovať súvisiace sektory v dodávateľskom reťazci.	<b>PSC=PPP</b>

Kvalitatívne hodnotenie ukazuje, že model PPP poskytuje vyššiu pravdepodobnosť zabezpečenia kvalitnej, spoľahlivej a udržateľnej infraštruktúry vďaka integrovanému riadeniu a výkonnostným stimulom. Na rozdiel od toho model PSC ponúka väčšiu flexibilitu a operatívnosť, no vyžaduje silné interné kapacity verejného sektora. **Celkovo je preto z kvalitatívneho hľadiska preferovaný model PPP.**

## 5.6 Záverečné odporúčanie

**Na základe kvantitatívnej analýzy aj kvalitatívneho posúdenia je model PPP (DBFOM s platbami za dostupnosť) pre Projekt plošnej obnovy mostov preferovaný.**

Pri danom rozsahu a štandarde služby PPP najlepšie spája technickú ambíciu s reálnou doručiteľnosťou v podmienkach SR. V základnom scenári a aj vo väčšine testovaných senzitivitách PPP prináša vyššiu hodnotu za peniaze. Porovnanie pritom nevychádza iba z výpočtov modelov, ale z kombinácie kvantitatívneho testu hodnoty za peniaze a kvalitatívneho posúdenia doručiteľnosti Projektu.

Z kvalitatívnej analýzy vyplýva, že PPP celkovo lepšie spĺňa ciele definované Zadávateľom: zrýchli obnovu rozsiahleho počtu mostov I. triedy, stabilizuje ich technickú úroveň počas celej životnosti zmluvy a znižuje riziko neplánovaných uzáver, ktoré majú vysoké spoločenské náklady. Dôležitejšie však je, že samotný mechanizmus tohto modelu premieňa očakávaný štandard na vymáhateľnú povinnosť. Platby sa viažu na skutočnú dostupnosť

a kvalitu: nedodržanie parametrov sa automaticky pretaví do zrážok a handback požiadavky určujú stav pri spätnom odovzdaní. Zmluva tak nielen stanoví, čo má byť dosiahnuté, ale aj zabezpečí, aby to bolo udržiavané počas celej doby koncesie. PPP zároveň rieši to, na čom pri plošnej obnove mostnej siete najviac záleží – čas. Členenie vybraných mostov do stavebných úsekov umožňuje efektívnejšiu výstavbu a skoršie sprístupnenie, teda rýchlejší prechod od uzávierok k využiteľnej kapacite. Kým v PSC je doručovanie rozložené do mnohých menších zákaziek závislých od ročných rozpočtov a dostupných kapacít, v PPP je harmonogram a rýchlosť doručenia zakotvená priamo do ekonomiky kontraktu: platiť sa začína až po sprístupnení jednotlivých platobných úsekov.

Táto motivácia sa prenáša na celý dodávateľský trh. Väčší integrovaný balík, dlhá zmluva a predvídateľné cash-flow priťahujú silné konzorciá a financovanie, čo zvyšuje konkurenciu, štandardizuje technické riešenia a umožňuje optimalizovať náklady životného cyklu naprieč celým portfóliom.

Pri plošnom programe obnovy mostov, kde je cieľom rýchlo a jednotne dosiahnuť definovaný štandard služby, sa PPP prejaví vo forme väčšej istoty termínov, udržateľnej kvality a vynútiteľnosti výsledku.

**Na základe kvalitatívnej aj kvantitatívnej analýzy je pre tento Projekt vhodnejší PPP model. Spája integračnú kapacitu s výkonnosťnými stimulmi, urýchľuje dostupnosť služby, stabilizuje rozpočtový profil a preklápa riziká tam, kde ich vie trh účinne riadiť.**

## 6 Platobný mechanizmus

Platobný mechanizmus predstavuje rámec, na základe ktorého bude súkromnému partnerovi poskytovaná úhrada za plnenie jeho zmluvných povinností počas prevádzkovej fázy projektu. Je dôležitým prvkom navrhovanej štruktúry PPP projektu, ktorého účelom je zabezpečiť efektívne fungovanie dlhodobého zmluvného vzťahu medzi verejným a súkromným partnerom.

Zámerom je nastaviť taký systém odmeňovania súkromného partnera, ktorý vytvára finančný podnet pre súkromného partnera na včasnú a kvalitnú realizáciu obnovy mostov a ich dlhodobé udržiavanie v prevádzkyschopnom a bezpečnom stave. Mechanizmus bude zároveň nástrojom na zabezpečenie kontroly kvality poskytovaných služieb, ako aj transparentného a predvídateľného nakladania s verejnými prostriedkami počas trvania projektu.

**Z pohľadu efektívneho nastavenia PPP kontraktu má platobný mechanizmus plniť tieto základné účely:**

- ▲ zabezpečiť motiváciu na včasné dokončenie rekonštrukčných prác a uvádzanie mostov do prevádzky v súlade s harmonogramom;
- ▲ podporovať dlhodobé udržiavanie mostných objektov v technickom stave, ktorý spĺňa zmluvne stanovené štandardy;
- ▲ vytvárať transparentný a predvídateľný rámec platieb, ktorý súčasne poskytuje istotu pre financovanie projektu a umožňuje verejnému sektoru efektívne kontrolovať kvalitu poskytovaných služieb;
- ▲ a zabezpečiť primerané rozdelenie rizík, pri ktorom sú technické a prevádzkové zodpovednosti prenesené na súkromného partnera, zatiaľ čo verejný sektor si ponecháva dohľad nad výstupmi (dostupnosť a kvalita) projektu.

Týmto spôsobom bude platobný mechanizmus zároveň podporovať naplnenie širších cieľov Projektu.

Podrobné parametre mechanizmu, spôsob výpočtu platieb a uplatňovania zrážok, ako aj pravidlá pre výnimky a kontrolu výkonnosti budú rozpracované v nasledujúcich častiach tejto kapitoly.

### 6.1 Výber typu platobného mechanizmu

PPP projekty môžu využívať rôzne typy platobných mechanizmov v závislosti od charakteru poskytovanej služby, schopnosti infraštruktúry generovať vlastné príjmy, ako aj od miery a typu rizík, ktoré je možné a žiaduce preniesť na súkromného partnera. Voľba vhodného modelu má zásadný vplyv nielen na motiváciu partnerov počas trvania projektu, ale aj na rozloženie rizík, bankovateľnosť projektu, kontrolu kvality výstupov a konečný vplyv na verejné financie.

Medzi najčastejšie používané formy patria:

- ▲ **Platba za dostupnosť (availability payment)** je model, pri ktorom verejný sektor poskytuje pravidelnú platbu výmenou za to, že infraštruktúra je fyzicky dostupná a spĺňa zmluvne stanovené technické a prevádzkové štandardy. Výška platby môže byť upravovaná na základe výkonnostných parametrov, ako je úroveň údržby, bezpečnosti alebo funkčnosti.
- ▲ **Tieňové mýto (shadow toll)** predstavuje formu platby, pri ktorej verejný sektor poskytuje súkromnému partnerovi odmenu na základe skutočného objemu dopravy na danom úseku, bez toho, aby užívateľ platil poplatok priamo. Platba sa odvodzuje napríklad od počtu prechádzajúcich vozidiel a zvyčajne sa počíta podľa vopred definovanej schémy.
- ▲ **Priame mýto (real toll)** je model, v ktorom súkromný partner vyberá poplatky priamo od užívateľov infraštruktúry. Výška príjmu závisí od dopravnej intenzity, kategórie vozidiel, typu cestného úseku a platnej tarifnej politiky. Výnos z mýta tvorí hlavnú alebo jedinou formu príjmu súkromného partnera.
- ▲ **Hybridný mechanizmus** kombinuje prvky platby za dostupnosť a platby závislej od dopytu. Časť platby môže byť fixná (napr. za dostupnosť a kvalitu služieb), zatiaľ čo zvyšok je odvodený od premenných ako objem dopravy, komerčné výnosy alebo iné prevádzkové ukazovatele.

Pri výbere vhodného mechanizmu pre tento Projekt bola vykonaná analýza porovnávajúca tieto typy platobných mechanizmov s cieľom identifikovať ich vhodnosť vzhľadom na:

- ▲ technickú realizateľnosť a prevádzkovú jednoduchosť;
- ▲ schopnosť preniesť riziká;
- ▲ zlučiteľnosť s cieľmi Projektu a verejnou politikou v oblasti dopravy;
- ▲ predvídateľnosť a stabilitu cash-flow a verejných výdavkov;
- ▲ akceptovateľnosť pre financujúce inštitúcie a verejnosť.

Výsledky porovnania týchto platobných prístupov sú uvedené v nasledovnej tabuľke.

Tabuľka 94: Porovnanie vybraných typov platobných mechanizmov z pohľadu vhodnosti pre Projekt

Kritérium	Platba za dostupnosť	Tieňové mýto (Shadow Toll)	Priame mýto (Real Toll)	Hybridný model
<b>Prenos rizika dopytu</b>	Verejný sektor si ponecháva riziko dopytu, čo je žiaduce, keďže ho Koncesionár nemôže ovplyvniť (mosty sú pasívne objekty bez vplyvu na výber trasy, mýto, alebo preferencie vodičov).	Riziko dopytu je ťažko predikovateľné a vysoko kolísavé (napr. sezónne špičky, obchádzky, výluky), pričom Koncesionár nemá nástroje na jeho riadenie.	Vhodné na prenos rizika dopytu, avšak v tomto prípade nerealizovateľné. Koncesionár nemá spôsob a nástroje, ako efektívne vyberať mýto len na mostoch od všetkých účastníkov premávky, ani žiadnu kontrolu nad dopravnými objemami.	Ak by bola časť príjmu závislá od dopravy a časť fixná, komplexita a rizikový profil by sa znásobili bez výhody pre verejný sektor.
<b>Prenos rizika dostupnosti</b>	Výška platby závisí od splnenia technických a prevádzkových štandardov, čím sa vytvára efektívny mechanizmus prenosu zodpovednosti za stav, funkčnosť a údržbu mostov.	Platba nie je viazaná na technický stav alebo prevádzkyschopnosť; súkromný partner je motivovaný dopravnými objemami, nie výstupmi kvality, čo však nemá pod kontrolou.	Platba (výber mýta) nezohľadňuje technický stav ani prevádzkovú dostupnosť mostov.	Zložité nastavenie, ktoré by si vyžadovalo samostatnú dostupnostnú zložku popri dopytovej.
<b>Technická uskutočniteľnosť</b>	Jednoduché zavedenie; platba je podmienená dostupnosťou a technickým stavom, ktoré možno spoľahlivo sledovať.	Vyžadovalo by sa spoľahlivé meranie intenzity dopravy na každom moste, čo si vyžaduje senzorové systémy, prevádzku a kalibráciu (vysoké OPEX).	Neexistuje technický ani legislatívny rámec na samostatné spoplatnenie jednotlivých mostov na sieti I. triedy	Kombinácia viacerých režimov zvyšuje technickú komplexitu, nezlučiteľné s fragmentovanou infraštruktúrou (rôzne typy mostov, regióny, profily dopravy).
<b>Kontrola kvality verejným sektorom</b>	Platby sú podmienené výkonnosťmi štandardmi, ako je STS, údržba, prevádzkyschopnosť; umožňuje transparentné sankcie.	Dopravný objem nemusí korelovať s kvalitou technického stavu; chýba priame prepojenie medzi výkonom a odmenou.	Výška príjmu je úplne nezávislá od technického stavu mostov.	Výkonnosťné zložky by museli byť zavedené paralelne, čo je komplexné a administratívne náročné.
<b>Výška platby zo strany verejného sektora</b>	Verejný sektor počas prevádzky hradí všetky oprávnené náklady Koncesionára výmenou za splnenie výkonnosťných štandardov.	Verejný sektor platí podľa počtu prechádzajúcich vozidiel; ak je doprava nízka, môže byť potrebné garantovať minimálnu platbu.	Bez príjmu z mýta Projekt negeneruje dostatočné výnosy, preto by štát musel poskytnúť významné kompenzácie.	Časť platby závisí od dopravy; ak sú dopravné objemy nízke, môže byť potrebné doplniť platbu z verejných zdrojov.
<b>Bankovateľnosť a predvídateľnosť cash-flow</b>	Fixný základ s jasnými výkonnosťmi podmienkami = nízke riziko pre financovanie.	Banky budú požadovať garanciu výnosov, čo de facto anuluje zmysel preneseného rizika.	Vysoká volatilita cash-flow, nezlučiteľné s financovaním tohto typu infraštruktúry cez dlh.	Kombinácia fixnej a variabilnej zložky by si vyžadovala zložité modely a dodatočné garancie.
<b>Podmienky financovania</b>	Stabilita platieb a jasné štandardy znižujú rizikovú prírážku a umožňujú vyššiu mieru zadĺženia.	Neistý cash-flow limituje možnosti financovania, zvyšuje rizikovú prírážku, miera zadĺženia býva nižšia.	Vysoká volatilita príjmov limituje možnosti financovania a podmieňuje použitie záruk.	Komplexita kombinácie výnosov a zodpovednosti zvyšuje rizikovú prírážku a znižuje atraktivitu pre financujúcich partnerov.
<b>Riziko klasifikácie v bilancii štátu</b>	Projekt možno vykazovať mimo bilancie verejnej správy pri adekvátnom prenose rizík výstavby a dostupnosti.	Riziko zaradenia do bilancie stúpa v prípade potreby garancií výnosov alebo konzervatívneho nastavenia zmluvy.	Požadované záruky výnosov z mýta pravdepodobne povedú k „on-balance sheet“ klasifikácii.	Kombinácia platobných režimov zvyšuje zložitosť a pravdepodobnosť zaradenia projektu do bilancie verejnej správy.
<b>Implementácia na cestnú sieť I. triedy</b>	Plne aplikovateľné bez potreby zmeny legislatívy, pre nespoplatnené úseky.	Teoreticky možné, ale prakticky zložité. Vysoké náklady na zber dát a ich validáciu.	Podľa platnej legislatívy nie je možné zaviesť výber mýta na cestách I. triedy pre osobné vozidlá.	Systémovo, technicky aj legislatívne by si vyžadovalo nové zmluvné nastavenie
<b>Zlučiteľnosť s cieľmi Projektu</b>	Podpora dlhodobej dostupnosti, technického stavu a obnovy mostov;	Nezaručuje žiadne zlepšenie technického stavu; mohla by	Zameraná len na generovanie výnosu, v rozpore s verejným	Kombinované motivácie sú zle nastaviteľné a

Kritérium	Platba za dostupnosť	Tieňové mýto (Shadow Toll)	Priame mýto (Real Toll)	Hybridný model
Realizovateľnosť v praxi	výkonnostné kritériá sú súčasťou cieľov Projektu.  Overené na projektoch ako D4R7 a R1; dobre známe verejnemu aj súkromnému sektoru, trh ho vníma ako transparentný a realizovateľný.	odmeňovať len za frekventované úseky bez ohľadu na stav.  Minimálne skúsenosti v SR, trh túto formu vníma ako netransparentnú a rizikovú.	záujmom a cieľmi obnovy.  Neexistujú žiadne precedensy pre samostatné mýto na mostoch I. triedy. Platba založená na dopyte by zároveň nebola akceptovateľná zo strany poskytovateľov financovania.	neadresujú dlhodobú technickú udržateľnosť.  Vysoká komplexita pri neistej miere prínosu; trh s týmto typom kombinácie nemá skúsenosť.

Zdroj: Analýza Poradcov

**S ohľadom na špecifický charakter tohto Projektu**, teda obnovu existujúcich mostných objektov na cestách I. triedy, ktoré:

- i) negenerujú samostatné príjmy z užívateľských poplatkov ani mýta (existujúci systém mýta na cestách I. triedy je aplikovaný len na nákladné vozidlá, ktoré tvoria menšiu časť dopravy, zatiaľ čo osobné vozidlá, mýto neplatia);
- ii) slúžia ako súčasť voľne prístupnej verejnej cestnej siete bez reálnej možnosti dodatočného spoplatnenia vozidiel;
- iii) a neumožňujú Koncesionárovi nijako ovplyvniť dopyt (intenzitu dopravy, kategóriu vozidiel, výšky a výber poplatkov),

**nie je vhodné ani efektívne prenášať riziko výnosov na súkromný sektor.** Porovnávacia analýza alternatívnych platobných mechanizmov – vrátane tieňového mýta, priameho mýta aj hybridných modelov – zároveň ukázala, že tieto varianty nespĺňajú základné predpoklady pre technickú, ekonomickú a legislatívnu realizovateľnosť v tomto type Projektu.

Na základe podrobnej porovnávacej analýzy jednotlivých typov platobných mechanizmov možno konštatovať, že **model platby za dostupnosť (availability payment) predstavuje jediný skutočne vhodný prístup pre Projekt.** V tomto modeli poskytuje verejný sektor súkromnému partnerovi pravidelné platby počas prevádzkovej fázy Projektu výhradne za predpokladu, že mostné objekty sú dostupné verejnosti a spĺňajú stanovené technické a prevádzkové štandardy.

**Tento mechanizmus prináša viaceré výhody:**

- ▲ **Prepojenie platby s výkonom:** odmena je viazaná na plnenie zmluvne stanovených technických a prevádzkových štandardov, čo motivuje súkromného partnera k dlhodobej kvalite služieb.
- ▲ **Stabilita a predvídateľnosť cash-flow:** nezávislosť od dopravnej intenzity znižuje rozpočtové riziká a zjednodušuje finančné plánovanie.
- ▲ **Prenos technických a prevádzkových rizík:** zodpovednosť za dostupnosť, stav a údržbu nesie súkromný partner, verejný sektor sa sústreďuje na výstupy.
- ▲ **Silný nástroj kontroly kvality:** verejný sektor disponuje výkonnostnou schémou so sankciami, ktorá umožňuje efektívne riadenie bez zásahov do výkonu.
- ▲ **Priaznivé podmienky financovania:** stabilný mechanizmus znižuje rizikovú prírážku a zvyšuje atraktivitu pre investorov.
- ▲ **Možnosť off-balance sheet klasifikácie:** pri adekvátnom prenose rizík na súkromný sektor je možné Projekt vykazovať mimo bilancie verejnej správy podľa ESA 2010.

Dostupnosť mosta sa v tomto kontexte chápe ako schopnosť mostného objektu plniť svoju dopravnú funkciu bez obmedzení alebo výpadkov, ktoré by znižovali komfort, bezpečnosť alebo kapacitu dopravnej siete. Súčasťou hodnotenia dostupnosti budú aj štandardy údržby, technického stavu a prevádzkovej bezpečnosti, ako budú definované v technických prílohách Koncesnej zmluvy. V prípade porušenia týchto štandardov bude výška platby znížená podľa vopred dohodnutej schémy zrážok.

Platba za dostupnosť tak predstavuje nielen nástroj financovania, ale aj kľúčový prvok riadenia kvality, ktorý umožňuje verejnému sektoru presadzovať požadované výstupy prostredníctvom finančných stimulov a sankcií. Tento prístup zároveň podporuje naplnenie širších cieľov Projektu, najmä dlhodobú udržateľnosť mostnej infraštruktúry, znižovanie rizika výpadkov a zavedenie výkonnostne orientovaného riadenia.



## 6.2 Platba za dostupnosť

Platba za dostupnosť predstavuje základnú formu úhrady, ktorú verejný sektor poskytne súkromnému partnerovi počas prevádzkovej fázy Projektu. Jej výška je priamo viazaná na výkonnosť Koncesionára z hľadiska dostupnosti a technického stavu mostných objektov. Cieľom navrhutej štruktúry platby je zabezpečiť spravodlivý, predvídateľný a výkonnostne orientovaný mechanizmus, ktorý verejnému sektoru umožní efektívne riadenie kvality a zároveň poskytne súkromnému partnerovi istotu financovania.

Za dostupný sa považuje taký úsek, v ktorom sú všetky mosty úplne prístupné pre dopravu a zároveň spĺňajú všetky zmluvne stanovené prevádzkové štandardy, bez akýchkoľvek obmedzení (napr. znížená nosnosť, výluky, zúženia alebo iné dopravné obmedzenia).

Výška platby za dostupnosť bude vychádzať zo zmluvne stanovenej základnej ročnej platby a bude upravovaná podľa úrovne plnenia požadovaných štandardov dostupnosti. Výpočet platby je založený na princípe „plná platba za plnú dostupnosť“, pričom v prípade nedostupnosti alebo prevádzkových obmedzení sa uplatňujú pomerné zrážky.

Celková platba za dostupnosť bude vypočítaná ako súčet čiastkových platieb za jednotlivé mesiace, upravených o výsledky výkonnosti, indexáciu a ostatné faktory. Základné princípy výpočtu sú založené na násobení referenčnej ročnej platby viacerými koeficientmi, ktoré zohľadňujú:

- ▲ **relatívnu váhu úseku** v rámci siete (SFaktor);
- ▲ **úroveň dostupnosti** v jednotlivých úsekoch a časových obdobiach (AFaktor);
- ▲ **časový význam výpadku** z pohľadu dopravnej záťaže (TFaktor);
- ▲ **a stupeň postupného uvádzania úsekov do prevádzky** (PFaktor a MaxPFaktor).

Tieto faktory spoločne tvoria základ pre systém zrážok z platby za dostupnosť, ktorý zároveň zabezpečuje férové a transparentné odmeňovanie Koncesionára. V ďalších častiach sú bližšie popísané jednotlivé navrhované komponenty výpočtu, vrátane ilustračných vzorcov, pravidiel pre periodicitu a indexáciu. Všetky uvedené komponenty reflektujú výpočet platby za dostupnosť tak, ako bol aplikovaný vo finančnom modeli pripravenom pre účely tejto Štúdie. Hoci je model platby za dostupnosť jednoznačne preferovaný všetkými oslovenými stranami v rámci testovania trhu, je potrebné zdôrazniť, že konkrétne parametre výpočtu platby za dostupnosť sa môžu v rámci súťažného dialógu zmeniť.

### Zásada plnej platby pri plnej dostupnosti

Za dostupný sa považuje taký úsek, na ktorom sú všetky mosty plne prístupné pre dopravu a súčasne spĺňajú všetky zmluvne stanovené technické a prevádzkové štandardy bez akýchkoľvek technických alebo bezpečnostných obmedzení (napr. znížená maximálna povolená rýchlosť, znížená nosnosť, výluky, obmedzenie jazdných pruhov alebo šírkových parametrov).

Výška platby za dostupnosť bude vychádzať zo zmluvne definovanej základnej ročnej platby a následne bude upravovaná podľa úrovne skutočného plnenia požadovaných štandardov dostupnosti. Mechanizmus je postavený na princípe „plná platba za plnú dostupnosť“, čo znamená, že Koncesionár má nárok na 100 % platby len v prípade úplného a bezchybného splnenia všetkých stanovených štandardov. V prípade výpadku dostupnosti alebo iného nesúladu s požiadavkami sa výška platby pomerne znižuje na základe vopred stanoveného výpočtového rámca.

Zároveň platí kľúčový princíp „nulová dostupnosť = nulová platba“. Ak je úsek úplne nedostupný alebo výrazne nespĺňa stanovené štandardy (napr. v dôsledku nevyhovujúceho technického stavu alebo absencie údržby), nevzniká Koncesionárovi nárok na platbu za dotknutý úsek v dotknutom období. Zavedenie tohto pravidla má zásadný význam nielen z hľadiska motivácie Koncesionára, ale aj pre splnenie požiadaviek na prenesenie rizika dostupnosti v zmysle pravidiel ESA 2010.

Zásadným rozdielom oproti štandardne uplatňovaným mechanizmom platby za dostupnosť je absencia zodpovednosti za nedostupnosť spôsobenú samotnými účastníkmi cestnej premávky – teda napríklad pri dopravných nehodách. Vzhľadom na to, že predmetom koncesie nie je jeden ucelený dopravný úsek (ako napr. diaľnica), ale stovky častokrát veľmi krátkych mostných objektov naprieč celou krajinou, bolo by technicky nerealizovateľné, aby bol Koncesionár zodpovedný napríklad za odtiahnutie nepojazdných vozidiel. Zodpovednosť za udržiavanie prejazdnosti týchto úsekov preto bude naďalej zodpovednosťou SSC, ktorá bude spravovať aj príslušné úseky ciest, ktoré na dané mosty nadväzujú.

### 6.2.1 Základné prvky platby za dostupnosť

Základná ročná platba za dostupnosť predstavuje maximálnu výšku odmeny, ktorú môže súkromný partner získať počas prevádzkovej fázy, za predpokladu, že všetky platobné úseky sú plne dostupné a spĺňajú stanovené technické a prevádzkové štandardy počas celého obdobia. V prípade akéhokoľvek výpadku dostupnosti alebo

nesúladi so štandardmi sa táto platba znižuje prostredníctvom systému zrážok, ktorý zohľadňuje závažnosť, dĺžku a rozsah výpadku.

### 6.2.1.1 Platobné úseky a ich relatívna váha (SFaktor)

Mosty zahrnuté do Projektu budú združené do tzv. **platobných úsekov**, teda geograficky a funkčne zvolených celkov, ktoré budú základnou jednotkou hodnotenia dostupnosti a výpočtu platby. Každý platobný úsek bude mať pridelený **váhový koeficient SFaktor**, ktorý určuje, aký podiel z celkovej ročnej platby za dostupnosť pripadá na daný úsek. Cieľom tejto váhy je spravodlivo zohľadniť význam jednotlivých úsekov v rámci celej siete.

Hodnota SFaktora sa stanoví na základe **multikriteriálneho hodnotenia**, ktoré kombinuje dve základné zložky:

**Tabuľka 95: Parametre a váhové koeficienty pre výpočet relatívnej váhy platobných úsekov (SFaktor)**

Parameter	Skratka	Váha (%)
Priemerná dopravná intenzita všetkých mostov na úseku (počet vozidiel / deň) <sup>175</sup>	DI <sub>h</sub>	20%
Celková plocha všetkých mostov na úseku (v m <sup>2</sup> )	A <sub>h</sub>	80%

Zdroj: Finančná analýza Poradcov

Významnejšia váha celkovej plochy mostov bola stanovená s cieľom zabezpečiť primeraný podiel na celkovej platbe za dostupnosť tým úsekom, ktorých stavebné náklady sú vyššie. Parameter dopravnej intenzity následne pri úsekoch s rovnakou plochou mostov kladie vyššiu ekonomickú dôležitosť tomu, ktorý je viac vyťažený. Obe tieto hodnoty sa pred výpočtom normalizujú do intervalu [0 – 1], aby sa zabezpečila porovnateľnosť medzi úsekmi s odlišnými vstupmi.

Výsledná hodnota SFaktor<sub>i</sub> pre individuálny úsek sa vypočíta ako podiel súčtu parametrov daného úseku k celkovému súčtu príslušných hodnôt všetkých úsekov podľa nasledujúceho vzorca:

$$SFaktor_h = \frac{0,20 \times DI_h + 0,80 \times A_h}{\sum_{i=1}^H 0,20 \times DI_H + 0,80 \times A_H}$$

kde:

- h* = označuje konkrétny platobný úsek
- i* = označuje všetky platobné úseky (od 1 po H)
- H* = celkový počet samostatných úsekov

Aby sa predišlo tomu, že niektorý úsek bude mať zanedbateľný alebo naopak neprimerane vysoký vplyv na celkovú platbu, bude SFaktor každého úseku ohraničený minimálnou a maximálnou hodnotou predbežne nastavenou nasledovne:

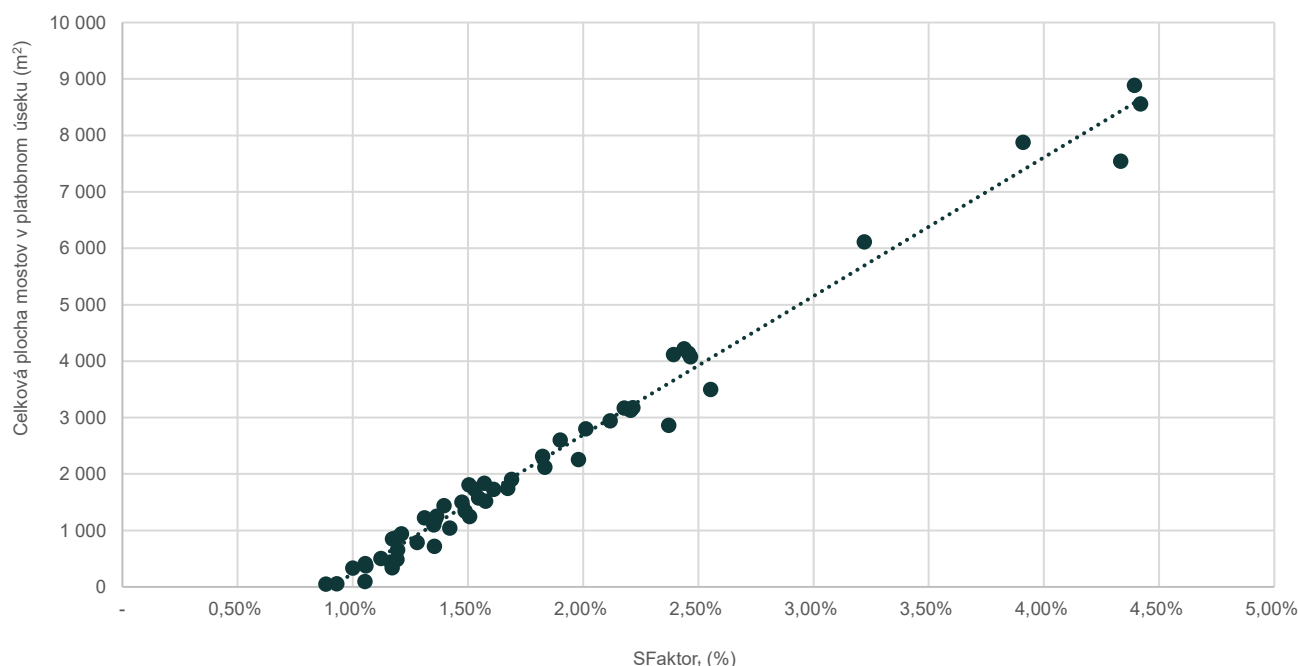
- ▲ minimálny SFaktor: 1 %,
- ▲ maximálny SFaktor: 5 %

Po uplatnení limitov sú váhy úsekov proporcionálne upravené tak, aby ich súčet bol opäť rovný 100 %.

Tento prístup zabezpečuje férové a proporcionálne rozdelenie platieb za dostupnosť medzi jednotlivé úseky mostnej siete, pričom zohľadňuje ich technické aj dopravné charakteristiky. Zavedením minimálnej a maximálnej hranice pre váhový koeficient SFaktor sa zároveň predchádza tomu, aby boli niektoré menej významné úseky systematicky zanedbávané, alebo naopak, aby dominovali alokácii platieb. Takéto nastavenie podporuje vyvážený prístup Koncesionára k správe a údržbe celej siete bez neprimerane vysokého zohľadnenia individuálnej veľkosti, lokality či intenzity dopravy na konkrétnom úseku.

<sup>175</sup> Fixne určené na základe údajov dostupných v čase finalizácie verejného obstarávania

**Graf 65: Závislosť SFaktora od celkovej plochy mostov na platobnom úseku**



Zdroj: Finančná analýza Poradcov

### 6.2.1.2 Zohľadnenie fázy uvedenia úseku do prevádzky (PFaktor a MaxPFaktor)

V rámci Projektu sa počíta s tým, že jednotlivé platobné úseky budú uvádzané do prevádzky postupne. Aby systém platby zostal spravodlivý, predvídateľný a zároveň motivoval k včasnému dokončeniu, je do výpočtu dostupnosti zavedený tzv. **fázovací faktor (PFaktor<sub>t</sub>)**. Ten vyjadruje, v akej miere má Koncesionár nárok na platbu za dostupnosť za daný úsek v danom časovom období (t), v závislosti od jeho reálnej pripravenosti na používanie.

Hodnota PFaktora závisí od štádia dokončenia stavebných prác a právneho stavu mostov na úseku. Predpokladajú sa tri základné úrovne:

**Tabuľka 96: Prehľad navrhovaných hodnôt PFaktor podľa fáz a úrovne stavebnej a právnej pripravenosti platobného úseku na užívanie**

PFaktor <sub>t</sub>	Fáza
0,00	Aspoň jeden most v danom platobnom úseku nemá povolenie na predčasné užívanie alebo kolaudačné rozhodnutie, alebo bol Projekt ukončený (napr. predčasné ukončenie zmluvy)
0,80	Všetky mosty na danom platobnom úseku majú vydané právoplatné povolenie na predčasné užívanie ale ešte nie sú všetky skolaudované
1,00	Všetky mosty v danom platobnom úseku majú vydané právoplatné kolaudačné rozhodnutie – úsek je plne dokončený a oficiálne uvedený do užívania

Zdroj: Finančná analýza Poradcov

Tento prístup umožňuje, aby dostupnosť bola hodnotená a platená aj za mosty, ktoré už síce slúžia doprave, no ešte neprešli finálnou kolaudáciou. Zároveň však zabezpečuje, že výška platby bude adekvátne voči miere skutočnej dokončenosti a prevádzkyschopnosti úseku.

Na ochranu verejného záujmu a udržanie tlaku na kompletné dokončenie Projektu, by mal byť zavedený aj parameter MaxPFaktor<sub>t</sub>, ktorý stanovuje hornú hranicu pre vážený priemer PFaktorov v danom období (napr. v mesiaci). Ide o dodatočný regulačný mechanizmus, ktorý obmedzuje, koľko z celkovej platby za dostupnosť môže Koncesionár získať počas prechodného obdobia (predtým než sú všetky úseky skolaudované).

MaxPFaktor môže nadobúdať dve základné hodnoty:

**Tabuľka 97: Prehľad navrhovaných hodnôt MaxPFaktor podľa rozsahu uvedených úsekov do trvalej prevádzky**

MaxPFaktor <sub>t</sub>	Fáza
1,00	Ak všetky platobné úseky Projektu majú vydané kolaudačné rozhodnutie
0,95	Ak v aspoň jednom platobnom úseku nie je skolaudovaný každý most (t. j. hoci len jeden most v rámci úseku nemá vydané právoplatné kolaudačné rozhodnutie)

Zdroj: Finančná analýza Poradcov

Zmluva môže ďalej definovať aj časový pokles MaxPFaktora v závislosti od uplynutého času – čím dlhšie bude Projekt v stave predčasného užívania, tým nižší bude maximálny PFaktor prípustný pre dané obdobie. Tento prístup má motivačný charakter a zabezpečuje, že Koncesionár nebude dlhodobo „ťažiť“ z neúplného dokončenia, ale bude mať finančný záujem na čo najskoršom plnom uvedení všetkých úsekov do trvalej plnej prevádzky.

### 6.2.1.3 Zohľadnenie miery dostupnosti úsekov

Miera dostupnosti jednotlivých platobných úsekov predstavuje kľúčový výkonnostný parameter, ktorý je priamo previazaný s platbou súkromnému partnerovi počas prevádzkovej fázy Projektu. Systém odmeňovania je preto navrhnutý tak, aby zohľadňoval nielen faktickú dopravnú dostupnosť mostných objektov, ale aj kvalitu poskytovaných služieb a plnenie prevádzkových povinností.

#### Zrážky za nedostupnosť (AFaktor)

AFaktor predstavuje základný výkonnostný koeficient, ktorý vyjadruje, do akej miery je konkrétny úsek, resp. mosty na danom úseku, v danom časovom období plne prístupný a funkčný pre dopravu. Jeho cieľom je diferencovane zachytiť vplyv technických a prevádzkových obmedzení na funkčnosť mostnej infraštruktúry, pričom pri výpočte platby za dostupnosť zohľadňuje ich závažnosť, rozsah a dopad na používateľov.

Základnou zásadou je, že most, resp. úsek, ktorý je plne funkčný, teda prístupný bez akýchkoľvek obmedzení z pohľadu premávky, nosnosti či bezpečnosti, získa hodnotu AFaktor = 1,00. Naopak, ak je úsek, resp. aspoň jeden most na danom úseku uzavretý alebo trvalo nespôsobilý na prevádzku, prislúcha mu hodnota AFaktor = 0,00, teda žiadna platba.

Medzi týmito hraničnými hodnotami sa nachádza spektrum čiastočných výpadkov – napríklad zúženie pruhu, zníženie rýchlosti, znížená zaťažiteľnosť alebo obmedzenie prevádzky len na jeden jazdný smer. Každá z týchto situácií má definovanú vlastnú hodnotu AFaktora, ktorá zohľadňuje jej reálny dopad na funkčnosť a bezpečnosť úseku z pohľadu užívateľa.

V prípade, že sa na úseku v danom období súčasne vyskytuje viacero typov obmedzení (napr. znížená rýchlosť aj nosnosť), vždy sa uplatňuje najnižší príslušný AFaktor. Tento konzervatívny princíp zaručuje, že celkový dopad na používateľa bude zohľadnený v plnej miere.

Tento systém vytvára priamu väzbu medzi poskytovanou úrovňou služby a výškou platby za dostupnosť, čím zaisťuje, že verejný sektor platí len za úseky, ktoré sú reálne využiteľné. Zároveň motivuje Koncesionára na udržiavanie mostov v plne funkčnom stave počas celej doby trvania zmluvy a umožňuje tak Zadávatelovi dosiahnuť výsledkovo orientovaný prístup k údržbe a prevádzke.

**Tabuľka 98: Prehľad navrhovaných hodnôt AFaktora podľa typov obmedzení**

Typ obmedzenia	Popis (vzťahuje sa na celý platobný úsek)	AFaktor
Bez obmedzenia	Všetky mosty v úseku sú plne funkčné a dostupné bez akýchkoľvek technických alebo dopravných obmedzení.	1,00
Úplná nedostupnosť	Aspoň jeden most v úseku je úplne uzavretý pre dopravu (výluka, havária, uzávera).	0,00
Polovičný profil	Aspoň jeden most je zjazdový iba v jednom pruhu so striedavou premávkou).	0,50
Zúžený profil	Na niektorom moste je obmedzený jeden jazdný pruh, ale ostáva zachovaná obojsmerná premávka bez prepínania pruhov.	0,60
Obmedzenie rýchlosti (nižšie)	Na niektorom moste v úseku je znížená maximálna povolená rýchlosť o $\leq 30\%$ oproti normálnemu stavu.	0,85
Obmedzenie rýchlosti (stredné)	Zníženie maximálnej povolenej rýchlosti o viac ako 30% až do 50%.	0,70

Typ obmedzenia	Popis (vzťahuje sa na celý platobný úsek)	AFaktor
Obmedzenie rýchlosti (vysoké)	Zníženie maximálnej povolenej rýchlosti o viac ako 50%.	0,65
Plná zaťažiteľnosť	Plná projektovaná zaťažiteľnosť (v závislosti od typu mosta) – bez obmedzení	1,00
Znížená zaťažiteľnosť (nižšia)	Zaťažiteľnosť mosta klesla pod bežný štandard pre nákladné vozidlá	0,75
Znížená zaťažiteľnosť (stredná)	Zníženie zaťažiteľnosti – obmedzený prejazd nákladnej dopravy.	0,50
Znížená zaťažiteľnosť (vysoká)	Zníženie zaťažiteľnosti – vylúčenie všetkých nákladných vozidiel.	0,10

Zdroj: Finančná analýza Poradcov

### Časový význam dopravných špičiek ( $TFaktor_t$ )

Pri výpočte platby za dostupnosť sa berie do úvahy nielen to, či je daný úsek mostnej infraštruktúry dostupný, ale aj to, kedy výpadok nastane. Význam obmedzenia spôsobeného napríklad priebežnou opravou vozovky totiž nie je v priebehu dňa rovnaký, pretože výpadok v čase rannej dopravnej špičky má zásadne vyšší dopad na plynulosť a bezpečnosť dopravy než napríklad v nočných hodinách.

Na tento účel slúži **časový faktor ( $TFaktor_t$ )** – váhový koeficient, ktorý zohľadňuje dopravnú dôležitosť jednotlivých časových období počas dňa. Čím je dané obdobie dopravne exponovanejšie, tým vyššiu váhu ( $TFaktor_t$ ) dostane a tým viac ovplyvní celkové hodnotenie dostupnosti.

#### Základné princípy TFaktora:

- ▲ Dostupnosť sa hodnotí samostatne za každé definované časové obdobie počas dňa;
- ▲ Dĺžka časových intervalov môže byť definovaná s rôznou granularitou – napríklad ako 6-hodinové bloky, alebo detailnejšie podľa potrieb zadávateľa (napr. hodinovo, podľa dňa v týždni);
- ▲ Každému časovému obdobiu je priradená váha ( $TFaktor_t$ ), ktorá určuje jeho relatívny význam pri výpočte dostupnosti;
- ▲ Čím je obdobie dopravne exponovanejšie, tým vyššia je hodnota TFaktora – a teda aj väčší negatívny dopad má výpadok dostupnosti počas tohto obdobia na celkovú výšku platby.

Predbežný návrh nastavenia TFaktorov:

Tabuľka 99: Relatívna váha časových intervalov v priebehu dňa pre výpočet platby za dostupnosť

Časové obdobie	Popis	$TFaktor_t$
00:00 – 05:59	Noc / minimálna premávka	1
06:00 – 09:59	Ranná špička	15
10:00 – 14:59	Bežná denná premávka	5
15:00 – 17:59	Popoludňajšia špička	15
18:00 – 23:59	Večerná premávka	5

Zdroj: Finančná analýza Poradcov

#### Aplikácia vo výpočte platby:

$TFaktor_t$  sa uplatňuje v rámci výpočtu dennej a mesačnej dostupnosti ako váhový prvok. Nedostupnosť počas rannej alebo popoludňajšej špičky ( $TFaktor_t = 15$ ) má teda výrazne väčší dopad na platbu než výpadok napríklad v noci ( $TFaktor_t = 1$ ). Tento princíp zaručuje, že výpadky v kritických časoch budú penalizované prísnejšie. Vďaka tomu je Koncesionár motivovaný optimalizovať plánovanie prác tak, aby boli výpadky obmedzené mimo špičiek, čím sa minimalizuje negatívny vplyv na cestujúcich.



Pre osobitné dni roka (napr. štátne sviatky) je tiež možné stanoviť ďalšie faktory, ktoré by zrážky ďalej zvyšovali, s cieľom motivovať Koncesionára k tomu, aby v niektoré dni obmedzenia premávky minimalizoval, prípadne úplne vylúčil. Z pohľadu verejného sektora ide o účinný nástroj ako zosúladiť technické výkony Koncesionára so spoločenskými a dopravnými prioritami.

Platobný mechanizmus môže zohľadniť nielen časové obdobia dňa, ale môže byť doplnený aj o rozlíšenie typu úsekov podľa ich dopravného významu. Úseky na hlavných tranzitných ťahoch (napr. v smere východ – západ), ktoré sú pravidelne preťažené počas piatkov a nedeľ, môžu byť klasifikované ako tranzitné úseky s prísnejším režimom hodnotenia (napr. vyšší TFaktor alebo plná zrážka pri výpadku). Ostatné časti siete sú hodnotené ako radiálne úseky s bežnými podmienkami. Takéto rozlíšenie zvyšuje citlivosť systému na skutočný dopravný dopad nedostupnosti.

## Zrážky za kvalitu plnenia

Druhým pilierom mechanizmu zníženia platby je systém pokutových bodov, ktorý umožňuje sankcionovať nedodržanie kvalitatívnych alebo procesných štandardov, ktoré nie sú zachytené priamo cez výkonnostný koeficient AFaktor. Tento systém má zabezpečiť, že Koncesionár bude plniť nielen požiadavky na fyzickú dostupnosť mostov, ale aj širší rámec technickej, prevádzkovej a administratívnej zodpovednosti, ako údržba, riadenie incidentov, dokumentácia a iné aspekty výkonnosti, ktoré sú dôležité pre spoľahlivý chod infraštruktúry.

Pokutové body budú pridelené v prípade identifikovaných porušení zmluvne definovaných povinností. Ich výška bude odrážať závažnosť a opakovanosť porušenia, pričom jednotlivé typy nedostatkov budú mať v Konesnej zmluve priradenú konkrétnu bodovú hodnotu. Systém zároveň umožní kumuláciu pokutových bodov v rámci hodnoteného obdobia. Opakované alebo dlhodobo pretrvávajúce porušovanie môže viesť nielen k zníženiu platby, ale aj k ďalším zmluvným dôsledkom, vrátane možnosti uplatnenia mechanizmov nápravy alebo vypovedania zmluvy.

### Medzi typické porušenia patria napríklad:

- ▲ Nedodržanie harmonogramu údržby (ročného alebo mesačného);
- ▲ Nezabezpečenie čistoty a bezpečnosti mostov a ich okolia;
- ▲ Nezaznamenanie alebo nevykonanie pravidelných obhliadok;
- ▲ Nereagovanie na incidenty v stanovenom čase;
- ▲ Nedostatočná úroveň personálneho zabezpečenia v kontrolnom centre;
- ▲ Neplnenie povinnosti vypracovávať a predkladať správy;
- ▲ Neudržiavanie stavu dopravných značiek a bezpečnostných prvkov.

Zrážky za kvalitu plnenia sú odvodené od pokutových bodov, ktoré sú zmluvne stanovené za každé definované neplnenie kvalitatívnych parametrov. Pre každé jednotlivé neplnenie sa v závislosti od charakteru neplnenia stanoví počet pokutových bodov, ktorý je možné Koncesionárovi udeliť. Platí pritom, že čím je charakter neplnenia závažnejší, tým vyšší počet pokutových bodov sa udelí.

Pre jeden pokutový bod sa potom stanoví finančná hodnota a celková finančná zrážka za dané obdobie sa určí ako:

$$Z_k = HPB \times I_n \times \sum_{k=1}^{\infty} PB_k$$

kde

$Z_k$  = súhrn zrážok za nedodržanie štandardov kvality pripadajúcich na dané obdobie

$HPB$  = hodnota jedného pokutového bodu

$PB_k$  = pokutové body udelené v danom období za nedodržanie štandardov kvality

$I_n$  = index pre zmluvný rok  $n$

$k$  = definovaný typ štandardu kvality

Pokutové body je možné udeliť podľa charakteru neplnenia buď jednorazovo alebo priebežne napríklad za každú hodinu, deň či týždeň, počas ktorých nebolo neplnenie napravené.

Konkrétna konfigurácia systému pokutových bodov, ich váh a reakčných časov bude stanovená v technickej prílohe Konesnej zmluvy a bude kalibrovaná v rámci prípravy súťažnej dokumentácie, vrátane dialógu s uchádzačmi.

### 6.2.1.4 Zohľadnenie výnimočných okolností a udalostí vyššej moci

Platobný mechanizmus musí reflektovať aj situácie, ktoré nie sú výsledkom zlyhania Koncesionára, ale vzniknú v dôsledku výnimočných okolností mimo jeho kontrolu, napríklad oneskorené poskytnutie prístupu na stavenisko zo strany verejného sektora, objavenie archeologických nálezov, alebo vplyv udalostí vyššej moci (napr. extrémne

poveternostné podmienky, prírodné katastrofy, požiare a pod.). V týchto prípadoch môže Koncesná zmluva upraviť režim uplatňovania zrážok tak, že sa počas stanoveného obdobia (tzv. reakčná doba) zrážky neuplatňujú, prípadne sú znížené alebo úplne vylúčené.

Zmyslom tohto mechanizmu je zabezpečiť spravodlivé rozdelenie rizík v situáciách, ktoré nebolo možné predvídať alebo ovplyvniť, a zároveň ochrániť ekonomickú rovnováhu Projektu. Súčasne však platí, že aj pri zohľadnení takýchto výnimiek musí byť systém zrážok nastavený tak, aby účinne motivoval Koncesionára k dodržiavaniu kvalitatívnych a výkonnostných štandardov, a aby bol v prípade vážneho alebo dlhodobého porušovania zmluvných povinností uplatniteľný aj nástroj zmluvných sankcií alebo odstúpenia od zmluvy.

## 6.2.2 Výpočet platby za dostupnosť

Mechanizmus výpočtu platby za dostupnosť je koncipovaný tak, aby Koncesionára motivoval k zabezpečeniu plnej prevádzkyschopnosti a dostupnosti mostov počas celej prevádzkovej fázy Projektu. Ročná platba za dostupnosť ( $AVP_n$ ) predstavuje maximálnu platbu za daný rok, ktorú môže Koncesionár získať v prípade, že všetky mosty v sieti sú v danom období úplne prístupné, bez akýchkoľvek technických alebo bezpečnostných obmedzení. Bude stanovená vo finančnom modeli ako referenčná hodnota pred uplatnením zrážok, indexácie alebo iných úprav.

Výsledná platba však bude upravovaná o:

- ▲ Indexáciu nákladov: pomocou indexačného koeficientu  $k$  (K-faktor), ktorý určuje časť platby podliehajúcej inflácii;
- ▲ Indexačný faktor  $I_n$ : zohľadňuje vývoj zvolených indexov (napr. ceny stavebných materiálov, miezd, jadrová inflácia);
- ▲ Úroveň dostupnosti  $AR_m$  – vážená miera skutočného plnenia výstupových štandardov za daný mesiac  $m$ .

### 6.2.2.1 Indexácia

S cieľom zohľadniť dlhodobý charakter Projektu a jeho citlivosť na vývoj makroekonomických ukazovateľov bude platba za dostupnosť upravovaná prostredníctvom indexácie. Indexácia predstavuje mechanizmus ochrany Koncesionára pred neočakávanými zmenami nákladových položiek, ktoré nie je schopný efektívne ovplyvniť alebo predvídať počas trvania koncesie. Zároveň zabezpečuje, že výška platieb od Zadávatelia zostane primeraná skutočným prevádzkovým podmienkam počas celej životnosti Projektu.

Z hľadiska základných princípov by mala byť platba za dostupnosť rozdelená na dve zložky:

- ▲ **Neindexovaná časť**, ktorá pokrýva kapitálové náklady (t.j. investície spojené s výstavbou a financovaním Projektu). Tieto náklady by mal byť Koncesionár schopný zafixovať v čase ponuky.
- ▲ **Indexovaná časť**, ktorá pokrýva prevádzkové náklady vrátane stavebnej a nestavebnej údržby, mzdových nákladov, spotrebného materiálu, služieb súvisiacich s prevádzkou mostov a iných nákladov vynakladaných pravidelne počas 30-ročnej prevádzky.

Pre určenie podielu indexovanej časti sa použije tzv. **K-faktor – váhový koeficient predstavujúci podiel prevádzkových nákladov na celkovej ročnej platbe za dostupnosť**. Referenčná hodnota K-faktora je stanovená na úrovni 25%, pričom presná hodnota bude predmetom súťaže a môže byť ponúkaná v rámci určeného intervalu. K-faktor tak zabezpečí spravodlivé premietnutie rizika inflácie výlučne na tú časť platby, ktorú Koncesionár nedokáže zafixovať.

Mechanizmus indexácie bude založený na ročnej aktualizácii hodnoty príslušných indexov, zverejňovaných ŠÚ SR, pričom zmeny sa budú aplikovať od 1. januára príslušného zmluvného roka. Vzorec indexácie bude zohľadňovať viaceré ekonomické faktory, ktoré sú relevantné pre prevádzku mostnej infraštruktúry. V súlade s praxou sa predpokladá použitie nasledovných indexov:

- ▲ **Index jadrovej inflácie (CI)** – zohľadňujúci všeobecný vývoj cien (index spotrebiteľských cien bez položiek s regulovanými cenami a cenami ovplyvňovanými inými administratívnymi opatreniami).
- ▲ **Index cien stavebných materiálov (CMPI)** – odrážajúci vývoj cien stavebných prác, materiálov a výrobkov spotrebovaných v stavebníctve.
- ▲ **Index miezd (WI)** – reflektujúci vývoj nákladov práce.

Každý z týchto indexov bude vyjadrený ako medziročná zmena v percentuálnom vyjadrení. Vzorec výpočtu jednotlivých indexov a výsledného indexačného koeficientu pre zmluvný rok  $n$  ( $I_n$ ) bude:

$$I_n = k_1 \times CI_{n-1} + k_2 \times CMPI_{n-1} + k_3 \times WI_{n-1}$$

kde váhy  $k_1, k_2$ , a  $k_3$  budú reflektovať aktuálnu štruktúru nákladov na prevádzku a údržbu. Presné váhy budú určené v Koncesnej zmluve.

Okrem základnej indexácie platby za dostupnosť sa predpokladá aj indexácia zmluvných zrážok, aby sa zabezpečila ich reálna hodnota v čase.

Navrhované nastavenie mechanizmu indexácie by malo vyvážené zohľadniť potreby oboch zmluvných strán a spĺňať tieto hlavné ciele:

- ▲ **Primeraná ochrana Koncesionára pred inflačnými rizikami:** umožniť mu efektívne pokrytie dlhodobých prevádzkových nákladov, ktoré nie je možné s dostatočnou presnosťou fixovať na celú dobu trvania zmluvy.
- ▲ **Zamedzenie neprimeraného rastu výdavkov verejného sektora:** štruktúra vzorca a výber indexov by mali minimalizovať riziko nadmernej eskalácie platieb zo strany Zadávateľa.
- ▲ **Zachovanie dlhodobej hodnoty za peniaze:** zabezpečiť, že verejný sektor bude za dohodnuté služby platiť férovú cenu, ktorá odráža reálne náklady, no zároveň neobsahuje zbytočné rizikové prirážky.
- ▲ **Transparentnosť a stabilita výpočtu:** použité indexy musia byť verejne dostupné, metodicky konzistentné a ľahko kontrolovateľné, pričom výpočtová metodika bude jednoznačne upravená v Koncesnej zmluve.

Presné technické nastavenie indexačného mechanizmu, vrátane spôsobu výpočtu, periodicity, zvolených indexov, váh jednotlivých zložiek a možností ich úpravy, bude podrobne rozpracované v Koncesnej zmluve. Tá zároveň stanoví rámec pre prípadné revízie vzorca, a to v závislosti od vývoja štruktúry prevádzkových nákladov, dostupnosti relevantných indexov a zmeny legislatívneho či makroekonomického prostredia. Tým sa zabezpečí jeho dlhodobá funkčnosť a súlad s princípmi efektívneho verejného obstarávania.

### 6.2.2.2 Výpočet váženej mesačnej dostupnosti ( $AR_m$ )

Za dostupný sa považuje taký úsek, ktorý je úplne prístupný pre dopravu a spĺňa výkonnostné štandardy bez dlhodobých obmedzení pre používateľov.  $AR_m$  je výsledkom dostupnosti všetkých platobných úsekov za daný mesiac. Zohľadňuje:

- ▲ Relatívny význam úsekov v rámci celej siete prostredníctvom  $SFaktor_s$ ,
- ▲ Počet dní v mesiaci, počas ktorých bol daný úsek hodnotený,
- ▲ Dostupnosť úseku počas daného mesiaca, ktorá sa vypočíta osobitne pre každý úsek a časové obdobie.

Výsledok dostupnosti pre mesiac  $m$  bude určený nasledovným vzorcom:

$$AR_m = \sum_{h=1}^H \left[ SFaktor_h \times SAP_{hm} \times \frac{Dni_{hm}}{Dni_n} \right]$$

kde:

$Sfaktor_h$  = Úsekový faktor platný pre samostatný úsek  $h$

$SAP_{hm}$  = Úsekové percento dostupnosti pre samostatný úsek  $h$  pre mesiac  $m$

$h$  = každý samostatný úsek

$H$  = počet samostatných úsekov

$Dni_{sm}$  = počet dní v mesiaci  $m$  pre samostatný úsek  $h$

$Dni_n$  = počet dní v zmluvnom roku  $n$

### 6.2.2.3 Výpočet úsekového percenta dostupnosti ( $SAP_{hm}$ )

Pre každý platobný úsek sa môže vyhodnocovať dostupnosť počas jednotlivých časových období (napr. špičky, bežná premávka, noc), pričom sa kombinuje:

- ▲  $AFaktor$ : zohľadňuje mieru technického obmedzenia v danom čase (napr. znížená rýchlosť, znížená nosnosť, výluky);
- ▲  $TFaktor$ : vyjadruje význam konkrétneho časového obdobia z hľadiska dopravného zaťaženia (napr. ranná alebo popoludňajšia špička má vyššiu váhu);
- ▲  $PFaktor$ : odráža, do akej miery je úsek v danom čase plne dokončený (napr. predčasné užívanie vs. kolaudácia).

Úsekové percento dostupnosti pre samostatný úsek  $s$  pre mesiac  $m$  bude určený nasledovným vzorcom:

$$SAP_{hm} = \frac{\sum_{t=1}^T [TFaktor_t \times AFaktor_t \times PFaktor_t]}{\sum_{t=1}^T TFaktor_t}$$

kde:

$TFaktor_t$  = Časový faktor pre časové obdobie  $t$  a príslušný samostatný úsek definovaný

$AFaktor_t$  = Faktor dostupnosti pre časové obdobie  $t$  a príslušný samostatný úsek

$PFaktor_t$  = Faktor fázovania pre časové obdobie  $t$

$t$  = každé časové obdobie

$T$  = počet časových období v každom mesiaci  $m$

Tento výpočet zabezpečuje:

- ▲ Diferencované hodnotenie výpadkov počas špičiek oproti nízko exponovaným obdobiam (napr. noc);
- ▲ Proporcionálnu penalizáciu pri čiastočnej dostupnosti alebo znížených parametroch;
- ▲ Zohľadnenie postupného uvádzania úsekov do prevádzky.

#### 6.2.2.4 Výpočet platieb podľa ich frekvencie

**Platby za dostupnosť môžu byť realizované mesačne, polročne alebo kombinovanou formou**, v závislosti od konečného rozhodnutia verejného obstarávateľa. Obe alternatívy umožňujú flexibilné a výkonnostne orientované nastavenie platobného mechanizmu. Výsledná platba bude vždy upravená o hodnotu skutočnej dostupnosti v danom období, ako aj o indexačný koeficient a výšku základnej ročnej platby. Finálne rozloženie ročnej AVP na mesačné či polročné splátky bude určené výsledkom súťažného dialógu a parametrami financovania (najmä štruktúrou a cenou dlhu). Pre účely finančného modelu v tejto Štúdii sa uvažovalo s rovnomerným rozložením platieb počas celého roka.

#### Základná ročná platba ( $AVP_n$ )

$AVP_0$  je základná ročná platba za dostupnosť, ktorá je východisková ročná platba Koncesionárovi za plne dostupný Projekt, stanovená vo finančnom modeli ako referenčná hodnota pred uplatnením zrážok, indexácie alebo iných úprav. Ročná platba za dostupnosť ( $AVP_n$ ) po indexácii pre rok  $n$  sa určuje ako:

$$AVP_n = (1 - k) \times AVP_0 + k \times AVP_0 \times I_n$$

kde:

$AVP_0$  = základná ročná platba za dostupnosť,

$k$  = K-faktor (podiel indexovanej časti platby),

$I_n$  = index pre zmluvný rok  $n$ .

Úpravou  $AVP_0$  o indexáciu pomocou K-faktora sa zabezpečí, že časť platby zostáva počas celej doby fixná a stabilná, zatiaľ čo určená indexovaná časť sa každoročne upravuje podľa vývoja vybraných ekonomických indexov. Tento prístup zaručuje rovnováhu medzi predvídateľnosťou pre verejný sektor a primeranou ochranou súkromného partnera pred vplyvom inflácie a rastu nákladov.

#### Mesačná platba:

V prípade mesačných platieb sa ročná platba po indexácii upraví o mesačnú dostupnosť:

$$AVP_m = AVP_n \times AR_m$$

kde

$AVP_n$  = ročná platba po indexácii v roku  $n$ ,

$AR_m$  = výsledok váženej dostupnosti pre mesiac  $m$ .

Zvolená periodicita platieb (mesačná, polročná alebo kombinovaná) nemení základný princíp výpočtu - ročná AVP po zohľadnení indexácie je následne rozdelená podľa zvoleného režimu, pričom každá čiastková platba sa upravuje o dostupnosť v príslušnom období.

#### 6.2.2.5 Obdobie platieb

Uvažované obdobie, počas ktorého by Koncesionár mal mať nárok na platby za dostupnosť, by malo trvať 30 rokov (t. j. 360 mesiacov) od kalendárneho mesiaca nasledujúceho po kalendárnom mesiaci, v ktorom došlo k získaniu povolenia na predčasné užívanie pre všetky mosty v danom platobnom úseku. Toto obdobie predstavuje prevádzkovú fázu daného platobného úseku, počas ktorej je Koncesionár zodpovedný za zabezpečenie dostupnosti a kvality služieb v súlade s požiadavkami stanovenými v Koncesnej zmluve.

Nárok na platbu vzniká len pre tie platobné úseky, ktoré sú v danom období kompletne sprístupnené a zároveň spĺňajú podmienky hodnotenia dostupnosti podľa výkonnostných štandardov. Predčasné alebo čiastočné sprístupnenie jednotlivých úsekov bude zohľadnené prostredníctvom fázovacieho faktora (PFaktor), ktorý umožní pomerné krátenie platby až do úplného sprevádzkovania celého úseku.

Obdobie platieb teda nie je naviazané na pevný dátum od podpisu zmluvy, ale na skutočný začiatok poskytovania služby, čo zabezpečuje väzbu medzi verejnými výdavkami a reálnym plnením zo strany Koncesionára.

#### 6.2.2.6 Platobná mena a kurzové riziko

Všetky platby v rámci platobného mechanizmu budú realizované v EUR ako oficiálnej mene SR. Kurzové riziko teda nevzniká, a to ani z pohľadu verejného sektora, ani pre Koncesionára, pokiaľ budú všetky záväzky a výdavky súvisiace s Projektom denominované a uhrádzané v tej istej mene.

Ak by Koncesionár využíval externé financovanie v inej mene (napr. USD alebo GBP), kurzové riziko vzniknuté z takéhoto rozhodnutia znáša v plnom rozsahu súkromný partner. Zmluvný rámec preto nebude obsahovať žiadne klauzuly o kompenzáciách kurzových rozdielov. Tento prístup zároveň posilňuje predvídateľnosť verejných výdavkov a minimalizuje fiškálne riziká na strane štátu.



## 7 Príprava VO

Zadávateľ je verejným obstarávateľom podľa § 7 ods. 1 písm. a) ZVO, z čoho vyplýva povinnosť Zadávateľa postupovať pri zadávaní zákaziek na dodanie tovaru, uskutočnenie stavebných prác alebo poskytnutie služby, koncesii na stavebné práce, koncesii na služby a pri súťaži návrhov podľa tohto zákona. ZVO predstavuje transpozíciu smerníc EÚ upravujúcich oblasť VO, a síce:

- ▲ Smernica 2014/23/EÚ,
- ▲ Smernica 2014/24/EÚ,
- ▲ Smernica 2014/25/EÚ.

S ohľadom na charakter Projektu, štruktúru rozdelených rizík a platobný mechanizmus, v kontexte zákonnej definície verejnej zákazky, zákonnej definície koncesie, s prihliadnutím na Článok 3 ods. 4 Smernice 2014/24/EÚ ako aj s prihliadnutím na príslušné rozhodnutia SD EÚ, ktoré sú jedným z relevantných a regulárnych prameňov práva, rozhodnutia ÚVO a rozhodnutia Rady ÚVO je Projekt pre účely stanovenia postupu zadávania Projektu nadlimitnou verejnou zákazkou. Pre účely Štúdie, ako aj ďalšieho zadávania Projektu sú a budú používané pojmy ako „Koncesná zmluva“ a „Koncesionár“. Pre odstránenie akýchkoľvek pochybností je nevyhnutné uviesť, že pojem „Koncesná zmluva“ predstavuje výlučne terminologické pomenovanie zmluvy, ktorá bude uzavretá medzi Zadávateľom a úspešným uchádzačom v rámci zadávania verejnej zákazky na realizáciu Projektu a nejde o legálnu definíciu v zmysle ust. ZVO. Pre odstránenie akýchkoľvek pochybností je ďalej nevyhnutné uviesť, že pojem „Koncesionár“ predstavuje výlučne terminologické pomenovanie súkromného partnera ako úspešného uchádzača v rámci zadávania verejnej zákazky na realizáciu Projektu, ktorý bude zmluvnou stranou Koncesnej zmluvy a nejde o legálnu definíciu v zmysle ust. § 2 ods. 5 písm. d) ZVO. Pre odstránenie akýchkoľvek pochybností je ďalej nevyhnutné uviesť, že Projekt nebude zadávaný ako koncesia podľa štvrtej hlavy druhej časti ZVO.

Pri zadávaní verejných zákaziek je verejný obstarávateľ povinný postupovať jedným z postupov podľa druhej hlavy druhej časti ZVO. V ďalšej časti tejto kapitoly Štúdie budú podrobne popísané jednotlivé postupy, ktorých použitie pripadá v úvahu, s uvedením výhod a nevýhod jednotlivých postupov vo vzťahu k zadávaniu Projektu. Výstupom bude odporúčanie optimálneho postupu zadávania Projektu, ktorý zabezpečí dostatočnú atraktivitu Projektu a otvorený prístup k Projektu všetkým potenciálnym záujemcom, zabezpečí čo najvyššiu hodnotu za peniaze a zároveň bude dostatočne flexibilne reagovať na potreby a naplnenie strategických cieľov Zadávateľa.

### 7.1 Možné spôsoby VO

Podľa platnej slovenskej právnej úpravy pripadajú pre Zadávateľa ako verejného obstarávateľa pri zadávaní nadlimitnej verejnej zákazky v úvahu nasledujúce postupy vo verejnom obstarávaní:

- ▲ verejná súťaž,<sup>176</sup>
- ▲ užšia súťaž,<sup>177</sup>
- ▲ rokovacie konanie so zverejnením,<sup>178</sup>
- ▲ súťažný dialóg,<sup>179</sup>
- ▲ inovatívne partnerstvo,<sup>180</sup>
- ▲ priame rokovacie konanie.<sup>181</sup>

V prípade inovatívneho partnerstva ide o nový postup zadávania nadlimitných verejných zákaziek zavedený transponovaním Smernice 2014/24/EÚ. Ide o špecifický postup vo verejnom obstarávaní, ktorého cieľom je vývoj a následné nadobudnutie inovačného tovaru, stavebných prác alebo služieb, ktoré na trhu nie sú dostupné. V prípade zadávania Projektu sa predpokladá využitie produktov, stavebných prác / stavebných postupov a / alebo služieb, ktoré sú už na trhu zavedené a dostupné a teda zadávanie Projektu postupom inovatívneho partnerstva sa javí ako neúčelné a nevhodné. Priame rokovacie konanie je postup zadávania nadlimitných verejných zákaziek, ktorého použitie sa viaže na naplnenie aspoň jednej zo stanovených podmienok podľa § 81 ZVO. Naplnenie aspoň jednej z podmienok pre použitie postupu priameho rokovacieho konania je v prípade zadávania Projektu nepravdepodobné. Z uvedených dôvodov sa ďalšia časť tejto kapitoly Štúdie bude bližšie zaoberať výhodami a nevýhodami len ostávajúcich postupov zadávania nadlimitnej verejnej zákazky pripadajúcich v úvahu vo vzťahu k zadávaniu Projektu.

<sup>176</sup> § 66 ZVO

<sup>177</sup> § 67 až § 69 ZVO

<sup>178</sup> § 70 až § 73 ZVO

<sup>179</sup> § 74 až § 77 ZVO

<sup>180</sup> § 78 až § 80 ZVO

<sup>181</sup> § 81 až § 82 ZVO

## 7.1.1 Verejná súťaž

Verejná súťaž je tradičný a najviac využívaný postup zadávania nadlimitných zákaziek. Z hľadiska priebehu verejnej súťaže ide o jednokolový postup, vyhlásený pre neobmedzený počet hospodárskych subjektov, z ktorých každý má možnosť predložiť ponuku - verejný obstarávateľ nemá zákonnú možnosť obmedziť počet uchádzačov, ktorí predkladajú ponuky. Verejná súťaž nepripúšťa rokovanie medzi verejným obstarávateľom a záujemcami, resp. uchádzačmi o požiadavkách na predmet zákazky ani rokovanie o predložených ponukách. Už v čase vyhlásenia verejnej súťaže musí teda verejný obstarávateľ stanoviť všetky technické, ekonomické ako aj právne požiadavky na plnenie predmetu zákazky tak, aby hospodárske subjekty mali k dispozícii všetky informácie potrebné na vypracovanie a predloženie ponuky.

Výhodou zadávania Projektu postupom verejnej súťaže by bola rýchlosť procesu - ide o jednokolový postup, kedy sa doklady preukazujúce splnenie podmienok účasti predkladajú spolu s ponukou, minimálna zákonná lehota na predkladanie ponúk je 30 kalendárnych dní<sup>182</sup> odo dňa odoslania oznámenia o vyhlásení VO Úradu pre úradné publikácie EÚ a je možné rozhodnúť, že vyhodnotenie ponúk z hľadiska splnenia požiadaviek na predmet zákazky a vyhodnotenie splnenia podmienok účasti sa uskutoční po vyhodnotení ponúk na základe kritérií na vyhodnotenie ponúk u uchádzača, ktorý sa po vyhodnotení ponúk na základe kritérií na vyhodnotenie ponúk umiestnil na prvom mieste v poradí.<sup>183</sup>

V prípade komplexných PPP projektov, ktorých podstatou je projektovanie, výstavba, financovanie, prevádzka a údržba infraštruktúry, akým je aj Projekt, verejný obstarávateľ štandardne nie je schopný sám zadefinovať predmet zákazky tak komplexne, aby nedošlo k riziku, že predmet zákazky bude z pohľadu súkromného sektora nerealizovateľný. Nevýhodou zadávania Projektu postupom verejnej súťaže by teda bola najmä nízka miera flexibility tohto postupu a nemožnosť rokovať o požiadavkách na predmet zákazky ani o predložených ponukách. Fixným stanovením technických, ekonomických a právnych požiadaviek na plnenie predmetu zákazky môže dôjsť k odradeniu od predloženia ponuky tých uchádzačov, pre ktorých takto stanovené podmienky nebudú dostatočne atraktívne alebo realizovateľné, pričom tieto dôvody by bolo možné rokovaním eliminovať.

Tabuľka 100: Výhody a nevýhody zadávania Projektu postupom verejnej súťaže

Výhody	Nevýhody
rýchlosť procesu	nízka miera flexibility
	predkladanie ponúk podľa vopred stanovených technických, ekonomických a právnych požiadaviek na plnenie predmetu zákazky
	nemožnosť rokovať o požiadavkách na predmet zákazky ani o predložených ponukách

Zdroj: Analýza VO Poradcov

## 7.1.2 Užšia súťaž

Užšia súťaž je ďalším bežne využívaným postupom zadávania nadlimitných zákaziek, pričom zásadným rozdielom oproti verejnej súťaži je, že ide o dvojkolový postup, v ktorom v prvom kole dochádza k preukazovaniu splnenia podmienok účasti záujemcami na základe predložených žiadostí o účasť a v druhom kole dochádza k predkladaniu ponúk tými záujemcami, ktorí splnili podmienky účasti a ktorých verejný obstarávateľ vyzval na predloženie ponuky. Verejný obstarávateľ je oprávnený na základe objektívnych a nediskriminačných pravidiel obmedziť počet záujemcov, ktorých vyzve na predloženie ponuky, a to najmenej na päť tak, aby umožnil hospodársku súťaž. Pravidlá na výber obmedzeného počtu záujemcov musia byť určené a hodnotené s ohľadom na princípy VO tak, aby boli objektívne vybraní tí záujemcovia, ktorí majú najväčšie predpoklady s ohľadom na ich schopnosti realizovať predmet zákazky. V tomto prípade verejný obstarávateľ vyzve na predloženie ponuky len tých záujemcov, ktorí splnili podmienky účasti a ktorí boli vybraní verejným obstarávateľom po vyhodnotení pravidiel na obmedzenie počtu záujemcov.

Ani užšia súťaž, rovnako ako verejná súťaž nepripúšťa rokovanie medzi verejným obstarávateľom a záujemcami, resp. uchádzačmi o požiadavkách na predmet zákazky ani rokovanie o predložených ponukách. Aj v tomto prípade teda zostáva na verejnom obstarávateľovi, aby v čase vyhlásenia užšej súťaže stanovil všetky technické, ekonomické a právne požiadavky na plnenie predmetu zákazky.

Výhodou zadávania Projektu postupom užšej súťaže by bola, oproti ďalším v úvahu pripadajúcim postupom zadávania Projektu, rýchlosť procesu. Minimálna zákonná lehota na predloženie žiadostí o účasť (prvé kolo užšej súťaže) je 30 kalendárnych dní<sup>184</sup> odo dňa odoslania oznámenia o vyhlásení VO Úradu pre úradné publikácie EÚ.

<sup>182</sup> § 66 ods. 3 ZVO, ak nedôjde k uverejneniu predbežného oznámenia a ak nepôjde o naliehavú situáciu v zmysle § 66 ods. 4 ZVO

<sup>183</sup> § 66 ods. 7 ZVO v spojení s § 55 ods. 1 ZVO

<sup>184</sup> § 67 ods. 3 ZVO, ak nepôjde o naliehavú situáciu v zmysle § 67 ods. 4 ZVO

Minimálna zákonná lehota na predkladanie ponúk (druhé kolo užšej súťaže) je 25 kalendárnych dní<sup>185</sup> odo dňa odoslania výzvy na predkladanie ponúk záujemcom. V kombinácii s obmedzením počtu záujemcov, ktorých by Zadávateľ vyzval na predloženie ponuky, to môže významným spôsobom skrátiť celkové trvanie postupu zadávania Projektu.

Nevýhodou zadávania Projektu postupom užšej súťaže by bola, rovnako ako v prípade verejnej súťaže, najmä nízka miera flexibility tohto postupu a nemožnosť rokovať o požiadavkách na predmet zákazky ani o predložených ponukách. Ako už bolo uvedené v prípade verejnej súťaže, v prípade komplexných PPP projektov, ktorých podstatou je projektovanie, výstavba, financovanie, prevádzka a údržba infraštruktúry verejný obstarávateľ štandardne nie je schopný sám zdefinovať predmet zákazky tak komplexne, aby nedošlo k riziku, že predmet zákazky bude z pohľadu súkromného sektora nerealizovateľný. Fixným stanovením technických, ekonomických a právnych požiadaviek na plnenie predmetu zákazky môže dôjsť k odradeniu od predloženia ponuky tých uchádzačov, pre ktorých takto stanovené podmienky nebudú dostatočne atraktívne alebo realizovateľné, pričom tieto dôvody by bolo možné rokovaním eliminovať.

**Tabuľka 101: Výhody a nevýhody zadávania Projektu postupom užšej súťaže**

Výhody	Nevýhody
rýchlosť procesu	nízka miera flexibility
možnosť obmedzenia počtu záujemcov	predkladanie ponúk podľa vopred stanovených technických, ekonomických a právnych požiadaviek na plnenie predmetu zákazky
	nemožnosť rokovať o požiadavkách na predmet zákazky ani o predložených ponukách

Zdroj: Analýza VO Poradcov

### 7.1.3 Rokovacie konanie so zverejnením

Ako vyplýva už z názvu tohto postupu zadávania zákazky, rokovacie konanie so zverejnením je prvým z postupov, ktorý umožňuje rokovanie. Rokovacie konanie so zverejnením je viackolový postup, ktorý pozostáva z:

- ▲ preukazovania splnenia podmienok účasti záujemcami na základe predložených žiadostí o účasť;
- ▲ predkladania základných ponúk a z rokovania o základných ponukách; a
- ▲ predkladania konečných ponúk.

Rokovacie konanie so zverejnením je však rovnako postupom, na ktorého použitie je nevyhnutné splniť aspoň jednu z nasledujúcich zákonných podmienok:

- ▲ potreby verejného obstarávateľa nemožno uspokojiť bez prispôsobenia už dostupných riešení;
- ▲ ich (pozn. tovar, stavebné práce alebo služby) súčasťou je návrh riešenia alebo inovačné riešenie
- ▲ v dôsledku osobitných okolností, ktoré sa týkajú povahy alebo zložitosti predmetu zákazky, právnych alebo finančných podmienok zákazky alebo rizík s nimi spojených, nemožno zadať zákazku bez uskutočnenia rokovania;
- ▲ verejný obstarávateľ nemôže dostatočne presne určiť technické špecifikácie podľa § 42 ods. 2 písm. b) ZVO;
- ▲ v predchádzajúcej verejnej súťaži alebo v užšej súťaži boli všetky ponuky neregulárne alebo neprijateľné; verejný obstarávateľ nie je povinný uverejniť oznámenie o vyhlásení VO, ak rokuje so všetkými uchádzačmi, ktorí spĺňajú podmienky účasti a v predchádzajúcej verejnej súťaži alebo v užšej súťaži predložili ponuky zodpovedajúce formálnym požiadavkám VO.<sup>186</sup>

V prípade rokovacieho konania so zverejnením, rovnako ako v prípade užšej súťaže, je verejný obstarávateľ oprávnený na základe objektívnych a nediskriminačných pravidiel obmedziť počet záujemcov, ktorých vyzve na predloženie ponuky; pravidlá na výber obmedzeného počtu záujemcov musia byť určené a hodnotené s ohľadom na princípy VO tak, aby boli objektívne vybraní tí záujemcovia, ktorí majú najväčšie predpoklady s ohľadom na ich schopnosti realizovať predmet zákazky. ZVO ustanovuje v rámci obmedzenia počtu záujemcov minimálny počet troch záujemcov.<sup>187</sup> Metodika MF SR, ktorá je pre Zadávateľa záväzná pri príprave Projektu, je v tomto ohľade prísnejšia a ustanovuje v rámci obmedzenia počtu záujemcov minimálny počet štyroch záujemcov.<sup>188</sup>

Ako je uvedené vyššie, rokovacie konanie so zverejnením pozostáva z troch fáz. V prvej fáze môže doklady vyžadované na preukázanie splnenia podmienok účasti v rámci žiadosti o účasť predložiť neobmedzené

<sup>185</sup> § 69 ods. 2 ZVO, ak nedôjde k uverejneniu predbežného oznámenia a ak nepôjde o naliehavú situáciu v zmysle § 69 ods. 4 ZVO

<sup>186</sup> § 70 ods. 1 ZVO

<sup>187</sup> § 71 ods. 1 ZVO

<sup>188</sup> MF SR, Postup pri príprave a realizácii PPP projektu a kontrolný proces

množstvo záujemcov. Verejný obstarávateľ vyhodnotí predložené žiadosti o účasť, pričom môže v súlade so stanovenými podmienkami vybrať obmedzený počet záujemcov, ktorých vyzve na predloženie základnej ponuky. V druhej fáze verejný obstarávateľ vyzýva záujemcov, ktorí splnili podmienky účasti, resp. ktorí splnili podmienky účasti a kritériá na určenie obmedzeného počtu záujemcov, na predloženie základných ponúk / priebežných ponúk, ktoré sú východiskom pre následné rokovania. Účelom rokovaní je zlepšenie ponúk. Rokovania sa môžu týkať všetkých technických, ekonomických a právnych podmienok, vrátane podmienok týkajúcich sa kvality a kvantity, okrem tých, ktoré verejný obstarávateľ uviedol v súťažných podkladoch ako minimálne požiadavky, ktoré musia všetky ponuky spĺňať. Tieto minimálne požiadavky predstavujú mantinely pre vedenie rokovaní o základných a priebežných ponukách, pričom musia byť dostatočne presné a určité, aby umožnili hospodárskym subjektom identifikovať povahu a rozsah požadovaného riešenia a rozhodnúť sa, či predložia žiadosť o účasť. Rokovania sa rovnako nemôžu týkať kritérií na vyhodnotenie ponúk a ich váhy. Verejný obstarávateľ môže určiť, že sa rokovacie konanie uskutoční v niekoľkých po sebe nasledujúcich etapách s cieľom znížiť počet ponúk, ktoré sa majú prerokovať, pričom k zníženiu počtu ponúk dôjde na základe totožných kritérií na vyhodnotenie ponúk, na základe ktorých dôjde k vyhodnoteniu konečných ponúk.

V tretej fáze verejný obstarávateľ oznámi všetkým uchádzačom, ktorých ponuky neboli v priebehu rokovaní vylúčené, ukončenie rokovaní a vyzve ich na predloženie konečných ponúk. O predložených konečných ponukách nemožno rokovať.

S ohľadom na povahu a zložitosť Projektu nemožno zadať zákazku bez uskutočnenia rokovaní, ktorých predmetom budú technické, právne a ekonomické podmienky spolupráce, ako aj alokácia rizík medzi Zadávateľom a Koncesionárom. Vzhľadom na uvedené je možné dôvodne predpokladať, že v prípade zadávania Projektu budú naplnené zákonné podmienky pre zadávanie Projektu postupom rokovacieho konania so zverejnením.

Výhodou zadávania Projektu postupom rokovacieho konania so zverejnením by bola možnosť rokovať o technických, ekonomických a právnych podmienkach predmetu zákazky. Ďalšou z výhod zadávania Projektu postupom rokovacieho konania so zverejnením by bola možnosť obmedzenia počtu záujemcov, ktorí budú vyzvaní na predloženie ponuky. S ohľadom na relatívne vysoké náklady účasti vo výberovom procese je efektívne viesť rokovania len s relevantnými uchádzačmi, u ktorých je najvyšší predpoklad, že budú viesť úspešne realizovať Projekt. Ako vyplýva z bodu 42 recitálu Smernice 2014/24/EÚ, podľa názoru zákonodarcu je veľmi potrebné, aby verejní obstarávatelia mali dodatočnú flexibilitu pri výbere postupu VO, ktorý umožňuje rokovania. Zákonodarca vyslovil názor, že rozsiahlejšie využívanie týchto postupov by zároveň pravdepodobne viedlo k zvýšeniu cezhraničného obchodu, pretože z hodnotenia vyplynulo, že zákazky zadane na základe rokovacieho konania so zverejnením majú mimoriadne vysokú mieru úspešnosti v cezhraničných súťažiach a rovnako využívanie súťažného dialógu sa výrazne zvýšilo. Z uvedeného vyplýva, že zadávanie Projektu postupom rokovacieho konania so zverejnením ako jedného z postupov, ktorý umožňuje rokovania, by zvýšilo atraktivitu Projektu u zahraničných hospodárskych subjektov, keďže rokovania vytvárajú predpoklad pre prekonanie rozdielov a pre prispôsobenie sa špecifickým potrebám Zadávateľa.

Nevýhodou zadávania Projektu postupom rokovacieho konania so zverejnením by bola nemožnosť rokovať o minimálnych požiadavkách, ktoré musia všetky ponuky spĺňať, uvedených v súťažných podkladoch, nemožnosť rokovať o kritériách na vyhodnotenie ponúk a ich váhe a nemožnosť rokovať o konečných ponukách. Medzi nevýhody zadávania Projektu postupom rokovacieho konania so zverejnením patrí aj časová a finančná náročnosť procesu. Minimálna zákonná lehota na predloženie žiadostí o účasť (prvá fáza rokovacieho konania so zverejnením) je 30 kalendárnych dní<sup>189</sup> odo dňa odoslania oznámenia o vyhlásení VO Úradu pre úradné publikácie EÚ. Minimálna zákonná lehota na predkladanie základných / priebežných ponúk (druhá fáza rokovacieho konania so zverejnením) je 25 kalendárnych dní<sup>190</sup> odo dňa odoslania výzvy na predkladanie základných ponúk záujemcom, resp. výzvy na predkladanie priebežných ponúk uchádzačom. Minimálna zákonná lehota na predkladanie konečných ponúk (tretia fáza rokovacieho konania so zverejnením) nie je stanovená, verejný obstarávateľ pri jej stanovení prihliada na zložitosť predmetu zákazky a čas potrebný na vypracovanie konečných ponúk<sup>191</sup>. K uvedeným minimálnym zákonným lehotám je nevyhnutné pripočítať aj samotný čas potrebný na uskutočnenie rokovaní.

**Tabuľka 102: Výhody a nevýhody zadávania Projektu postupom rokovacieho konania so zverejnením**

Výhody	Nevýhody
možnosť rokovať o technických, ekonomických a právnych podmienkach predmetu zákazky	nemožnosť rokovať o minimálnych požiadavkách, ktoré musia všetky ponuky spĺňať

<sup>189</sup> § 71 ods. 4 ZVO, ak nepôjde o naliehavú situáciu v zmysle § 71 ods. 5 ZVO

<sup>190</sup> § 72 ods. 5 ZVO, ak nedôjde k uverejneniu predbežného oznámenia a ak nepôjde o naliehavú situáciu v zmysle § 72 ods. 6 ZVO

<sup>191</sup> § 21 ods. 2 ZVO

Výhody	Nevýhody
možnosť obmedzenia počtu záujemcov	nemožnosť rokovať o kritériách na vyhodnotenie ponúk a ich váhe
podpora cezhraničného záujmu	nemožnosť rokovať o konečných ponukách
	časová a finančná náročnosť procesu

Zdroj: Analýza VO Poradcov

### 7.1.4 Súťažný dialóg

Súťažný dialóg je ďalším z postupov zadávania zákazky, ktorý umožňuje rokovanie. Aj v prípade súťažného dialógu, rovnako ako v prípade rokovacieho konania so zverejnením, sa na jeho použitie vyžaduje splniť aspoň jednu z nasledujúcich zákonných podmienok:

- ▲ potreby verejného obstarávateľa nemožno uspokojiť bez prispôsobenia už dostupných riešení;
- ▲ ich (*pozn. tovar, stavebné práce alebo služby*) súčasťou je návrh riešenia alebo inovačné riešenie;
- ▲ v dôsledku osobitných okolností, ktoré sa týkajú povahy alebo zložitosti predmetu zákazky, právnych alebo finančných podmienok zákazky alebo rizík s nimi spojených, nemožno zadať zákazku bez uskutočnenia rokovania;
- ▲ verejný obstarávateľ nemôže dostatočne presne určiť technické špecifikácie podľa § 42 ods. 2 písm. b) ZVO;
- ▲ v predchádzajúcej verejnej súťaži alebo v užšej súťaži boli všetky ponuky neregulárne alebo neprijateľné; verejný obstarávateľ nie je povinný uverejniť oznámenie o vyhlásení VO, ak rokuje so všetkými uchádzačmi, ktorí spĺňajú podmienky účasti a v predchádzajúcej verejnej súťaži alebo v užšej súťaži predložili ponuky zodpovedajúce formálnym požiadavkám VO.<sup>192</sup>

Súťažný dialóg je viackolový postup, ktorý pozostáva z:

- ▲ preukazovania splnenia podmienok účasti záujemcami na základe predložených žiadostí o účasť;
- ▲ predkladania návrhov riešení a dialógu o navrhovaných riešeniach s cieľom identifikácie a definície najvhodnejšieho spôsobu uspokojenia potrieb verejného obstarávateľa;
- ▲ predkladania konečných ponúk, ich vysvetľovania, spresňovania a optimalizovania;
- ▲ výberu úspešného uchádzača a z finalizácie zmluvy s úspešným uchádzačom.

V prvej fáze môže doklady vyžadované na preukázanie splnenia podmienok účasti v rámci žiadosti o účasť predložiť neobmedzené množstvo záujemcov. Aj v prípade súťažného dialógu je verejný obstarávateľ oprávnený na základe objektívnych a nediskriminačných pravidiel obmedziť počet záujemcov, ktorých vyzve na účasť na dialógu; pravidlá na výber obmedzeného počtu záujemcov musia byť určené a hodnotené s ohľadom na princípy VO tak, aby boli objektívne vybraní tí záujemcovia, ktorí majú najväčšie predpoklady s ohľadom na ich schopnosti prispieť k hľadaniu a optimalizácii riešenia a realizovať predmet zákazky. ZVO ustanovuje v rámci obmedzenia počtu záujemcov minimálny počet troch záujemcov<sup>193</sup>. Metodika MF SR, ktorá je pre Závádzateľa záväzná pri príprave Projektu, je v tomto ohľade prísnejšia a ustanovuje v rámci obmedzenia počtu záujemcov minimálny počet štyroch záujemcov<sup>194</sup>. Verejný obstarávateľ vyhodnotí predložené žiadosti o účasť a na účasť na dialógu vyzve tých záujemcov, ktorí splnili podmienky účasti, resp. ktorí splnili podmienky účasti a kritériá na určenie obmedzeného počtu záujemcov.

Druhá fáza spočíva v predkladaní návrhov riešení a v aktívnej komunikácii medzi verejným obstarávateľom a záujemcami, ktorej cieľom je identifikovať a definovať riešenia potrieb verejného obstarávateľa získaním know-how súkromného sektora a poznaním možností, ktoré dokáže trh vygenerovať. Predmetom dialógu môžu byť všetky aspekty VO - verejný obstarávateľ definuje len svoje potreby a požiadavky, pričom môže pripustiť nepodstatné zmeny týchto potrieb a požiadaviek počas priebehu súťažného dialógu, prípadne môže určiť, ktoré zmeny potrieb a požiadaviek verejného obstarávateľa sú prijateľné a môžu byť výsledkom dialógu. Verejný obstarávateľ môže určiť, že súťažný dialóg sa uskutoční v niekoľkých po sebe nasledujúcich etapách s cieľom znížiť počet riešení, ktoré sa majú prerokovať v etape súťažného dialógu. V tomto prípade musí určiť kritériá na vyhodnotenie ponúk, na základe ktorých sa bude počet riešení znižovať. Spravidla nepôjde o totožné kritériá, ako sa budú vzťahovať na konečné ponuky - návrhy riešení predkladané v druhej fáze súťažného dialógu spravidla neobsahujú cenové návrhy a zároveň konečná podoba kritérií na vyhodnotenie ponúk, ktoré sa budú vzťahovať na konečné ponuky, je spravidla predmetom dialógu v druhej fáze súťažného dialógu. Verejný obstarávateľ pokračuje v dialógu dovtedy, kým nenájde jedno spoločné hybridné riešenie, ktoré inkorporuje to najlepšie

<sup>192</sup> § 74 ods. 1 ZVO v nadväznosti na § 70 ods. 1 ZVO

<sup>193</sup> § 74 ods. 3 ZVO

<sup>194</sup> MF SR, Postup pri príprave a realizácii PPP projektu a kontrolný proces



a najvhodnejšie z návrhov záujemcov s cieľom uspokojenia potrieb verejného obstarávateľa a dosiahnutia najlepšej hodnoty za peniaze.

Tretia fáza spočíva v predkladaní konečných ponúk, ich vysvetľovaní, spresňovaní a optimalizovaní. Verejný obstarávateľ oznámi zostávajúcim uchádzačom, ktorí neboli počas druhej fázy súťažného dialógu vylúčení, ukončenie dialógu a vyzve ich na predloženie konečných ponúk na základe riešenia / riešení predložených a spresnených počas dialógu. Na predloženie konečných ponúk budú vyzvaní aj tí uchádzači, ktorých riešenia boli vylúčené v rámci znižovania počtu prerokovávaných riešení, pričom zároveň nedošlo k vylúčeniu uchádzača, resp. v štádiu znižovania počtu prerokovávaných riešení záujemcu. Verejný obstarávateľ môže požiadať uchádzača o vysvetlenie, spresnenie alebo optimalizáciu predloženej konečnej ponuky. Ide o osobitnú úpravu k inštitútu vysvetlenia ponuky v zmysle § 53 ods. 1 ZVO. Nemôže však prijať vysvetlenie, upresnenie, optimalizáciu alebo inú doplňujúcu informáciu, ktorou by sa zmenili základné aspekty konečnej ponuky alebo VO, vrátane potrieb a požiadaviek určených v oznámení o vyhlásení VO alebo v informatívnom dokumente, ak by nimi mohlo dôjsť k narušeniu hospodárskej súťaže alebo k diskriminácii.

Štvrtá fáza spočíva vo výbere úspešného uchádzača a vo finalizácii zmluvy s úspešným uchádzačom. Verejný obstarávateľ môže vyzvať úspešného uchádzača na rokovanie s cieľom potvrdenia finančných záväzkov alebo iných podmienok uvedených v ponuke finalizovaním podmienok zmluvy, za predpokladu, že to nespôsobí podstatnú zmenu základných aspektov konečnej ponuky alebo VO, vrátane potrieb a požiadaviek určených v oznámení o vyhlásení VO alebo v informatívnom dokumente a nevznikne riziko narušenia hospodárskej súťaže alebo diskriminácie.

S ohľadom na povahu a zložitosť Projektu nemožno zadať zákazku bez uskutočnenia dialógu, ktorého predmetom budú technické, právne a ekonomické podmienky spolupráce, ako aj alokácia rizík medzi Zadávateľom a Koncesionárom. Vzhľadom na uvedené je možné dôvodne predpokladať, že v prípade zadávania Projektu budú naplnené zákonné podmienky pre zadávanie Projektu postupom súťažného dialógu.

Výhodou zadávania Projektu postupom súťažného dialógu by bola možnosť viesť dialóg o všetkých aspektoch VO, vrátane kritérií na vyhodnotenie ponúk, možnosť požadovať vysvetlenie, spresnenie alebo optimalizáciu predložených konečných ponúk a možnosť vyzvať úspešného uchádzača na rokovanie s cieľom potvrdenia finančných záväzkov alebo iných podmienok uvedených v ponuke finalizovaním podmienok Koncesnej zmluvy. Ďalšou z výhod zadávania Projektu postupom súťažného dialógu by bola možnosť obmedzenia počtu záujemcov, ktorí budú vyzvaní na účasť na dialógu. S ohľadom na relatívne vysoké náklady účasti vo výberovom procese je efektívne viesť dialóg len s tými záujemcami, ktorí majú najväčšie predpoklady s ohľadom na ich schopnosti prispieť k hľadaniu a optimalizácii riešenia a realizovať Projekt. Ako vyplýva z bodu 42 recitálu Smernice 2014/24/EÚ, podľa názoru zákonodarcu je veľmi potrebné, aby verejný obstarávateľ mali dodatočnú flexibilitu pri výbere postupu VO, ktorý umožňuje rokovania. Zákonodarcu vyslovil názor, že rozsiahlejšie využívanie týchto postupov by zároveň pravdepodobne viedlo k zvýšeniu cezhraničného obchodu, pretože z hodnotenia vyplynulo, že zákazky zadané na základe rokovacieho konania so zverejnením majú mimoriadne vysokú mieru úspešnosti v cezhraničných súťažiach a rovnako využívanie súťažného dialógu sa výrazne zvýšilo. Z uvedeného vyplýva, že zadávanie Projektu postupom súťažného dialógu ako jedného z postupov, ktorý umožňuje rokovania, by zvýšilo atraktivitu Projektu u zahraničných hospodárskych subjektov, keďže rokovania vytvárajú predpoklad pre prekonanie rozdielov a pre prispôsobenie sa špecifickým potrebám Zadávateľa.

Nevýhodou zadávania Projektu postupom súťažného dialógu by bola časová a finančná náročnosť procesu. Minimálna zákonná lehota na predloženie žiadostí o účasť (prvá fáza súťažného dialógu) je 30 kalendárnych dní<sup>195</sup> odo dňa odoslania oznámenia o vyhlásení VO Úradu pre úradné publikácie EÚ. Druhá fáza súťažného dialógu - fáza predkladania návrhov riešení a dialógu o navrhovaných riešeniach nie je čo sa týka dĺžky jej trvania zákonne regulovaná. Verejný obstarávateľ pokračuje v dialógu dovtedy, kým nenájde jedno spoločné hybridné riešenie, ktoré inkorporuje to najlepšie a najvhodnejšie z návrhov záujemcov s cieľom uspokojenia potrieb verejného obstarávateľa a dosiahnutia najlepšej hodnoty za peniaze. Pre prípad predkladania písomných návrhov riešení je pri stanovení lehoty na ich predloženie nevyhnutné prihliadnuť na zložitosť predmetu zákazky a čas potrebný na vypracovanie písomných návrhov riešení. Minimálna lehota na predkladanie konečných ponúk (tretia fáza súťažného dialógu) taktiež nie je zákonne regulovaná – verejný obstarávateľ pri jej stanovení prihliada na zložitosť predmetu zákazky a čas potrebný na vypracovanie konečných ponúk<sup>196</sup>.

**Tabuľka 103: Výhody a nevýhody zadávania Projektu postupom súťažného dialógu**

Výhody	Nevýhody
možnosť viesť dialóg o všetkých aspektoch VO, vrátane kritérií na vyhodnotenie ponúk	časová a finančná náročnosť procesu

<sup>195</sup> § 74 ods. 5 ZVO

<sup>196</sup> § 21 ods. 2 ZVO

Výhody	Nevýhody
možnosť požadovať vysvetlenie, spresnenie alebo optimalizáciu predložených konečných ponúk	
možnosť vyzvať úspešného uchádzača na rokovanie s cieľom potvrdenia finančných záväzkov alebo iných podmienok uvedených v ponuke finalizovaním podmienok Koncesnej zmluvy	
možnosť obmedzenia počtu záujemcov	
podpora cezhraničného záujmu	

Zdroj: Analýza VO Poradcov

### 7.1.5 Voľba optimálneho postupu zadávania Projektu

V rámci voľby optimálneho postupu zadávania Projektu je nevyhnutné zvážiť všetky aspekty jednotlivých v úvahu pripadajúcich postupov, ktoré by mohli pozitívnym, alebo negatívnym spôsobom ovplyvniť naplnenie strategických cieľov Zadávatel'a, atraktivitu Projektu, otvorený prístup k Projektu a zabezpečenie čo najvyššej hodnoty za peniaze.

**Po posúdení všetkých vyššie uvedených výhod a nevýhod zadávania Projektu jednotlivými postupmi, sa javí ako najvhodnejší postup súťažný dialóg.** Možnosť viesť dialóg o všetkých aspektoch VO, vrátane kritérií na vyhodnotenie ponúk, možnosť požadovať vysvetlenie, spresnenie alebo optimalizáciu predložených konečných ponúk a možnosť vyzvať úspešného uchádzača na rokovanie s cieľom potvrdenia finančných záväzkov alebo iných podmienok uvedených v ponuke finalizovaním podmienok Koncesnej zmluvy ponúka Zadávatel'ovi maximálnu možnosť optimalizácie technického riešenia, spôsobu financovania, zdieľania rizík, možnosť zavedenia inovácií a zlepšení s využitím skúseností a know-how potenciálnych súkromných partnerov. Možnosť rokovaní medzi Zadávatel'om a záujemcami zvyšuje atraktivitu Projektu u zahraničných záujemcov, keďže rokovania vytvárajú predpoklad pre prekonanie rozdielov a pre prispôsobenie sa špecifickým potrebám Zadávatel'a. Postup súťažný dialóg, aj keď ešte v predchádzajúcom legislatívnom prostredí<sup>197</sup>, bol použitý aj v prípade VO projektu D4R7. Výsledkom VO projektu D4R7 bolo získanie podstatne ekonomicky výhodnejšej ponuky, ako bolo predpokladané v štúdii uskutočniteľnosti projektu D4R7, a to aj vďaka výsledkom dialógu vedeného so záujemcami. Jedinou zásadnejšou nevýhodou zadávania Projektu postupom súťažného dialógu je časová a finančná náročnosť procesu, a to jednak na strane Zadávatel'a, ale aj na strane potenciálnych súkromných partnerov, keďže títo musia vynaložiť značné náklady na preskúmanie existujúcej technickej dokumentácie / požiadaviek Zadávatel'a a následne navrhnúť technické riešenia. Túto nevýhodu je možné minimalizovať obmedzením počtu záujemcov, ktorí budú vyzvaní na účasť na dialógu na takú mieru, aby bola stále zachovaná konkurenčná a transparentná súťaž. Obmedzenie počtu záujemcov na takých, ktorí majú najväčšie predpoklady s ohľadom na ich schopnosti prispieť k hľadaniu a optimalizácii riešenia a realizovať Projekt, zvyšuje šance zúčastnených na úspech v postupe zadávania Projektu a teda aj ich ochotu podeliť sa o svoje know-how za účelom naplnenia strategických cieľov Zadávatel'a.

## 7.2 Stanovenie indikatívneho harmonogramu

### 7.2.1 Predpokladaný priebeh zadávania Projektu

Fáza zadávania Projektu sa formálne začína odoslaním oznámenia o vyhlásení VO Úradu pre úradné publikácie EÚ a končí sa podpisom Koncesnej zmluvy a akýchkoľvek ďalších projektových zmlúv a splnením všetkých predchádzajúcich podmienok, vrátane podmienok nevyhnutných na získanie financovania. Okamih podpisu Koncesnej zmluvy je známy ako komerčné uzavretie (commercial close) a neskorší okamih, keď sú splnené všetky podmienky a podpísané zmluvy o financovaní, je známy ako finančné uzavretie (financial close). Formálnemu začiatku zadávania Projektu predchádza fáza prípravy a schvaľovania zadávacej dokumentácie, ktorá je zavŕšená schválením zadávacej dokumentácie a vyhlásenia VO Projektu Riadiacim výborom.

V nadväznosti na voľbu optimálneho postupu zadávania Projektu postupom súťažného dialógu, samotný priebeh zadávania Projektu je možné rozdeliť do štyroch fáz.

- 1. Prvá fáza** spočíva v predkladaní dokladov vyžadovaných na preukázanie splnenia podmienok účasti v rámci žiadostí o účasť neobmedzeným množstvom záujemcov. Zadávatel' je povinný v rámci zadávania Projektu určiť podmienky účasti týkajúce sa osobného postavenia podľa § 32 ZVO. Zadávatel' môže v rámci

<sup>197</sup> zákon č. 25/2006 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

zadávanie Projektu určiť podmienky účasti týkajúce sa finančného a ekonomického postavenia a / alebo technickej spôsobilosti alebo odbornej spôsobilosti podľa § 33 až § 36 ZVO<sup>198</sup>. Minimálna zákonná lehota na predloženie žiadostí o účasť je 30 kalendárnych dní<sup>199</sup> odo dňa odoslania oznámenia o vyhlásení VO Úradu pre úradné publikácie EÚ. S ohľadom na predpokladaný cezhraničný záujem a skutočnosť, že podmienky účasti týkajúce sa osobného postavenia podľa § 32 ods. 1 písm. b) a c) ZVO musia hospodárske subjekty so sídlom mimo územia SR doložiť aj potvrdeniami príslušných slovenských orgánov a inštitúcií, pričom základná lehota na vydanie týchto potvrdení je 30 kalendárnych dní<sup>200</sup>, je nutné stanoviť lehotu na predloženie žiadostí o účasť značne dlhšiu, ako je minimálna zákonná lehota a odporúča sa stanoviť lehotu na predloženie žiadostí o účasť v trvaní 60 kalendárnych dní.

Keďže zadávanie Projektu postupom súťažného dialógu je časovo a finančne náročné ako na strane Zadávatel'a, tak aj na strane potenciálnych súkromných partnerov, keďže títo musia vynaložiť značné náklady na preskúmanie existujúcej technickej dokumentácie / požiadaviek Zadávatel'a a následne navrhnúť technické riešenia, **odporúča sa využiť možnosť obmedzenia počtu záujemcov**, ktorí budú vyzvaní na účasť na dialógu na základe objektívnych pravidiel stanovených v súlade so základnými princípmi VO, pričom sa odporúča obmedziť počet záujemcov, ktorí budú vyzvaní na účasť na dialógu, **na štyroch záujemcov**. Takýto počet záujemcov zabezpečí dostatočne širokú hospodársku súťaž, pričom zároveň zabezpečí výber takých záujemcov, ktorí majú najväčšie predpoklady s ohľadom na ich schopnosti prispieť k hľadaniu a optimalizácii riešenia a realizovať Projekt. Obmedzený počet záujemcov zároveň zvýši šance zúčastnených na úspech v postupe zadávania Projektu, a teda aj ich ochotu podeliť sa o svoje know-how za účelom naplnenia strategických cieľov Zadávatel'a pri predkladaní návrhov riešení.

Zadávatel' je povinný vyhodnotiť žiadosti o účasť podľa § 40 ZVO a určiť ich poradie s ohľadom na stanovené podmienky obmedzenia počtu záujemcov. Fáza vyhodnocovania žiadostí o účasť sa predpokladá v trvaní troch mesiacov. Pozitívny, ale aj negatívny vplyv na dobu trvania vyhodnocovania žiadostí o účasť môže mať počet predložených žiadostí o účasť, kvalita predložených žiadostí o účasť, ako aj prípadné konania v rámci vykonávania dohľadu nad verejným obstarávaním podľa štvrtej hlavy šiestej časti ZVO. S ohľadom na predpokladanú hodnotu Projektu, Projekt podlieha oznamovacej povinnosti podľa Nariadenia 2022/2560. Každý záujemca, ktorí predloží žiadosť o účasť, bude povinný spolu so žiadosťou o účasť predložiť Oznámenie, alebo Vyhlásenie podľa Nariadenia 2022/2560<sup>201</sup>. Zadávatel' bezodkladne po predložení Oznámení a Vyhlásení tieto predloží EK, ktorá začne predbežné preskúmanie. Zadávatel' pokračuje v procese zadávania Projektu. Zadávatel' vyzve na účasť na dialógu tých záujemcov, ktorí splnili podmienky účasti a kritériá na určenie obmedzeného počtu záujemcov.

2. **Druhá fáza** zadávania Projektu spočíva v predkladaní návrhov riešení a v aktívnej komunikácii medzi Zadávatel'om a záujemcami, ktorej cieľom je identifikovať a definovať riešenia potrieb Zadávatel'a získaním know-how súkromného sektora a poznáním možností, ktoré dokáže trh vygenerovať. Dialóg sa bude dotýkať všetkých aspektov Projektu. **Zadávatel' predpokladá dve kolá dialógu s predkladaním návrhov riešení**. Minimálna lehota na predkladanie návrhov riešení nie je zákonne regulovaná, a teda bude stanovená s prihliadnutím na zložitosť predmetu zákazky a čas potrebný na vypracovanie návrhov riešení. Fáza dialógu a predkladania návrhov riešení sa predpokladá v kumulatívnom trvaní šesť mesiacov, do ktorých je zarátaný primeraný čas potrebný na prípravu prepracovaných návrhov, ktoré majú väčší predpoklad reflektovať potreby Zadávatel'a; Zadávatel' bude pokračovať v dialógu dovtedy, kým nenájde jedno spoločné hybridné riešenie, ktoré inkorporuje to najlepšie a najvhodnejšie z návrhov záujemcov s cieľom uspokojenia jeho potrieb a dosiahnutia najlepšej hodnoty za peniaze. Zadávatel' oznámi zostávajúcim uchádzačom, ktorí neboli počas druhej fázy súťažného dialógu vylúčení, ukončenie dialógu a vyzve ich na predloženie konečných ponúk na základe riešenia / riešení predložených a spresnených počas dialógu.
3. **Tretia fáza** zadávania Projektu spočíva v predkladaní konečných ponúk. Minimálna lehota na predkladanie konečných ponúk taktiež nie je zákonne regulovaná. S ohľadom na skutočnosť, že ide o zložitý Projekt s predpokladaným cezhraničným záujmom a predkladanie konečných ponúk je jeden z najzásadnejších posledných krokov, nie je namieste ho zbytočne skracovať. **Zadávatel' by mal uchádzačom poskytnúť primeraný čas potrebný na prípravu konečných ponúk**<sup>202</sup>, ktoré budú reflektovať riešenie / riešenia predložené rôznymi záujemcami počas dialógu, inkorporované do výzvy na predkladanie konečných ponúk, čas potrebný na interné schvaľovacie procesy a čas potrebný na riešenie otázky financovania

<sup>198</sup> § 38 ods. 1 ZVO

<sup>199</sup> § 74 ods. 5 ZVO

<sup>200</sup> § 49 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov

<sup>201</sup> Formu a obsah Oznámení a Vyhlásení, ako aj procesné podrobnosti upravuje Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2023/1441 z 10. júla 2023 o podrobných ustanoveniach týkajúcich sa vedenia konania Komisiou podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2560 o zahraničných subvenciách narúšajúcich vnútorný trh; formulár FS-PP (Foreign Subsidies – Public Procurement) týkajúci sa oznámenia finančných príspevkov v súvislosti s postupmi verejného obstarávania podľa Nariadenia 2022/2560 tvorí Prílohu II tohto vykonávacieho nariadenia

<sup>202</sup> § 21 ods. 4 ZVO

zvyčajne formou interakcie s financujúcimi inštitúciami. Odporúča sa stanoviť lehotu na predkladanie konečných ponúk v trvaní 60 kalendárnych dní.

Zadávateľ je povinný vyhodnotiť konečné ponuky podľa § 53 ZVO. Osobitnú úpravu k inštitútu vysvetlenia ponuky v zmysle § 53 ods. 1 ZVO predstavuje možnosť Zadávateľa požiadať uchádzača o vysvetlenie, spresnenie alebo optimalizáciu predloženej konečnej ponuky podľa § 77 ods. 1 ZVO. Zadávateľ však nemôže prijať vysvetlenie, upresnenie, optimalizáciu alebo inú doplňujúcu informáciu, ktorou by sa zmenili základné aspekty konečnej ponuky alebo VO, vrátane potrieb a požiadaviek určených v oznámení o vyhlásení VO alebo v informatívnom dokumente, ak by nimi mohlo dôjsť k narušeniu hospodárskej súťaže alebo k diskriminácii. Fáza vyhodnocovania konečných ponúk sa predpokladá v trvaní dvoch mesiacov. Pozitívny, ale aj negatívny vplyv na dobu trvania vyhodnocovania konečných ponúk môže mať počet predložených konečných ponúk, kvalita predložených konečných ponúk, ako aj prípadné konania v rámci vykonávania dohľadu nad verejným obstarávaním podľa štvrtej hlavy šiestej časti ZVO.

Po predložení konečných ponúk nastáva druhá fáza oznamovacej povinnosti podľa Nariadenia 2022/2560. Každý uchádzač, ktorý predloží konečnú ponuku, bude povinný spolu s konečnou ponukou predložiť aktualizované Oznámenie, alebo Vyhlásenie podľa Nariadenia 2022/2560. Zadávateľ bezodkladne po predložení aktualizovaných Oznámení a Vyhlásení tieto predloží EK, ktorá obnoví predbežné preskúmanie a má 20 pracovných dní na jeho dokončenie. EK vydá rozhodnutie podľa Článku 10 ods. 4 Nariadenia 2022/2560, ak nezačne hĺbkové prešetrovanie. Ak EK začne hĺbkové prešetrovanie, vydá rozhodnutie podľa Článku 11 Nariadenia 2022/2560 do 90 pracovných dní. Počas predbežného preskúmania a hĺbkového prešetrovania možno pokračovať vo všetkých procesných krokoch, s výnimkou zadania zákazky.<sup>203</sup>

4. **Štvrtá fáza zadávania Projektu** spočíva vo výbere úspešného uchádzača a vo finalizácii Koncesnej zmluvy s úspešným uchádzačom. Zadávateľ môže vyzvať úspešného uchádzača na rokovanie s cieľom potvrdenia finančných záväzkov alebo iných podmienok uvedených v ponuke finalizovaním podmienok Koncesnej zmluvy, za predpokladu, že to nespôsobí podstatnú zmenu základných aspektov konečnej ponuky alebo VO, vrátane potrieb a požiadaviek určených v oznámení o vyhlásení VO alebo v informatívnom dokumente a nevznikne riziko narušenia hospodárskej súťaže alebo diskriminácie.

V prípade koncesných zmlúv, ktoré sú výsledkom zadávania koncesie podľa štvrtej hlavy druhej časti ZVO je nevyhnutné naplniť zákonné podmienky uzavretia Koncesnej zmluvy v zmysle Zákona o rozpočtových pravidlách, a to zabezpečiť schválenie uzavretia takejto Koncesnej zmluvy vládou SR. Pre PPP projekty, ktoré nespádajú pod definíciu koncesie<sup>204</sup> nie je v súčasnosti legislatívne upravená povinnosť schvaľovať uzavretie zmluvy, napriek tomu však metodika MF SR, ktorá je pre Zadávateľa záväzná pri príprave Projektu<sup>205</sup> odporúča, aby sa pri PPP projektoch, ktorých štúdia uskutočniteľnosti bola podľa uznesenia Vlády SR č. 786/2007 schválená vládou SR, bola predložená vláde SR na schválenie i zmluva so súkromným partnerom a postupovalo sa teda rovnako ako v prípade koncesie. V zmysle uvedeného, po odoslaní a zverejnení informácie o výsledku vyhodnotenia ponúk **bude Koncesná zmluva predložená na rokovanie vládou SR**. Súčasťou materiálu bude správa o hodnote za peniaze vrátane konečnej matice rizík reflektujúcej konečné znenie Koncesnej zmluvy schválená Riadiacim výborom a stanovisko MF SR k návrhu Koncesnej zmluvy z hľadiska dôsledkov jej realizácie na vykazovanie dlhu verejnej správy v jednotnej metodike platnej pre EÚ. Ak vláda SR schváli uzavretie Koncesnej zmluvy, Zadávateľ následne pristúpi k uzavretiu Koncesnej zmluvy s úspešným uchádzačom / Koncesionárom, čím dôjde ku komerčnému uzavretiu. Fáza výberu úspešného uchádzača, finalizácie Koncesnej zmluvy, schvaľovania uzavretia Koncesnej zmluvy a uzavretia Koncesnej zmluvy sa predpokladá v trvaní jedného mesiaca. Negatívny vplyv na dobu trvania tejto fázy môžu mať prípadné konania v rámci vykonávania dohľadu nad verejným obstarávaním podľa štvrtej hlavy šiestej časti ZVO. Fáza splnenia všetkých podmienok a uzavretia zmlúv o financovaní - finančné uzavretie sa predpokladá v trvaní dvoch mesiacov.

## 7.2.2 Indikatívny harmonogram zadávania Projektu

Tabuľka 104: Indikatívny harmonogram zadávania Projektu

P. č.	Úkon	Trvanie jednotlivého úkonu / časti	Celkové trvanie (v mesiacoch)
1.	Príprava zadávacej dokumentácie	priebežne	

<sup>203</sup> Článok 32 ods. 1 Nariadenia 2022/2560

<sup>204</sup> § 4 ZVO

<sup>205</sup> MF SR, Postup pri príprave a realizácii PPP projektu a kontrolný proces



P. č.	Úkon	Trvanie jednotlivého úkonu / časti	Celkové trvanie (v mesiacoch)
2.	Schválenie zadávacej dokumentácie a vyhlásenia VO Projektu Riadiacim výborom		T
3.	Odoslanie oznámenia o vyhlásení VO Úradu pre úradné publikácie EÚ	následne	následne
4.	Predkladanie žiadostí o účasť	2 mesiace	T+2
5.	Predloženie oznámení a vyhlásení v zmysle Nariadenia 2022/2560 EK	následne	následne
6.	Vyhodnotenie žiadostí o účasť	3 mesiace	T+5
7.	Odoslanie výzvy na účasť na dialógu záujemcom, ktorí splnili podmienky účasti a kritériá na určenie obmedzeného počtu záujemcov	následne	následne
8.	Dialóg s predkladaním návrhov riešení – 2 kolá dialógu	6 mesiacov	T+11
9.	Oznámenie ukončenia dialógu s výzvou na predkladanie konečných ponúk, predkladanie konečných ponúk	2 mesiace	T+13
10.	Predloženie aktualizovaných oznámení a vyhlásení v zmysle Nariadenia 2022/2560 EK	následne	následne
11.	Vyhodnotenie konečných ponúk, vysvetľovanie, spresňovanie a optimalizovanie konečných ponúk v súbehu s rozhodovaním EK podľa Nariadenia 2022/2560	2 mesiace, resp. 5 mesiacov	T+18
11.1	z toho: vyhodnotenie konečných ponúk, vysvetľovanie, spresňovanie a optimalizovanie konečných ponúk	2 mesiace	
11.2	z toho: rozhodnutie EK podľa Článku 10 ods. 4 Nariadenia 2022/2560 alebo podľa Článku 11 Nariadenia 2022/2560	1 mesiac, resp. 5 mesiacov	
12.	Výber úspešného uchádzača a finalizácia Koncesnej zmluvy s úspešným uchádzačom	následne	následne
13.	Schválenie uzavretia Koncesnej zmluvy Vládou SR v zmysle Zákona o rozpočtových pravidlách verejnej správy	1 mesiac	T+19
14.	Uzavretie Koncesnej zmluvy – komerčné uzavretie	následne	následne
15.	Splnenie všetkých podmienok a podpísanie zmlúv o financovaní – finančné uzavretie	2 mesiace	T+21

Zdroj: Analýza VO Poradcov

Zásadnejší vplyv na posun termínov v indikatívnom harmonograme VO Projektu môžu mať konania v rámci vykonávania dohľadu nad verejným obstarávaním podľa štvrtej hlavy šiestej časti ZVO.

## Záver

Zadávateľ ako verejný obstarávateľ je pri zadávaní verejných zákaziek povinný postupovať jedným z postupov podľa druhej hlavy druhej časti ZVO. Po posúdení všetkých vyššie uvedených výhod a nevýhod zadávania Projektu jednotlivými postupmi, súťažný dialóg sa javí ako najvýhodnejší postup. Na základe objektívnych a nediskriminačných pravidiel, v súlade s metodikou MF SR, ktorá je pre Zadávateľa záväzná pri príprave Projektu, odporúča sa obmedziť počet záujemcov, ktorí budú vyzvaní na účasť na dialógu na **štyroch záujemcov**. Predpokladajú sa **dve kolá dialógu** s predkladaním návrhov riešení. Napriek skutočnosti, že Projekt nespadá pod definíciu koncesie a teda v súčasnosti nie je legislatívne upravená povinnosť schvaľovať uzavretie Koncesnej zmluvy, metodika MF SR ktorá je pre Zadávateľa záväzná pri príprave Projektu odporúča, aby sa pri PPP projektoch, ktorých štúdia uskutočniteľnosti bola podľa uznesenia Vlády SR č. 786/2007 schválená Vládou SR, bola predložená Vláde SR na schválenie i zmluva so súkromným partnerom a postupovalo sa teda rovnako ako v prípade koncesie. **Uzavretie Koncesnej zmluvy teda podlieha súhlasu Vlády SR.** Celkové trvanie zadávania Projektu – od odoslania oznámenia o vyhlásení VO Úradu pre úradné publikácie EÚ po finančné uzavretie – sa predpokladá v trvaní **dvadsaťjeden mesiacov**. S ohľadom na predpokladanú hodnotu Projektu, **Projekt podlieha oznamovacej povinnosti podľa Nariadenia 2022/2560**. Okrem počtu a kvality predložených žiadostí



o účasť, počtu a kvality predložených konečných ponúk a prípadných konaní v rámci vykonávania dohľadu nad verejným obstarávaním podľa štvrtej hlavy šiestej časti ZVO môže teda mať pozitívny, ale aj negatívny vplyv na celkové trvanie zadávania Projektu aj dĺžka rozhodovania EK podľa Nariadenia 2022/2560.

## 7.3 Organizačné zabezpečenie Projektu zo strany Zadávateľa

Zadávateľ by mal posúdiť aké finančné a personálne nároky vzniknú na jeho strane v priebehu riadenia prípravy Projektu. Analyzované by mali byť predovšetkým:

- ▲ predpokladané výdavky na prípravu VO Projektu (výdavky na poradcu a pod.);
- ▲ požiadavky na ľudské zdroje Zadávateľa v priebehu implementácie;
- ▲ rozdelenie zodpovednosti za jednotlivé aktivity v rámci implementácie Projektu.

### 7.3.1 Predpokladané výdavky na prípravu VO Projektu

Predmetom tejto kapitoly je prehľad očakávaných finančných a personálnych nárokov, ktoré vzniknú v súvislosti s prípravou VO Projektu.

Príprava VO Projektu na strane Zadávateľa bude zaistená v spolupráci:

- ▲ riadiacich a výkonných zložiek ľudských zdrojov Projektu Zadávateľa (Riadiaci výbor, Projektový manažér, Realizačný tím),
- ▲ Poradcov, ktorí sú v zložení spoločností:
  - ▲ WOOD & Company, a.s. – finančný poradca;
  - ▲ HKV Law Firm, s.r.o. – právny poradca;
  - ▲ SGS Czech Republic, s.r.o. – technický poradca;
  - ▲ SIEBERT + TALAŠ, spol. s r.o. – technický poradca.

Predpokladané výdavky na prípravu VO Projektu pozostávajú z nasledovných položiek:

- ▲ **Výdavky Zadávateľa na Poradcov:** Celková cena za prípravu dokumentácie pri výbere súkromného partnera verejným obstarávaním (súťažné podklady, oznámenia), vedenie súťažného dialógu, poradenstvo pri vyhodnocovaní ponúk, pri komerčnom uzatvorení Projektu a finančnom uzatvorení Projektu (vrátane časti tzv. post-closing advisory).
- ▲ **Vedľajšie výdavky Zadávateľa:** Prípadné ďalšie náklady súvisiace s prípravou VO – týmito nákladmi môžu byť faktické náklady na realizáciu súťažného dialógu – napr. náklady na realizáciu tzv. industry day, t.j. úvodného stretnutia s odbornou verejnosťou predstavujúceho projekt, náklady na zriadenie tzv. dataroomu t.j. dátového úložiska pre ukladanie dokumentácie pre účastníkov súťažného dialógu, prípadne náklady na mediálnu prezentáciu Projektu (web stránka Projektu a pod.).

V priebehu realizácie VO Projektu vzniknú Zadávateľovi náklady na právne, technické a finančné poradenstvo, a to na základe počtu odpracovaných hodín kľúčových expertov a podľa dohodnutých hodinových sadzieb podľa zmluvy o poskytovaní poradenských služieb uzavretej medzi Zadávateľom a Poradcami. Viac v kapitole 5.3.3.

### 7.3.2 Požiadavky na ľudské zdroje Zadávateľa v priebehu prípravy PPP projektu

Štruktúra riadiacich a výkonných zložiek ľudských zdrojov v priebehu prípravy Projektu sa riadi metodickým dokumentom MF SR „Kódex riadenia prípravy a realizácie PPP projektu“ z marca 2015.

V zmysle uvedeného metodického dokumentu boli riadiace a výkonné zložky Zadávateľa ustanovené ako je opísané vyššie v časti 2.5.3 Disponibilné ľudské zdroje tejto Štúdie.

### 7.3.3 Rozdelenie zodpovednosti za jednotlivé aktivity v rámci prípravy Projektu

Riadiace a výkonné orgány, ktoré musia byť ustanovené pri príprave každého PPP projektu, sú:

- ▲ **riadiaci výbor** – plní funkciu oficiálnej rozhodovacej platformy na najvyššej úrovni riadenia z pozície zadávateľa, ako aj z pozície zriaďovateľa. V rámci organizačnej štruktúry riadenia prípravy PPP projektu je

povinný riadiť prípravu projektu efektívne a včas (v súlade s časovým harmonogramom) tak, aby sa dosiahli ciele PPP projektu.

- ▲ **projektový manažér** – je konkrétna fyzická osoba považovaná za rozhodujúcu pre odborné a efektívne riadenie celého procesu prípravy PPP projektu. Táto osoba každodenne riadi prípravu PPP projektu prostredníctvom projektového tímu.
- ▲ **projektový tím** – asistuje a zodpovedá sa projektovému manažérovi. Projektový tím je nositeľom odborných znalostí súvisiacich s PPP projektom a výkonnej kapacity. Zahŕňa realizačné tímy zložené z odborníkov zadávateľa, členov poradenského tímu, príp. dodávateľov ďalších externých služieb.
- ▲ **komunikátor** – osoba poverená komunikačnými úlohami pri príprave PPP projektu smerom k verejnosti.
- ▲ **komisia pre účely VO** – členovia komisie na vyhodnotenie splnenia podmienok účasti alebo riešení a / alebo ponúk sú vymenovaní zadávateľom PPP projektu na návrh riadiaceho výboru PPP projektu podľa zákona o verejnom obstarávaní pre vyhodnotenie splnenia podmienok účasti a / alebo riešení a / alebo ponúk vo verejnom obstarávaní koncesionára a pre vyhodnotenie splnenia podmienok účasti a / alebo ponúk vo verejnom obstarávaní na poradenské služby.

## Riadiaci výbor

**V prípravnej fáze projektu má riadiaci výbor nasledovné hlavné úlohy:**

- ▲ menuje a odvoláva projektového manažéra, členov realizačného tímu / realizačných tímov vrátane komunikátora a osôb, ktoré zabezpečujú činnosti projektovej kancelárie, volí predsedu a podpredsedu riadiaceho výboru, tajomníka riadiaceho výboru, prípadne menuje manažéra zmluvy a členov podporného tímu;
- ▲ schvaľuje kľúčové úlohy a harmonogram prác projektového manažéra a projektového tímu a pravidelne overuje plnenie týchto úloh;
- ▲ schvaľuje zmenu časového harmonogramu prípravy a realizácie celého PPP projektu, ako aj jednotlivých etáp, schvaľuje rozsah PPP projektu a jeho zmeny, schvaľuje pozastavenie alebo ukončenie PPP projektu;
- ▲ schvaľuje opatrenia na odvrátenie rizík pri príprave PPP projektu;
- ▲ schvaľuje jednotlivé čiastkové výstupy v rámci prípravy PPP projektu na návrh projektového manažéra,
- ▲ schvaľuje komunikačnú stratégiu PPP projektu (ak sa plánuje vytvoriť);
- ▲ schvaľuje rozpočet na prípravu PPP projektu a úhradu platieb za poskytnuté poradenské služby;
- ▲ rozhoduje o vyhlásení súťaže na poradenské služby (budúceho poradcu) vrátane schválenia obsahu súťažných podkladov za podmienky existencie dostatočného rozpočtu na prípravu PPP projektu, o poskytovaní služieb úspešným poradcom a o uzatvorení poradenskej zmluvy;
- ▲ schvaľuje štúdiu uskutočniteľnosti, vrátane ekonomickej výhodnosti realizácie projektu formou PPP;
- ▲ schvaľuje splnenie podmienok ukončenia jednotlivých etáp prípravy PPP projektu a jeho postúpenie do ďalšej etapy prípravy;
- ▲ rozhoduje o vyhlásení VO koncesionára a schvaľuje informatívny dokument a / alebo súťažné podklady, PPP projektu (vrátane návrhu koncesnej zmluvy) za podmienky akceptácie všetkých záväzkov, najmä finančných vyplývajúcich z návrhu koncesnej zmluvy s úspešným uchádzačom;
- ▲ rozhoduje o podpise zmluvnej dokumentácie PPP projektu (vrátane koncesnej zmluvy) za podmienky akceptácie všetkých záväzkov, najmä finančných vyplývajúcich z návrhu koncesnej zmluvy s úspešným uchádzačom;
- ▲ rozhoduje o ďalších zásadných otázkach týkajúcich sa PPP projektu.

**Kľúčové rozhodnutia riadiaceho výboru sú:**

- ▲ rozhodnutie o vyhlásení VO poradenských služieb vrátane schválenia obsahu súťažných podkladov;
- ▲ rozhodnutie o uzatvorení zmluvy o poskytovaní poradenských služieb s úspešným uchádzačom;
- ▲ schválenie štúdie uskutočniteľnosti;
- ▲ schválenie splnenia podmienok ukončenia jednotlivých etáp prípravy PPP projektu a jeho postúpenie do ďalšej etapy prípravy;
- ▲ rozhodnutie o vyhlásení VO koncesionára a schválenie informatívneho dokumentu a / alebo súťažných podkladov;
- ▲ rozhodnutie o podpise zmluvnej dokumentácie PPP projektu (vrátane koncesnej zmluvy) za podmienky akceptácie všetkých záväzkov, najmä finančných vyplývajúcich z návrhu koncesnej zmluvy s úspešným uchádzačom.

## Projektový manažér

### Úlohami projektového manažéra sú:

- ▲ vyhotovuje a predkladá konečnú verziu všetkých dokumentov súvisiacich s PPP projektom a riadením jeho prípravy riadiacemu výboru;
- ▲ dohliada na plnenie úloh uložených poradenskému tímu a preberá / akceptuje jeho výstupy;
- ▲ predkladá správy o priebehu prípravy PPP projektu riadiacemu výboru a MF SR;
- ▲ predkladá všetky informácie o PPP projekte vyžiadané členom riadiaceho výboru alebo MF SR (vyžiadané informácie musia byť predložené všetkým členom riadiaceho výboru, aby nedošlo k asymetrii zdieľaných informácií a mohlo tak dôjsť k objektívnemu kolektívnemu rozhodnutiu);
- ▲ navrhuje členov realizačného tímu, projektovej kancelárie, manažéra rizík a manažéra kvality.

## Projektový tím

- ▲ plní úlohy uložené projektovým manažérom, ktorý projektový tím riadi;
- ▲ zložený z realizačného tímu zadávateľa, poradcov a odborníkov tretích strán.

## Poradenský tím

- ▲ tím zostavený poradcom;
- ▲ vykonáva poradenské činnosti pre zadávateľa PPP projektu, a to v etape vypracovania štúdie uskutočniteľnosti alebo v etape prípravy PPP projektu na VO, pri výbere koncesionára verejným obstarávaním a pri uzatvorení koncesnej zmluvy;
- ▲ členmi sú finanční, právni a technickí experti poradcu;
- ▲ úloha členov poradenského tímu v PPP projekte je vo väčšine činností vzájomne nezastupiteľná a navzájom sa dopĺňajúca.

## Komunikátor

- ▲ osoba poverená komunikačnými úlohami o PPP projekte smerom k verejnosti.

V etapách po uzavretí koncesnej zmluvy PPP projekt riadi a kontroluje riadiaci výbor a ďalšie subjekty zainteresované na PPP projekte – **manažér zmluvy** a **podporný tím**.

## Manažér zmluvy

- ▲ plní úlohy uložené riadiacim výborom;
- ▲ riadi na strane zadávateľa realizáciu PPP projektu – je výkonnou riadiacou autoritou voči zainteresovaným stranám a voči podpornému tímu;
- ▲ kontroluje, či koncesionár dodáva služby v súlade s výstupnou špecifikáciou uvedenou v koncesnej zmluve a s dohodnutým termínom (vykonáva náhodné kontroly správnosti monitorovacích správ);
- ▲ kontroluje, či zadávateľ a koncesionár dodržia povinnosti vyplývajúce z koncesnej zmluvy;
- ▲ schvaľuje začatie úhrady platieb koncesionárovi, prípadne poradcovi, ak poradca vykonáva v tejto fáze poradenskú činnosť pre zadávateľa;
- ▲ navrhuje riadiacemu výboru členov podporného tímu, ktorí majú dostatočné znalosti a skúsenosti na to, aby boli schopní zabezpečiť plnenie povinností vyplývajúcich z koncesnej zmluvy;
- ▲ monitoruje prácu koncesionára a pokiaľ je to nevyhnutné prijíma nápravné opatrenia;
- ▲ poskytuje zadávateľovi (riadiacemu výboru), po zániku riadiaceho výboru aj MF SR, pravidelné správy o priebehu realizácie projektu vrátane informácií o prípadných presunoch rizík od koncesionára na zadávateľa (napr. raz za pol roka);
- ▲ riadi zmeny, ktoré boli schválené riadiacim výborom alebo zadávateľom v priebehu realizácie projektu, komunikuje s koncesionárom, v prípade predčasného ukončenia Koncesnej zmluvy riadi možné dôsledky ukončenia Koncesnej zmluvy;
- ▲ rieši drobné spory.

## Podporný tím

- ▲ jeho úlohou je podpora činnosti manažéra zmluvy;

- ▲ úlohou je tiež garantovať odbornosť v rámci realizácie PPP projektu a dodržanie kvalitatívnych požiadaviek na výstupy v rámci realizácie projektu.

### 7.3.4 Organizačné zabezpečenie Zadávateľa (vnútorná organizačná štruktúra)

Z pohľadu organizačného poriadku Zadávateľa účinného od 15.8.2025 zabezpečuje úkony spojené s prípravou Projektu Odbor projektov verejno-súkromného partnerstva ako organizačný útvar u Zadávateľa (ďalej len „Odbor PPP“). Odbor PPP sa člení na:

- i) oddelenie manažmentu a monitoringu PPP projektov;
- ii) oddelenie právnej a technickej podpory PPP projektov.

Samotná príprava Projektu by tak bola v gescii oboch oddelení, keďže podľa organizačného poriadku Zadávateľa (okrem iného):

#### Oddelenie právnej a technickej podpory PPP:

- ▲ aktívne participuje na procesoch VO súkromných partnerov – koncesionárov v súvislosti s projektmi verejno-súkromného partnerstva pre realizáciu úsekov dopravnej infraštruktúry;
- ▲ riadi a kontroluje procesy týkajúce sa získavania potrebných povolení pre prípravu a realizáciu projektov verejno-súkromného partnerstva;
- ▲ zabezpečuje chod Dataroomu v súvislosti s verejným obstarávaním súkromných partnerov – koncesionárov v rámci projektov verejno-súkromného partnerstva;
- ▲ riadi a kontroluje vzťahy so zástupcami bankového a finančného sektoru podieľajúceho sa na spolufinancovaní projektov verejno-súkromného partnerstva a participuje na procesoch finančného uzatvorenia projektov verejno-súkromného partnerstva.

#### Oddelenie manažmentu a monitoringu PPP:

- ▲ koordinuje proces VO súkromných partnerov – koncesionárov v súvislosti s projektmi verejno-súkromného partnerstva pre realizáciu úsekov dopravnej infraštruktúry;
- ▲ riadi a kontroluje procesy týkajúce sa plnenia postupov podľa metodických dokumentov MF SR pre oblasť projektov verejno-súkromného partnerstva;
- ▲ participuje na príprave potenciálnych projektov verejno-súkromného partnerstva v spolupráci s organizáciami v pôsobnosti ministerstva, v zmysle postupov stanovených všeobecne záväznými právnymi predpismi pre realizáciu dopravnej infraštruktúry.

### 7.3.5 Organizačné zabezpečenie na strane SSC

S ohľadom na skutočnosť, že v rámci realizácie Projektu bude nevyhnutná súčinnosť SSC ako správcu ciest I. triedy, na ktorých sa mosty nachádzajú, bude potrebné počítať s určitými činnosťami aj na strane SSC. Rozsah týchto aktivít bude spočívať najmä v:

- ▲ Prípadnom monitorovaní plnení zmluvných povinností Koncesionára;
- ▲ Prevádzke mostov (činnosti prevádzky a údržby mimo rozsah povinností Koncesionára, napríklad odhŕňanie snehu).

Samotný rozsah zapojenia SSC a z toho vyplývajúce požiadavky na finančné a personálne nároky budú výsledkom VO a budú vyplývať z finálneho znenia zmluvnej dokumentácie s Koncesionárom.

## Predpoklady a limitácie Štúdie

Táto Štúdia bola vypracovaná v kontexte Projektu a nemala by slúžiť na žiadne iné účely. Štúdiu je potrebné čítať s prihliadnutím na jej nasledovné limity a obmedzenia:

- ▲ Poradcovia predpokladajú, že všetky dokumenty, vyjadrenia a informácie, ktoré im boli poskytnuté, sú platné a účinné a okrem prípadov, ktoré im boli oznámené, ich platnosť nebola ukončená ani neboli menené.
- ▲ Štúdia bola vypracovaná len na základe dokumentov, ktoré sú v nej špecifikované. Nie je možné vylúčiť, že nezahŕňa všetky dokumenty, ktoré by Poradcovia mali mať k dispozícii na dôkladné preskúmanie rizík, a ktoré obsahujú, alebo môžu obsahovať informácie dôležité pre Projekt.
- ▲ Poradcovia predpokladajú, že všetky poskytnuté kópie dokumentov sú zhodné s ich originálom, a všetky podpisy a pečiatky sú pravé.
- ▲ Poradcovia predpokladajú, že verejné registre, ktoré počas prípravy Štúdie konzultovali obsahujú pravdivé a aktuálne údaje v čase, v ktorom boli vyhľadávané.
- ▲ Poradcovia nezodpovedajú za chyby, ktoré boli alebo budú spôsobené použitím dokumentov prevzatých od spoločností, pri ktorých Poradcovia ani pri vynaložení všetkej odbornej starostlivosti nemohli určiť ich nevhodnosť. Pokiaľ ide o verejné informačné zdroje, Poradcovia sa spoliehali na integritu verejne dostupných informácií bez toho, aby tieto informácie skúmali, potvrdzovali alebo akokoľvek overovali. Poradcovia preto nenesú žiadnu zodpovednosť za presnosť alebo úplnosť týchto informácií.

Upozorňujeme, že vzhľadom na povahu ekonomického, obchodného a právneho vývoja a vývoja faktorov relevantných pre túto Štúdiu sa informácie v nej obsiahnuté môžu časom stať neaktuálnymi. Vzhľadom na povahu tejto Štúdie a práce Poradcov na nej nemožno poskytnúť žiadnu záruku, pokiaľ ide o akékoľvek budúce zmeny podmienok, zmeny legislatívneho a regulačného rámca a z nich vyplývajúce hospodárske, obchodné, právne a iné vplyvy. Poradcovia preto nenesú žiadnu zodpovednosť za zmeny (v legislatíve, v príslušnom regulačnom rámci alebo judikatúre) alebo za vznik nových trendov v príslušnom prostredí a na trhoch, ktoré by mohli alebo môžu nastať, a ktoré nie sú zohľadnené alebo uvedené v tejto Štúdii.



## Zoznam tabuliek

Tabuľka 1: Zhrnutie záverov Štúdie uskutočniteľnosti projektu PPP Mosty .....	10
Tabuľka 2: Klasifikácia STS mostov .....	12
Tabuľka 3: Očakávané ciele a prínosy Projektu .....	16
Tabuľka 4: Vyhodnotenie variantov .....	17
Tabuľka 5: Súhrnný rámcový prehľad hlavných kategórií rizík .....	19
Tabuľka 6: Základné predpoklady Modelu PSC a Modelu PPP .....	25
Tabuľka 7: Výsledok kvantitatívneho porovnania hodnoty za peniaze v modeli PSC a PPP (NPV, v tis. EUR) ..	27
Tabuľka 8: Analýza citlivosti výsledkov testu hodnoty za peniaze formou PPP a PSC .....	28
Tabuľka 9: Indikatívny harmonogram zadávania Projektu .....	31
Tabuľka 10: Prehľad kategórií pozemných komunikácií na území SR podľa funkcie, správy a rozsahu k 01.01.2025 .....	40
Tabuľka 11: Kľúčové faktory ovplyvňujúce technický stav mostov na cestách I. triedy .....	43
Tabuľka 12: Najrozšírenejšie materiály nosných konštrukcií a ich charakteristiky .....	45
Tabuľka 13: Medziročné zmeny dopravnej intenzity podľa typu komunikácie podľa výsledkov CSD v rokoch 2015 a 2022 / 2023. ....	47
Tabuľka 14: Rast dopravnej intenzity podľa typu vozidla a ich podiel na doprave v roku 2022 .....	47
Tabuľka 15: Typy prehliadok mostov .....	48
Tabuľka 16: Kľúčové ukazovatele evidované v IS MCS .....	48
Tabuľka 17: Klasifikácia STS mostov podľa TP 060 .....	49
Tabuľka 18: Skupiny mostov z hľadiska naliehavosti opravy .....	49
Tabuľka 19: Rozpočet, úpravy rozpočtu a skutočné čerpanie bežných a kapitálových výdavkov SSC (2021 – 2024) .....	51
Tabuľka 20: Bežné výdavky SSC na údržbu ciest a mostov (2020 – 2024) .....	52
Tabuľka 21: Rozpočet SSC na rekonštrukciu a modernizáciu mostných objektov na cestách I. triedy v roku 2024 (štátny rozpočet) .....	52
Tabuľka 22: Počet investičných akcií a dokončených rekonštrukcií mostov na cestách I. triedy (2020 – 2024) ..	53
Tabuľka 23: Fázy degradácie mostného objektu .....	58
Tabuľka 24: Predbežný hrubý harmonogram hlavných fáz Projektu .....	80
Tabuľka 25: Rozpočet verejnej správy SR v metodike ESA 2010 .....	82
Tabuľka 26: Schválený rozpočet výdavkov kapitoly MD SR na rok 2025 .....	84
Tabuľka 27: Schválené rozpočty MD SR v období 2016 – 2025 .....	85
Tabuľka 28: Historické a plánované investičné výdavky na Mostný program a cestnú infraštruktúru podľa údajov z Harmonogramu prípravy a výstavby projektov cestnej infraštruktúry z roku 2025 .....	86
Tabuľka 29: Rýchlostná cesta R1 – Via Pribina .....	92
Tabuľka 30: Diaľnica D4 a rýchlostná cesta R7 .....	93
Tabuľka 31: Návrh kritérií hodnotenia a ich váhy .....	115
Tabuľka 32: Vyhodnotenie Kritéria 1 – TP 077 .....	115
Tabuľka 33: Vyhodnotenie Kritéria 2 – Dopravné zaťaženie .....	116
Tabuľka 34: Vyhodnotenie Kritéria 3 – Geografické rozmiestnenie z hľadiska hustoty cestnej siete .....	117
Tabuľka 35: Vyhodnotenie Kritéria 3 – Geografické rozmiestnenie hľadiska počtu kilometrov cestnej siete ....	117
Tabuľka 36: Vyhodnotenie Kritéria 4 – Súčasť strategických a medzinárodných ťahov .....	117
Tabuľka 37: Vyhodnotenie Kritéria 5 – Náročnosť stavebných prác .....	118
Tabuľka 38: Navrhnuté varianty .....	120
Tabuľka 39: Očakávaný cash-flow variantu pri realizácii variantu MIDI .....	123
Tabuľka 40: Očakávaný cash-flow variantu pri realizácii variantu MAXI .....	125
Tabuľka 41: Strategické kritériá .....	126
Tabuľka 42: Finančné kritériá .....	126
Tabuľka 43: Kritériá realizovateľnosti a iných dopadov .....	126
Tabuľka 44: Rámcové a iné kritériá .....	127
Tabuľka 45: Kritériá a ich váhy .....	127

Tabuľka 46: Porovnanie základných parametrov variantov .....	130
Tabuľka 47: Hodnotenie parametrov .....	131
Tabuľka 48: Sumarizačná tabuľka priebehu vyvlastňovacieho konania .....	149
Tabuľka 49: Sumarizačná tabuľka rizík súvisiacich s majetkovoprávnymi vzťahmi .....	151
Tabuľka 50: Sumarizačná tabuľka rizík súvisiacich s konaním o stavebnom zámere .....	154
Tabuľka 51: Sumarizačná tabuľka rizík súvisiacich s inžinierskymi sieťami .....	158
Tabuľka 52: Sumarizačná tabuľka rizík súvisiacich s obmedzením dopravy .....	160
Tabuľka 53: Sumarizačná tabuľka rizík súvisiacich s ochranou životného prostredia .....	169
Tabuľka 54: Sumarizačná tabuľka rizík súvisiacich s ochranou kultúrnych pamiatok .....	170
Tabuľka 55: Sumarizačná tabuľka rizík súvisiacich s obrannou infraštruktúrou .....	172
Tabuľka 56: Sumarizačná tabuľka rizík súvisiacich so strategickou investíciou .....	174
Tabuľka 57: Prehľad vlastníckej štruktúry skupiny mostov .....	175
Tabuľka 58: Realizované náklady na preložky inžinierskych sietí v réžii SSC .....	237
Tabuľka 59: Realizované náklady na úpravy vodných korýt v réžii SSC .....	238
Tabuľka 60: Rozloženie LCC .....	242
Tabuľka 61: Vplyv identifikovaných faktorov na časový rámec .....	243
Tabuľka 62: Prehľad možných kombinácií pre off-balance klasifikáciu .....	263
Tabuľka 63: Súhrnný prehľad parametrov relevantných pre ESA klasifikáciu Projektu .....	266
Tabuľka 64: Analýza odpovedí z testovania trhu .....	269
Tabuľka 65: Súhrnný rámcový prehľad hlavných kategórií rizík .....	280
Tabuľka 66: Typy rizík podľa alokácie .....	281
Tabuľka 67: Sumárne vyjadrenie očakávanej hodnoty rizík pre oba modely obstarania v nominálnom vyjadrení (v mil. EUR) .....	283
Tabuľka 68: Sumár ocenených rizík v nominálnom vyjadrení (v mil. EUR) .....	283
Tabuľka 69: Základné predpoklady Modelu PSC a Modelu PPP .....	292
Tabuľka 70: Všeobecné finančné predpoklady .....	293
Tabuľka 71: Časové predpoklady Modelu PPP .....	293
Tabuľka 72: Časová os Modelu PPP .....	294
Tabuľka 73: Predpoklad časového harmonogramu Modelu PSC .....	294
Tabuľka 74: Časová os Modelu PSC .....	294
Tabuľka 75: Predpokladané výdavky spojené s prípravou Projektu (v tis. EUR) .....	295
Tabuľka 76: Predpokladané výdavky spojené s poistením (v tis. EUR) .....	296
Tabuľka 77: Predpokladané kapitálové výdavky (v tis. EUR) .....	296
Tabuľka 78: Predpokladané administratívne výdavky (v tis. EUR) .....	296
Tabuľka 79: Predpokladané prevádzkové výdavky (v tis. EUR) .....	297
Tabuľka 80: Predpokladané výdavky životného cyklu (v tis. EUR) .....	297
Tabuľka 81: Predpokladané údaje k bankovému financovaniu Modelu PSC .....	297
Tabuľka 82: Predpokladaná štruktúra financovania Modelu PPP .....	298
Tabuľka 83: Predpokladané kovenanty financovania Modelu PPP .....	299
Tabuľka 84: Predpokladané náklady financovania Modelu PPP .....	299
Tabuľka 85: Predpokladané dodatočné poplatky financovania Modelu PPP .....	299
Tabuľka 86: Čistá súčasná hodnota identifikovaných a ocenených rizík Projektu .....	308
Tabuľka 87: Scenáre socioekonomických dopadov rekonštrukcie mostov .....	309
Tabuľka 88: Vstupy do výpočtu socioekonomických dopadov pre jednotlivé scenáre rekonštrukcie mostov ...	309
Tabuľka 89: Projekcia jednotkovej ceny CO <sub>2</sub> e emisií v EUR / t .....	311
Tabuľka 90: Prognóza ročného SED pre jednotlivé scenáre v mil. EUR .....	313
Tabuľka 91: Výsledok kvantitatívneho porovnania hodnoty za peniaze v modeli PSC a PPP (NPV, v mil. EUR) .....	314
Tabuľka 92: Analýza citlivosti výsledkov testu hodnoty za peniaze formou PPP a PSC .....	317
Tabuľka 93: Kvalitatívne faktory hodnoty za peniaze – sumarizačná matica .....	318
Tabuľka 94: Porovnanie vybraných typov platobných mechanizmov z pohľadu vhodnosti pre Projekt .....	322
Tabuľka 95: Parametre a váhové koeficienty pre výpočet relatívnej váhy platobných úsekov (SFaktor) .....	325

Tabuľka 96: Prehľad navrhovaných hodnôt PFaktor podľa fáz a úrovne stavebnej a právnej pripravenosti platobného úseku na užívanie .....	326
Tabuľka 97: Prehľad navrhovaných hodnôt MaxPFaktor podľa rozsahu uvedených úsekov do trvalej prevádzky .....	327
Tabuľka 98: Prehľad navrhovaných hodnôt AFaktora podľa typov obmedzení .....	327
Tabuľka 99: Relatívna váha časových intervalov v priebehu dňa pre výpočet platby za dostupnosť .....	328
Tabuľka 100: Výhody a nevýhody zadávania Projektu postupom verejnej súťaže .....	335
Tabuľka 101: Výhody a nevýhody zadávania Projektu postupom užšej súťaže .....	336
Tabuľka 102: Výhody a nevýhody zadávania Projektu postupom rokovacieho konania so zverejnením .....	337
Tabuľka 103: Výhody a nevýhody zadávania Projektu postupom súťažného dialógu .....	339
Tabuľka 104: Indikatívny harmonogram zadávania Projektu .....	342

## Zoznam grafov

Graf 1: Štruktúra mostného portfólia SSC podľa STS v rokoch 2004 – 2024 .....	13
Graf 2: Vývoj podielu mostov v stave STS I – III a STS V – VII na cestách I. triedy (2004 – 2024) .....	13
Graf 3: Historické a plánované výdavky na Mostný program a cestnú infraštruktúru podľa Harmonogramu prípravy a výstavby (2023 – 2027, v mil. EUR) .....	14
Graf 4: Priebeh degradačnej krivky (priemerné STS) v rokoch 2025 – 2060 pri ideálnom rozsahu rekonštrukcie + rapidnej obnovy mostov .....	17
Graf 5: Rozloženie počtu mostov rekonštruovaných v jednotlivých modeloch (alokácia podľa roku začiatku výstavby) .....	25
Graf 6: Financovanie Modelu PSC v nominálnom vyjadrení (v mil. EUR) .....	26
Graf 7: Peňažné toky Modelu PPP v nominálnom vyjadrení (v mil. EUR) .....	27
Graf 8: Podiel mostných objektov podľa typu cesty, na ktorom sa nachádzajú (bez mostných objektov na miestnych komunikáciách) .....	42
Graf 9: Rozloženie mostov na cestách I. triedy podľa dekády výstavby .....	44
Graf 10: Distribúcia všetkých mostov I. triedy pod správou SSC podľa veku (v rokoch) .....	44
Graf 11: Rozdelenie mostov podľa materiálu nosnej konštrukcie .....	46
Graf 12: Vývoj celkového počtu mostov v rozmedzí rokov 2004 – 2024 .....	55
Graf 13: Zmena počtu a podielu mostov v kategórii "Vyhovujúce (STS I – III)" v rokoch 2004 – 2024 .....	56
Graf 14: Zmena počtu a podielu mostných objektov v kategórii "Uspokojivá (STS IV)" v rokoch 2004 – 2024 .....	56
Graf 15: Zmena počtu a podielu mostných objektov v kategórii "Zlá (STS V)" v rokoch 2004 – 2024 .....	57
Graf 16: Zmena počtu a podielu mostných objektov v kategórii "Veľmi zlá (STS VI)" v rokoch 2004 – 2024 .....	57
Graf 17: Zmena počtu a podielu mostných objektov v kategórii "Havarijný (STS VII)" v rokoch 2004 – 2024 .....	58
Graf 18: Degradačná krivka priemerného STS v rokoch 2004 – 2024 .....	60
Graf 19: Počet mostov vo zvláštnom režime v rokoch 2004 – 2024 .....	61
Graf 20: Pomer mostov bez obmedzení v STS I – III na jeden most s obmedzeniami (STS V – VII) v rokoch 2004 – 2024 .....	61
Graf 21: Vývoj podielu mostov v stave STS I – III a STS V – VII na cestách I. triedy (2004 – 2024) .....	62
Graf 22: Štruktúra mostného portfólia SSC podľa STS v rokoch 2004 – 2024 .....	63
Graf 23: Priebeh degradačnej krivky jednotlivých STS do roku 2060 pri absencii akýchkoľvek rekonštrukcií ....	65
Graf 24: Priebeh degradačnej krivky (priemerné STS) v rokoch 2025 – 2060 pri úplnej absencii rekonštrukcií .	66
Graf 25: Podiel mostov vo zvláštnom režime na celkovom počte mostov v rokoch 2025 – 2060 pri úplnej absencii rekonštrukcií .....	66
Graf 26: Pomer mostov bez obmedzení na jeden most s obmedzeniami v rokoch 2025 – 2060 pri úplnej absencii rekonštrukcií .....	66
Graf 27: Priebeh degradačnej krivky jednotlivých STS do roku 2060 pri rekonštrukcii mostov na doteraz vykonávanej úrovni .....	67
Graf 28: Priebeh degradačnej krivky (priemerné STS) v rokoch 2025 – 2060 pri pokračovaní rekonštrukcií v doterajšom rozsahu .....	67
Graf 29: Podiel mostov vo zvláštnom režime na celkovom počte mostov v rokoch 2025 – 2060 pri pokračovaní rekonštrukcií v doterajšom rozsahu .....	68
Graf 30: Pomer mostov bez obmedzení na jeden most s obmedzeniami v rokoch 2025 – 2060 pri pokračovaní rekonštrukcií v doterajšom rozsahu .....	68
Graf 31: Priebeh degradačnej krivky jednotlivých STS do roku 2060 iba pomocou rapidnej obnovy mostov .....	69
Graf 32: Priebeh degradačnej krivky (priemerné STS) v rokoch 2025 – 2060 iba pomocou rapidnej obnovy mostov .....	69
Graf 33: Pomer mostov vo zvláštnom režime na celkovom počte mostov v rokoch 2025 – 2060 iba pomocou rapidnej obnovy mostov .....	70
Graf 34: Pomer mostov bez obmedzenia na jeden most s obmedzeniami v rokoch 2025 – 2060 iba pomocou rapidnej obnovy mostov .....	70
Graf 35: Priebeh degradačnej krivky jednotlivých STS do roku 2060 pri doterajšom rozsahu rekonštrukcie SSC + rapidnou obnovou mostov .....	71
Graf 36: Priebeh degradačnej krivky (priemerné STS) v rokoch 2025 – 2060 pri doterajšom rozsahu rekonštrukcie SSC + rapidnou obnovou mostov .....	71

Graf 37: Podiel mostov vo zvláštnom režime na celkovom počte mostov v rokoch 2025 – 2060 pri doterajšom rozsahu rekonštrukcie SSC + rapídnu obnovu mostov .....	71
Graf 38: Pomer mostov bez obmedzenia na jeden most s obmedzeniami v rokoch 2025 – 2060 pri doterajšom rozsahu rekonštrukcie SSC + rapídnu obnovu mostov .....	72
Graf 39: Priebeh degradačnej krivky jednotlivých STS do roku 2060 pri ideálnom rozsahu rekonštrukcie + rapídnu obnovu mostov .....	73
Graf 40: Priebeh degradačnej krivky (priemerné STS) v rokoch 2025 – 2060 pri ideálnom rozsahu rekonštrukcie + rapídnu obnovu mostov .....	73
Graf 41: Pomer mostov vo zvláštnom režime na celkovom počte mostov v rokoch 2025 – 2060 pri ideálnom rozsahu rekonštrukcie + rapídnu obnovu mostov .....	74
Graf 42: Pomer mostov bez obmedzenia na jeden most s obmedzeniami v rokoch 2025 – 2060 pri ideálnom rozsahu rekonštrukcie + rapídnu obnovu mostov .....	74
Graf 43: Porovnanie degradačných kriviek (priemerného STS) pri všetkých variantoch .....	75
Graf 44: Pomer mostov vo zvláštnom režime na celkovom počte mostov medzi všetkými variantmi .....	76
Graf 45: Porovnanie pomerov mostov bez obmedzení na jeden most s obmedzeniami pri všetkých variantoch .....	77
Graf 46: Vývoj výdavkov na cestnú dopravu a celkových výdavkov MD SR v rokoch 2016 – 2025 (v mil. EUR) .....	85
Graf 47: Predpokladané investičné náklady SSC na projekty obnovy a rekonštrukcie mostov v harmonograme, v mil. EUR .....	87
Graf 48: Rozsah pokrytých množín mostov v jednotlivých variantoch .....	120
Graf 49: Rozloženie váh hodnotiacich kritérií .....	129
Graf 50: Hodnotenie variantov podľa kritérií .....	131
Graf 51: Radarový graf hodnotenia variantov podľa kritérií .....	132
Graf 52: Prehľad vlastníckej štruktúry skupiny mostov .....	176
Graf 53: Prehľad prítomnosti vlastníckych práv vzorky mostov .....	177
Graf 54: Počet oslovených respondentov podľa typu zamerania .....	268
Graf 55: Rozloženie počtu mostov rekonštruovaných v jednotlivých modeloch (alokácia podľa roku začiatku výstavby) .....	295
Graf 56: Podiel zdrojov financovania Modelu PPP .....	299
Graf 57: Investičné náklady Modelu PPP v nominálnom vyjadrení (v mil. EUR) .....	301
Graf 58: Prevádzkové a režijné náklady Modelu PPP v nominálnom vyjadrení (v mil. EUR) .....	302
Graf 59: Peňažné toky Modelu PPP v nominálnom vyjadrení (v mil. EUR) .....	302
Graf 60: Investičné náklady Modelu PSC v nominálnom vyjadrení (v mil. EUR) .....	303
Graf 61: Prevádzkové a režijné náklady Modelu PSC v nominálnom vyjadrení (v mil. EUR) .....	303
Graf 62: Financovanie Modelu PSC v nominálnom vyjadrení (v mil. EUR) .....	304
Graf 63: Podiel jednotlivých zložiek socioekonomických dopadov v zobrazených scenároch za rok 2028 v mil. EUR .....	312
Graf 64: Grafické znázornenie testu hodnoty za peniaze (v mil. EUR) .....	316
Graf 65: Závislosť SFaktora od celkovej plochy mostov na platobnom úseku .....	326



## Zoznam obrázkov

Obrázok 1: Cestná sieť SR.....	41
Obrázok 2: Trasy určených automobilových ciest „TEN – T“ .....	41
Obrázok 3: Mapa mostných objektov podľa správcu.....	43
Obrázok 4: Mapa PPP projektu Rýchlostná cesta R1 – Via Pribina .....	92
Obrázok 5: Mapa úsekov D4 a R7.....	93
Obrázok 6: Platobný úsek 1.....	179
Obrázok 7: Platobný úsek 2.....	180
Obrázok 8: Platobný úsek 3.....	181
Obrázok 9: Platobný úsek 4.....	182
Obrázok 10: Platobný úsek 5.....	183
Obrázok 11: Platobný úsek 6.....	184
Obrázok 12: Platobný úsek 7.....	185
Obrázok 13: Platobný úsek 8.....	186
Obrázok 14: Platobný úsek 9.....	187
Obrázok 15: Platobný úsek 10.....	188
Obrázok 16: Platobný úsek 11.....	189
Obrázok 17: Platobný úsek 12.....	190
Obrázok 18: Platobný úsek 13.....	191
Obrázok 19: Platobný úsek 14.....	192
Obrázok 20: Platobný úsek 15.....	193
Obrázok 21: Platobný úsek 16.....	194
Obrázok 22: Platobný úsek 17.....	195
Obrázok 23: Platobný úsek 18.....	196
Obrázok 24: Platobný úsek 19.....	197
Obrázok 25: Platobný úsek 20.....	198
Obrázok 26: Platobný úsek 21.....	199
Obrázok 27: Platobný úsek 22.....	200
Obrázok 28: Platobný úsek 23.....	201
Obrázok 29: Platobný úsek 24.....	202
Obrázok 30: Platobný úsek 25.....	203
Obrázok 31: Platobný úsek 26.....	204
Obrázok 32: Platobný úsek 27.....	205
Obrázok 33: Platobný úsek 28.....	206
Obrázok 34: Platobný úsek 29.....	207
Obrázok 35: Platobný úsek 30.....	208
Obrázok 36: Platobný úsek 31.....	209
Obrázok 37: Platobný úsek 32.....	210
Obrázok 38: Platobný úsek 33.....	211
Obrázok 39: Platobný úsek 34.....	212
Obrázok 40: Platobný úsek 35.....	213
Obrázok 41: Platobný úsek 36.....	214
Obrázok 42: Platobný úsek 37.....	215
Obrázok 43: Platobný úsek 38.....	216
Obrázok 44: Platobný úsek 39.....	217
Obrázok 45: Platobný úsek 40.....	218
Obrázok 46: Platobný úsek 41.....	219
Obrázok 47: Platobný úsek 42.....	220
Obrázok 48: Platobný úsek 43.....	221
Obrázok 49: Platobný úsek 44.....	222
Obrázok 50: Platobný úsek 45.....	223

Obrázok 51: Platobný úsek 46.....	224
Obrázok 52: Platobný úsek 47.....	225
Obrázok 53: Platobný úsek 48.....	226
Obrázok 54: Platobný úsek 49.....	227
Obrázok 55: Platobný úsek 50.....	228
Obrázok 56: Platobný úsek 51.....	229
Obrázok 57: Platobný úsek 52.....	230
Obrázok 58: Platobný úsek 53.....	231
Obrázok 59: Platobný úsek 54.....	232
Obrázok 60: Platobný úsek 55.....	233

## Príloha 1: Dotazník

Všeobecná časť		
Identifikácia subjektu (právny názov)	[•]	
1. Prosím, stručne predstavte Vašu spoločnosť a popíšte Vaše skúsenosti s PPP infraštruktúrnymi projektmi, a to vrátane typov projektov a Vašej typickej úlohy (napr. kapitálový investor, O&M dodávateľ, veriteľ, technický poradca).		
2. Považujete Projekt (ako je uvedený v priloženom PIM) za atraktívny?	Áno	Nie
3. Mali by ste záujem o účasť v tendri na tento Projekt?	Áno	Nie

Rozsah Projektu a jeho výzvy	
4. Ako hodnotíte navrhovaný rozsah a model realizácie, ktoré boli predstavené v dokumente PIM?	
5. Aký rozsah a veľkosť Projektu považujete za optimálny, aby bola zabezpečená jeho atraktivita a úspešná realizácia? Uveďte, prosím, orientačné preferencie (napr. počet a typ mostov, geografické zoskupenia, cieľový CAPEX a pod.)	
6. Bolo by pre Vás zaujímavé zahrnutie väčšej mostnej konštrukcie (ako napríklad tej uvedenej v PIM s CAPEX-om vyšším ako 30 mil. EUR) do rozsahu tohto PPP projektu? Zvýšila alebo znížila by integrácia hodnotnejšieho a technicky náročnejšieho objektu celkovú atraktivitu, rizikový profil alebo realizovateľnosť Projektu?	
7. Identifikujte potenciálne technické, zmluvné alebo inštitucionálne riziká, ktoré by mohli ovplyvniť realizáciu Projektu (napr. povoľovacie procesy, štruktúra obstarávania, zložitosť balíčkovania, realizovateľnosť časového harmonogramu, daňové otázky a pod.).	
8. Aké opatrenia na zmiernenie týchto výziev by ste odporučili MD SR zahrnúť?	
9. Akú stratégiu balíčkovania (na základe geografických, technických, materiálových kritérií alebo na báze nákladov životného cyklu) by ste považovali za najviac efektívnu a bankovateľnú realizáciu projektu?	
10. Aké prístupy by ste odporučili na zabezpečenie dodržiavania harmonogramu a urýchlenia realizácie, najmä v súvislosti s povoľovacími procesmi, výkupom pozemkov a rozbehom výstavby?	

11. Vzhľadom na to, že vybrané činnosti bežnej údržby, ako napríklad odhŕňanie snehu, čistenie okolia ciest či odťahovanie vozidiel, sú plánované zostať mimo rozsahu zodpovednosti súkromného partnera, vyvoláva tento prístup vo Vás obavy z hľadiska jasnosti zmluvy alebo dlhodobého prevádzkového rizika, keďže ide o odlišný prístup od štandardných PPP modelov (napr. pri diaľniciach)?

### Rozdelenie rizík & platobný mechanizmus

12. Aký je Váš názor na navrhované rozdelenia rizík medzi verejnú a súkromnú stranu? Z vašich skúseností, existujú riziká, ktoré by mali byť rozdelené inak, aby sa zabezpečila lepšia realizovateľnosť a bankovateľnosť Projektu?
13. Aké sú vaše pripomienky k hlavným princípom navrhovaného platobného mechanizmu (platba za dostupnosť vs. Model založený na dopyte, sankcie atď.)? Prosíme o vyjadrenie ku:
<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Preferovanej definícii dostupnosti</li> <li>▲ Mechanizmy na monitorovanie a vynucovanie kvality (napr. vybrané KPI)</li> <li>▲ Charakter a štruktúra sankcií alebo bonusov</li> </ul>

### Financovanie a štruktúra Projektu

14. Akú finančnú štruktúru by ste považovali za optimálnu pre tento Projekt (napr. projektové financovanie, hybridné nástroje, zapojenie EIB / medzinárodných finančných inštitúcií)?
15. Podporili by ste alebo navrhli nejaké alternatívne štruktúry financovania? Uvedte prosím.
16. Aké finančné podmienky (doba splatnosti, pomer dlhu a vlastného kapitálu, marža, rezervné účty a iné) by ste zvyčajne očakávali pri PPP projekte tohto typu?
17. Existujú nejaké mechanizmy na zvýšenie kreditného hodnotenia Projektu, aby sa zabezpečila jeho bankovateľnosť?
18. Uvedte, prosím, akékoľvek ďalšie faktory, ktoré by zásadným spôsobom ovplyvnili vaše rozhodnutie uchádzať sa o tento Projekt.

## Príloha 2: Matica rizík Projektu

Kategória	Názov rizika	Popis vzniku rizika	Popis dôsledku rizika	Nakladanie s rizikom	Alokácia rizika	
					Koncesionár	Zadávateľ
P) Procesné riziká						
P1	Získanie užívacích alebo vlastníckych práv k pozemkom	Nezabezpečenie užívacích / vlastníckych práv k pozemkom resp. ich nezabezpečenie v dostatočnom časovom predstihu a dostatočnom rozsahu. Spory pri získavaní pozemkov, vyvlastnenie, súdny prieskum. Nutnosť vykúpiť pozemky kvôli širšiemu záberu (napr. potreba rozšírenia cesty, doplnenia cyklochodníka, atď.)	<div>▲ Oneskorenie projektu</div> <div>▲ Zvýšenie nákladov</div> <div>▲ Náklady na odškodnenie</div> <div>▲ Zmena projektu</div>	<div>▲ Identifikácia majetkovoprávných vzťahov k nehnuteľnostiam a následné včasné zabezpečenie užívacích práv k dotknutým nehnuteľnostiam</div> <div>▲ Dôsledná príprava projektu a personálne zabezpečenie</div> <div>▲ Príprava realistického časového plánu</div> <div>▲ Úprava legislatívy</div> <div>▲ Vhodné rozdelenie rizík a kompenzačné mechanizmy v zmluvnej dokumentácii</div>		×
P2	Získanie a prenájom pozemkov pre dočasné zábery	Neočakávané situácie pri prenájme pozemkov pre dočasné zábery / dočasné premostenia	<div>▲ Oneskorenie projektu</div> <div>▲ Zvýšenie nákladov</div> <div>▲ Náklady na odškodnenie</div> <div>▲ Zmena projektu</div>	<div>▲ Dôsledná príprava projektu a personálne zabezpečenie</div> <div>▲ Príprava realistického časového plán</div>	×	×
P3	Potrebné povolenia (posudzovanie vplyvov na životné prostredie, rozhodnutie o stavebnom zámere, overenie projektu, atď.)	Riziko oneskoreného získania povolení, alebo strata už udeleného povolenia	<div>▲ Oneskorenie projektu</div>	<div>▲ Dostatočná príprava projektu s cieľom odstránenia podstatných rizikových faktorov pred zahájením povoľovania.</div> <div>▲ Príprava realistického časového plánu</div>	×	
P4	Potrebné povolenia (kolaudačné osvedčenie)	Riziko nezískania kolaudačných osvedčení, alebo získanie osvedčení s oneskorením	<div>▲ Oneskorenie projektu, potreba získania nových povolení</div> <div>▲ Dodatočné úpravy projektu a nadpráce</div> <div>▲ Zvýšené náklady</div>	<div>▲ Dôsledne pripravená projektová dokumentácia</div> <div>▲ Dôsledný projektový manažment a stavebný dozor</div>	×	
P5	Schválenie projektu / zadávacej dokumentácie / zmluvnej dokumentácie stanoveným spôsobom	Hrozba neschválenia projektu ministerstvom / vládou / zmluvnej dokumentácie stanoveným spôsobom	<div>▲ Nerealizácia projektu podľa pripraveného návrhu</div> <div>▲ Neuzavretie zmluvného vzťahu</div> <div>▲ Oneskorenie projektu</div>	<div>▲ Dodržanie plánovaného harmonogramu a potrebných krokov</div>		×
D) Riziká spojené s projektovaním						
D1	Projektová dokumentácia	Nesplnenie očakávaní na projektovú dokumentáciu zo strany zadávateľa, nevyhovujúca špecifikácia alebo neúplná definícia požiadaviek na projekt	<div>▲ Zvýšenie nákladov</div> <div>▲ Zmeny v projektovej dokumentácii</div> <div>▲ Omeškanie projektu</div>	<div>▲ Včasné zapojenie zhotoviteľa, zmluvné upravenie charakteristík projektu (špecifikácia požiadaviek na projekt)</div>	×	



Kategória	Názov rizika	Popis vzniku rizika	Popis dôsledku rizika	Nakladanie s rizikom	Alokácia rizika	
					Koncesionár	Zadávateľ
D2	Vyvolané investície. Zmena parametrov podmienok z verejnoprávneho prejednávania	Zmena parametrov podmienok z verejnoprávneho prejednávania - potreba úpravy prístupovej cesty pred a za mostom alebo mosta napr. z dôvodu požiadavky dotknutých orgánov a účastníkov konania na (i) zvýšenie mosta (z dôvodu povodní, elektrifikácie železnice alebo podjazdov), (ii) zvýšenie zaťaženia, (iii) zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky, (iv) vydláždenie koryta potoka, rieky, atď.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Zvýšenie nákladov</li> <li>▲ Zmeny v zmluvnej dokumentácii</li> <li>▲ Oneskorenie projektu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Jasná definícia požiadaviek pred podpísaním zmluvy a zapojenie všetkých kľúčových strán do príprav projektu</li> <li>▲ Zadefinovanie jasného rozsahu prác ešte pred stavebným povolením</li> </ul>	×	
D3	Pasportizácia ciest v správe VÚC z dôvodu dočasného odklonenia dopravy	Potreba pasportizácie ciest v správe VÚC alebo ciest nižších kategórií než ciest I. triedy z dôvodu odklonenia bežnej alebo nákladnej prepravy na tieto cesty a obchádzkové trasy	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Zvýšenie nákladov</li> <li>▲ Oneskorenie projektu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Dôkladné naplánovanie obchádzkových trás a s tým spojených dodatočných investícií</li> <li>▲ Jasná definícia požiadaviek VÚC už v čase projektovania</li> <li>▲ Príprava realistického časového plánu</li> </ul>	×	
D4	Zmeny zmluvnej dokumentácie z dôvodov na strane verejného sektora	Zmena požiadaviek na projekt po skončení rokovania / uzatvorenia zmluvy	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Zvýšenie nákladov</li> <li>▲ Zmeny v zmluvnej dokumentácii</li> <li>▲ Oneskorenie projektu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Jasná definícia požiadaviek pred podpísaním zmluvy a zapojenie všetkých kľúčových strán do príprav projektu</li> <li>▲ Ustanovenie zmluvy minimalizujúce náklady na zmeny projektovej dokumentácie, zmluvné vymedzenie možných dodatkov a zmien.</li> </ul>		×
D5	Kompenzačné opatrenia	Požiadavky dotknutých strán na kompenzačné opatrenia nie v zmysle koncesnej zmluvy (životné prostredie). Nedostatočné a nejasne špecifikované kompenzačné opatrenia.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Zvýšenie nákladov</li> <li>▲ Zmeny projektu</li> <li>▲ Oneskorenie projektu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Jasný rozsah prác a podmienok definovaných pre tieto opatrenia v úrovni rozhodnutia o stavebnom zámere</li> </ul>		×
S) Riziká spojené so stavebným pozemkom						
S1	Riziko stavu lokality	Riziko neočakávaného stavu lokality a potreby dodatočných nákladov na jej úpravu (kontaminácia pôdy v okolí mostov, nelegálne skládky odpadu, prepadnutá pôda)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Oneskorenie projektu</li> <li>▲ Zvýšenie nákladov</li> <li>▲ Zníženie kvality</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Dôsledná príprava projektu (zabezpečenie expertíz danej lokality pred začiatkom projektu)</li> </ul>		×
S2	Siete na lokalite	Riziko existencie nezdokumentovaných inžinierskych sietí.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Nutnosť prekládky sietí</li> <li>▲ Zvýšené náklady</li> <li>▲ Oneskorenie projektu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Identifikácia inžinierskych sietí a ich zdokumentovanie</li> </ul>		×

Kategória	Názov rizika	Popis vzniku rizika	Popis dôsledku rizika	Nakladanie s rizikom	Alokácia rizika	
					Koncesionár	Zadávateľ
S3	Prekládky sietí	Právo prevádzkovateľa siete vyjadriť sa k projektovej dokumentácii prekládky a určiť podmienky prekládky inžinierskych sietí.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Oneskorenie projektu</li> <li>▲ Zvýšenie nákladov</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Oslovenie prevádzkovateľov sietí v dostatočnom predstihu</li> </ul>	×	
S4	Geologické prieskumy	Geológia podložia: chýbajúce prieskumy, prieskumy nedostatočné, alebo chybné – podmienky podložia sú náročné a všetky technické podmienky sú závislé od kvality prieskumov	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Zvýšenie nákladov</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Dostatočná príprava projektu s cieľom odstránenia podstatných rizikových faktorov pred zahájením povoľovania</li> </ul>	×	
S5	Chránená krajinná oblasť	Riziko vyplývajúce z umiestnenia mostu v chránenej krajinnnej oblasti – komplikácie pri povoľovacom procese (Natura 2000)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Oneskorenie projektu</li> <li>▲ Zvýšenie nákladov</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Verejný sektor získa potrebné povolenia a zabezpečí výnimku umožňujúcu stavbu v tejto lokalite</li> </ul>		×
<b>C) Riziká spojené s výstavbou</b>						
C1	Veľkosť projektu	Riziko vyplývajúce z veľkosti projektu – náročné nájsť spoločnosť schopnú mobilizovať a riadiť projekt takejto veľkosti (kapacitné riziko) Nedostatočná stavebná koordinácia zo strany dodávateľa	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Zvýšenie nákladov</li> <li>▲ Otázky kvality</li> <li>▲ Oneskorenie projektu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Zabezpečenie relevantných odborníkov pre výkon dohľadu zo strany verejného sektoru</li> <li>▲ Nastavenie procesov a prísne dodržiavanie kontrolných postupov</li> <li>▲ Precízne vypracovaný plán organizácie výstavby počas tendra alebo prijatie fázovania podľa skutočných zdrojov</li> </ul>	×	
C2	Kvalita stavby, súlad s požadovanými "výkonovými" parametrami	Chybná a kvalitatívne nedostatočná realizácia stavby, nedostatočný výkon technického dozoru zo strany zadávateľa. Nenaplnenie zmluvných podmienok. Toto riziko sa týka prípadnej chybnej a kvalitatívne nedostatočnej realizácie tak u generálneho dodávateľa, ako aj u subdodávateľov.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Predĺženie projektu</li> <li>▲ Zvýšené náklady (napr. viac náklady v súvislosti s odstraňovaním škôd a náklady v súvislosti so zrušením existujúcich zmlúv a poverením nových subdodávateľov)</li> <li>▲ Zníženie kvality</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Dôraz na kvalitatívne parametre projektu v zmluve</li> <li>▲ Dôkladná príprava projektovej a stavebnej dokumentácie</li> <li>▲ Výber subdodávateľov v závislosti od bonity, referenčných projektov a záruk tretích osôb</li> </ul>	×	
C3	Škody na majetku tretích strán	Škody na existujúcom majetku tretích strán v blízkosti stavby spôsobené dodávateľmi (inžinierske siete, domy).	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Zvýšenie nákladov</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Dozor</li> <li>▲ Kvalitné kontrolné procesy</li> <li>▲ Poistenie</li> </ul>	×	
C4	Nedodržanie BOZP na stavbe	Nezabezpečenie stavby pred cudzími osobami, úrazy na stavbe (zamestnanci, tretia osoba), nedodržanie bezpečnostných noriem / bezpečnosti práce na stavenisku	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Zvýšenie nákladov</li> <li>▲ Strata reputácie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Dozor</li> <li>▲ Kvalitné kontrolné procesy</li> <li>▲ Kvalitný personál</li> <li>▲ Školenia</li> <li>▲ Poistenie</li> </ul>	×	

Kategória	Názov rizika	Popis vzniku rizika	Popis dôsledku rizika	Nakladanie s rizikom	Alokácia rizika	
					Koncesionár	Zadávateľ
C5	Nezabezpečenie kvalifikovaného personálu / Nezodpovedajúce pracovné sily / riziko zastupiteľnosti	Riziko vyplývajúce z nezabezpečenia zodpovedajúcich kvalifikovaných pracovníkov, nemožnosť ich zastúpenia, nedostatok personálu	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Omeškanie projektu</li> <li>▲ Zvýšenie nákladov</li> <li>▲ Strata reputácie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Zmluvná úprava,</li> <li>▲ Špecifikácia potrebných pracovných síl</li> <li>▲ Vytvorenie rezervy v časovom pláne výstavby</li> </ul>	×	
C6	Nominovaní dodávateľa	Riziko spojené s potrebou osloviť nominovaných dodávateľov v prípade nutnosti prekládky sietí na moste (plyn, telekomunikácie, voda, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Zvýšenie nákladov</li> <li>▲ Problém s kapacitami</li> <li>▲ Oneskorenie projektu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Oslovenie vlastníkov sietí pred zahájením projektu</li> <li>▲ Jasná špecifikácia požiadaviek</li> </ul>	×	
C7	Riziko neočakávaného prerušenia dodávok energií, materiálov	Riziko vyplýva z výpadku inžinierskych sietí, výpadku záložných zdrojov alebo výpadku a zlyhaní ďalších podporných systémov.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Zvýšenie nákladov</li> <li>▲ Oneskorenie projektu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Plán umožňujúci flexibilné riadenie kapacít</li> <li>▲ Eliminácia prestojov realokáciou zdrojov na iné úseky</li> </ul>	×	
C8	Riziko zvolenia chybnéj technológie	Nesprávne zvolený technologický postup alebo konštrukčné riešenie	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Zvýšenie nákladov</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Dostatočná príprava projektu</li> <li>▲ Angažovanie skúsených odborníkov</li> <li>▲ Dôkladný stavebný dozor</li> </ul>	×	
C9	Riziko znečistenia lokality počas realizácie stavby	Riziko, že počas stavby dôjde k znečisteniu alebo kontaminácii lokality dodávateľom stavebných a konštrukčných prác (znečistenie vodného toku, znečistenie zeminy).	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Zvýšenie nákladov</li> <li>▲ Oneskorenie projektu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Príprava lokality a opatrenia proti znečisteniu</li> <li>▲ Dôkladný stavebný dozor</li> <li>▲ Zmluvná úprava so subdodávateľmi</li> <li>▲ Špecifikácia použitých materiálov a stavebných postupov</li> </ul>	×	
C10	Riziko existujúceho objektu	Riziko, že stav mostov prevzatých súkromným partnerom bude horší ako sa očakávalo.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Zvýšenie nákladov</li> <li>▲ Oneskorenie projektu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Dôsledná príprava projektu, obhliadka mostov, diagnostika mostov pred začiatkom projektu.</li> </ul>	×	
C12	Vznik sporov počas výstavby	Spory medzi verejným sektorom a dodávateľom v priebehu výstavby a spory o stavbu po dokončení výstavby	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Oneskorenie projektu</li> <li>▲ Zvýšenie nákladov</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Presné zadefinované ustanovenia v zmluvnej dokumentácii upravujúce všetky prípady, z ktorých by spory mohli vzniknúť s jasnými pravidlami postupu pre nájdenie riešenia</li> </ul>	×	×
<b>O) Riziká prevádzkových nákladov</b>						
O1	Nedodržanie harmonogramu opráv	Nedodržanie stanoveného harmonogramu väčších a stredných opráv v dôsledku neplnenia plánovaného objemu týchto prác väčšieho charakteru, čo následne vedie k potrebe neskôr investovať výrazne vyššie sumy, ako keď je oprava realizovaná včas	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Zvýšenie nákladov na životný cyklus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Zmluvná úprava plnenia podmienok projektu</li> </ul>	×	

Kategória	Názov rizika	Popis vzniku rizika	Popis dôsledku rizika	Nakladanie s rizikom	Alokácia rizika	
					Koncesionár	Zadávateľ
O2	Výrazná zmena intenzity dopravy alebo objemu ťažkej nákladnej dopravy	Výrazným navýšením intenzity dopravy alebo objemu ťažkej nákladnej dopravy (napr. z dôvodu obchádzok) dochádza k zvýšeniu nákladov počas životného cyklu	▲ Zmena nákladov na životný cyklus	▲ Sledovanie vývoja intenzity dopravy a objemu ťažkej nákladnej dopravy ▲ Plánovanie obchádzkových trás a kompenzačné opatrenia	×	
O3	Spory s SSC	Spory medzi SSC a súkromným partnerom z dôvodu nedodržania zmluvne dohodnutej údržby mostných objektov zo strany SSC alebo ich poškodenia pri údržbe.	▲ Zvýšenie nedostupnosti mostov a zníženie platby pre súkromného partnera	▲ Zmluvná úprava	×	×
O4	Kvalita prevádzky dopravnej infraštruktúry	Nedostatočná údržba mostov.	▲ Zvýšenie nákladov ▲ Zníženie kvality ▲ Poškodenie reputácie	▲ Presne definované parametre údržby a zodpovednosti v zmluvnej dokumentácii vrátane sankčných mechanizmov ▲ Vyhodnocovanie parametrov a spolupráca so skúsenými dodávateľmi	×	
O5	Všeobecné riziká týkajúce sa životného prostredia (prevádzka)	Znečistenie alebo zásahy do okolia (vzduch, podzemná voda, vzhľad krajiny, fauna a flóra). Viac náklady spojené s obmedzením nadmerného hluku, znečistenia atď.	▲ Zvýšenie nákladov	▲ Zohľadnenie v povoľovacom procese a projektovej dokumentácii ▲ Zmluvná úprava ▲ Stavebný dozor	×	
O6	Riziko technologického zastarania	Riziko nutnosti skoršej / častejšej výmeny nevyhnutných technologických zložiek v porovnaní s pôvodným plánom, bez toho aby to predpisovali zmeny technických predpisov a noriem či uzatvorené zmluvy	▲ Zvýšenie nákladov	▲ Zmluvná úprava ▲ Spolupráca so skúsenými dodávateľmi ▲ Dôraz na kvalitu a záruky	×	
O7	Neefektívna/nehospodárna prevádzka	Nekvalitne pripravený rozpočet na prevádzku (napr. nezahrnutie niektorých nákladov do rozpočtu a pod.), nedodržanie stanoveného rozpočtu, nehospodárne VO materiálu a služieb	▲ Zvýšenie nákladov	▲ Výber skúseného dodávateľa ▲ Revízia ponuky ▲ Zmluvná úprava plnenia podmienok projektu	×	
O8	Technická nedostatočnosť, riziko údržby, opráv, modifikácie a adaptácie	Riziko vyplývajúce zo zastarania / nižšej životnosti projektu pred odovzdaním verejnému sektoru alebo v okamihu dokončenia, riziko skoršieho zastarania technologických zložiek, ako sa pôvodne predpokladalo	▲ Zvýšenie nákladov a finančná strata	▲ Nastavenie zmluvných podmienok ▲ Diagnostika pred odovzdaním a expertné odhady životnosti aktív	×	
O9	Riziko nízkej zostatkovej hodnoty projektu	Riziko vyplýva z chybných očakávaní zostatkovej hodnoty (nešpecifikované v zmluve) alebo stavu, v ktorom sa projekt nachádza v čase prevzatia verejným sektorom	▲ Finančná strata	▲ Zmluvná úprava ▲ Expertné odhady		×

Kategória	Názov rizika	Popis vzniku rizika	Popis dôsledku rizika	Nakladanie s rizikom	Alokácia rizika	
					Koncesionár	Zadávateľ
O10	Nezabezpečenie kvalifikovaného personálu / Nezodpovedajúce pracovné sily / riziko zastupiteľnosti počas prevádzky	Riziko vyplývajúce z nedostatku skúsených pracovníkov na trhu práce, výpadky pracovnej sily, neschopnosť obstarania dodávateľa, neschopnosť zabezpečiť údržbu v zmysle plánu.	▲ Nedodržanie plánu údržby ▲ Zvýšenie nákladov	▲ Výber kvalitného dodávateľa ▲ Zmluvná úprava plnenia podmienok projektu	×	
L) Riziká legislatívy a právne riziká						
L1	Legislatívne a daňové zmeny všeobecného charakteru vo fáze výstavby	Všeobecné zmeny práva či daňovej legislatívy, ktoré majú dopad na celý súkromný sektor	▲ Zvýšenie nákladov ▲ Predĺženie projektu	▲ Nie je možné príliš efektívne riadiť ▲ Je možné sledovať programové vyhlásenie vlády a politické zámery, sledovať predpokladané zmeny ▲ Čiastočne zmluvná úprava	×	
L2	Legislatívne a daňové zmeny špecifického charakteru vo fáze výstavby	Špecifické zmeny práva alebo daňovej legislatívy, ktoré majú dopad výlučne na dodávateľa PPP projektu	▲ Zvýšenie nákladov ▲ Predĺženie projektu	▲ Nie je možné príliš efektívne riadiť ▲ Je možné sledovať programové vyhlásenie vlády a politické zámery, sledovať predpokladané zmeny ▲ Čiastočne zmluvná úprava		×
L3	Legislatívne a daňové zmeny všeobecného charakteru vo fáze prevádzky	Všeobecné zmeny práva alebo daňovej legislatívy, ktoré majú dopad na celý súkromný sektor	▲ Zvýšenie nákladov	▲ Nie je možné príliš efektívne riadiť ▲ Je možné sledovať programové vyhlásenie vlády a politické zámery, sledovať predpokladané zmeny ▲ Čiastočne zmluvná úprava	×	
L4	Legislatívne a daňové zmeny špecifického charakteru vo fáze prevádzky	Špecifické zmeny práva alebo daňovej legislatívy, ktoré majú dopad výlučne na dodávateľa PPP projektu	▲ Zvýšenie nákladov	▲ Nie je možné príliš efektívne riadiť ▲ Je možné sledovať programové vyhlásenie vlády a politické zámery, sledovať predpokladané zmeny ▲ Čiastočne zmluvná úprava		×
L5	Riziká vyplývajúce z právnej úpravy a procesu VO	Špecifické procesy regulované zákonom, nedodržanie pravidiel a princípov môže mať dopad nielen na Projekt ale aj SR	▲ Oneskorenie projektu ▲ Zastavenie projektu ▲ Preverovanie EK	▲ Je možné riadiť v procese VO v spolupráci s verejným sektorom	×	×
L6	Riziká vyplývajúce z možných finančných problémov súkromného partnera	Riziko vyplýva z právnej úpravy regulujúcej konkurz, reštrukturalizáciu a exekúciu	▲ Oneskorenie projektu v súvislosti s výberom nového súkromného partnera ▲ Zvýšenie nákladov	▲ Vhodné nastavenie zmluvy so súkromným partnerom	×	
L7	Riziká vyplývajúce z pravidiel týkajúcich sa štátnej pomoci	Riziko nesprávnej aplikácie pravidiel štátnej pomoci	▲ Riziko vrátenia platieb	▲ Vhodné nastavenie zmluvy so súkromným partnerom ▲ Správna notifikácia EK	×	×



Kategória	Názov rizika	Popis vzniku rizika	Popis dôsledku rizika	Nakladanie s rizikom	Alokácia rizika	
					Koncesionár	Zadávateľ
F) Finančné a ekonomické riziká						
F1	Refinancovanie	Riziko, že ekonomické výhody z refinancovania sa nenaplnia. Zhoršenie podmienok financovania, nemožnosť refinancovania	▲ Nedosiahnutie cenovo výhodnejšieho financovania projektu ▲ Plné znášanie zvýšených nákladov z refinancovania	▲ Zmluvná úprava pre rozdelenie dopadov z refinancovania v prípade refinancovania po uzatvorení zmluvy	×	×
F2	Úrokové riziko	Riziko zmeny úrokových a iných sadzieb týkajúcich sa financovania v priebehu projektu a následného zvýšenia nákladov na financovanie	▲ Zvýšenie nákladov	▲ Dlhodobé zmluvy o financovaní pomocou cudzieho kapitálu ▲ Hedging úrokovej krivky	×	
F3	Menové riziko	Významná zmena devízových kurzov môže ovplyvňovať hodnotu dodávok v rámci projektu	▲ Zvýšenie nákladov	▲ Využitie zabezpečovacích nástrojov ▲ Riadenie finančných tokov v jednej mene	×	
F4	Inflačné riziko (výstavba)	Zmena všeobecnej cenovej úrovne (ceny surovín, strojov, personálnych nákladov, atď.) v priebehu realizácie	▲ Zvýšenie nákladov ▲ Zníženie kvality	▲ Zmluvy s pevnými cenami ▲ Kvalitný rozpočet ▲ Skúsený koncesionár	×	
F5	Inflačné riziko (prevádzka)	Zmena všeobecnej cenovej úrovne v priebehu prevádzky oproti stanoveným predpokladom	▲ Zvýšenie nákladov Zníženie kvality	▲ Zmluvy s pevnými cenami ▲ Kvalitný rozpočet ▲ Skúsený koncesionár		×
F6	Poistenie	Administratívne chyby v oblasti poistenia, zvýšenie ceny poistenia proti pôvodným predpokladom	▲ Zvýšenie nákladov	▲ Povinnosť koncesionára uzatvoriť primerané poisťky ▲ Kvalitná analýza prostredia projektu	×	
F7	Financovanie	Oneskorenie projektu v dôsledku nedostatočných finančných zdrojov	▲ Zvýšenie nákladov ▲ Omeškanie projektu	▲ Finančná rezerva ▲ Zmluvná úprava s poskytovateľmi finančných zdrojov ▲ Skúsený koncesionár	×	
F8	Riziko likvidity	Riziko neschopnosti splniť záväzky voči subdodávateľom, plynúce z dočasnej insolventnosti dodávateľa (súkromný sektor)	▲ Omeškanie projektu	▲ Verejný sektor zhodnotí pred uzatvorením zmlúv kreditný rating dodávateľa a zmluvne upraví riziko sankciami pre prípad predĺženia projektu	×	
E) Vonkajšie riziká						
E1	Riziko defaultu (zlyhania) vlády	Riziko vyplýva z možnej zmeny vlády alebo zmeny politickej orientácie krajiny.	▲ Predĺženie projektu ▲ Zastavenie projektu ▲ Finančná strata	▲ Nie je možné riadiť	×	×

Kategória	Názov rizika	Popis vzniku rizika	Popis dôsledku rizika	Nakladanie s rizikom	Alokácia rizika	
					Koncesionár	Zadávateľ
E2	Nadnárodné politické riziko	Riziko vyplýva z členstva krajiny v nadnárodných celkoch (EÚ, NATO a pod.), prípadne uzatvárania medzinárodných zmlúv.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Predĺženie projektu</li> <li>▲ Zastavenie projektu</li> <li>▲ Finančná strata</li> </ul>	▲ Nie je možné riadiť	×	×
E3	Riziko situácie v odvetví / štrajku	Riziko vyplýva z nožnej situácie v odvetví stavebníctva (štrajky zamestnancov).	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Predĺženie projektu</li> <li>▲ Finančná strata</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Sledovať vývoj situácie v odvetví</li> <li>▲ Rokovanie s odbormi</li> <li>▲ Sledovanie situácie pri tripartitných rokovaniach</li> </ul>	×	
E4	Vyššia moc	Riziká spôsobené zásahom "vyššej moci" (prírodná katastrofa, vojnový konflikt, terorizmus, ...) spôsobujú rozsiahle škody na častiach projektovej komunikácie alebo na jednotlivých stavbách alebo predstavujú prekážku pre ich výstavbu, údržbu a prevádzku	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Zvýšenie nákladov</li> <li>▲ Oneskorenie / ukončenie projektu</li> <li>▲ Zníženie kvality</li> <li>▲ Strata reputácie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Poistenie</li> <li>▲ Čierna listina nespupracujúcich krajín alebo firiem z týchto krajín</li> </ul>	×	×
E) Ostatné riziká						
V1	Riziko pracovno-právnych sporov a sporov s dodávateľmi	Riziko vyplýva zo sporov pracovno-právneho charakteru a všeobecných sporov s dodávateľmi	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Zvýšenie nákladov</li> <li>▲ Predĺženie projektu</li> </ul>	▲ Zmluvná úprava	×	
V2	Riziko zlyhania ľudského faktora	Riziko vyplývajúce zo zlyhania ľudského faktora alebo chyby spôsobenej zamestnancom.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Zvýšenie nákladov</li> <li>▲ Predĺženie projektu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Zmluvná úprava</li> <li>▲ Poistenie</li> </ul>	×	
V4	Riziko porušenia všeobecne záväzných právnych predpisov	Riziko vyplýva z porušenia všeobecne platných právnych predpisov upravených zákonom (nešpecifikovaných v zmluve)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Zvýšenie nákladov</li> <li>▲ Predĺženie projektu</li> <li>▲ Strata reputácie</li> </ul>	▲ Zmluvná úprava	×	
V5	Riziko zamietnutia partnerstva	Riziko, že vhodnosť vybraného partnera bude predmetom posúdenia Protimonopolným úradom SR podľa zákona o ochrane hospodárskej súťaže (kontrola koncentrácií).	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ Predĺženie projektu</li> <li>▲ Strata reputácie</li> </ul>	▲ Zmluvná úprava		×

## Príloha 3: Zoznam mostov, ktoré boli predmetom právnej analýzy

ID Mosta	Popis
M4737	66_095 Most cez miestnu komunikáciu - príjazd na železnicu - v obci Predajná
M5364	65_069 Most cez bezmenný potok za obcou Kremnické Bane
M7804	76_042 Most cez Inovecký potok v obci Hronský Beňadik
M6193	66_043 Most cez potok a účelovú komunikáciu, k.ú. Babiná
M7283	16_242 Most cez bezmenný potok na Čiernej Lúke, k.ú. Ožďany
M6674	16_257 Most cez bezmenný potok v obci Stárňa
M1820	72-052_Most cez náhon na hydrocentrálu za obcou Bystrá
M1348	59_027 Most cez Starohorský potok - Flosov Most, k.ú. Donovaly
M5500	66_080 Most cez potok Istebník pro obci Šalková
M2235	14_009 Most cez potok Bystrica za obcou Harmanec
M2893	61_013 Most cez potok Šífk v obci Blatné
M1146	50_309 Most cez potok Ida v obci Šaca
M2310	64_022 Most cez rieku Nitra pred obcou Čakajovce
M3114	65_001 Most cez zrážkový potok za mestom Nitra
M2845	20-028 Most cez potok Bánovec obec Ľubotice
M4317	Most cez miestnu komunikáciu v obci Strážky
M6500	68_036 Most cez miestny potok v obci Červenica pri Sabinove
M1017	68_038 Most cez potok Lutinka za obcou Pečovská Nová Ves
M1516	50_096 Most cez potok Neporadský, k.ú. Svinná
M6011	61_042 Most cez potok Bošačka. k.ú. Trenčianske Bohuslavice
M6352	61_089 Most cez potok Sverepec v obci Sverepec
M5700	49_044 Most cez potok Biela voda v obci Lysá pod Makytou
M1407	61_029 Most cez odpadový kanál pred obcou Červeník
M1460	18_259H Most nad "Cestou mieru"
M980	18_325 Most cez rieku Revúca v Ružomberku
M4754	18_280 Most cez potok Červenec, Vrútky
M4678	18_356 Most cez potok Janíček, k.ú. Podtureň
M523	18_366 Most cez nestály tok pri obci Hybe

Príloha 4: Výkaz ziskov a strát súkromného partnera Modelu PPP

(v mil. EUR)	Celkom	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062	2063	
Výnosy	2 723	-	12	53	200	269	219	125	80	80	79	79	79	78	78	78	81	85	83	76	71	69	66	64	62	59	55	50	45	39	33	26	26	49	65	73	30	5	-	
Náklady na plánovanie	- 19	-	- 1	- 5	- 7	- 5	- 2	- 0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Stavebné a vyvolané náklady	- 637	-	-	- 43	- 175	- 222	- 151	- 47	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Prevádzkové náklady	- 92	-	-	- 0	- 0	- 0	- 1	- 1	- 1	- 1	- 1	- 2	- 2	- 2	- 2	- 3	- 8	- 12	- 10	- 4	- 2	- 2	- 2	- 2	- 3	- 3	- 3	- 3	- 2	- 2	- 2	- 2	- 3	- 3	- 3	- 2	- 1	- 0	-	
Náklady životného cyklu	- 180	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	- 6	- 34	- 52	- 63	- 23	- 2	-	
Poistenie	- 16	-	- 0	- 1	- 1	- 1	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 1	- 1	- 1	- 1	- 1	- 1	- 1	- 0	- 0	- 0	-	
Personálne náklady	- 118	-	-	- 0	- 1	- 1	- 2	- 3	- 3	- 3	- 3	- 3	- 3	- 3	- 3	- 3	- 3	- 3	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 5	- 5	- 5	- 5	- 5	- 4	- 3	- 1	-	
Náklady SPV	- 30	-	- 11	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 1	- 1	- 1	- 1	- 1	- 1	- 1	- 1	- 1	- 1	- 1	- 1	- 1	- 1	- 1	- 1	- 1	- 1	- 1	- 1	- 1	- 1	- 1	-
Iné náklady	- 3	-	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	-
Celkové náklady	-1 095	-	- 12	- 49	- 184	- 229	- 157	- 51	- 5	- 5	- 5	- 6	- 6	- 6	- 7	- 8	- 12	- 16	- 14	- 9	- 7	- 7	- 7	- 7	- 8	- 9	- 9	- 8	- 8	- 8	- 8	- 8	- 15	- 43	- 61	- 70	- 28	- 4	-	
LCC Rezerva Využitie / (Vytvorenie)	- 0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	- 1	- 6	- 16	- 27	- 34	- 29	5	32	54	21	2	-	
EBITDA	1 628	-	0	4	17	40	62	73	76	75	74	74	73	72	71	70	69	69	68	67	65	62	60	57	54	50	46	41	31	16	- 2	- 16	- 18	10	35	57	24	2	-	
Odpisy	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
EBIT	1 628	-	0	4	17	40	62	73	76	75	74	74	73	72	71	70	69	69	68	67	65	62	60	57	54	50	46	41	31	16	- 2	- 16	- 18	10	35	57	24	2	-	
Finančné náklady	- 734	-	- 3	- 12	- 19	- 30	- 41	- 48	- 48	- 46	- 45	- 44	- 37	- 35	- 33	- 31	- 28	- 26	- 24	- 21	- 18	- 17	- 16	- 15	- 14	- 13	- 12	- 11	- 10	- 8	- 7	- 6	- 5	- 4	- 3	- 2	- 1	-	-	
Finančné výnosy	18	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	2	2	2	1	0	0	-	
EBT	912	-	- 2	- 8	- 2	10	21	25	28	29	30	30	36	37	38	40	41	43	45	46	47	45	44	42	40	38	35	31	21	8	- 9	- 21	- 22	8	34	56	23	2	-	
Daň z príjmu	- 332	-	-	- 0	- 4	- 9	- 13	- 16	- 16	- 16	- 16	- 16	- 15	- 15	- 14	- 14	- 14	- 14	- 13	- 13	- 12	- 12	- 11	- 11	- 10	- 9	- 9	- 8	- 7	- 7	- 6	- 5	- 3	- 1	- 1	- 1	- 1	- 0	-	
Hospodársky výsledok po zdanení	580	-	- 2	- 9	- 6	1	8	9	12	13	14	14	22	23	24	25	27	30	31	33	34	34	33	32	30	28	26	23	14	1	- 15	- 26	- 25	7	33	55	23	2	-	

Príloha 5: Výkaz peňažných tokov súkromného partnera Modelu PPP

(v mil. EUR)	Celkom	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062	2063
Platba za dostupnosť	2 723	-	-	0	4	20	44	72	85	86	86	87	87	88	88	89	90	90	91	91	92	93	93	94	94	95	96	96	97	98	99	99	97	88	77	59	41	14	-
Režijné náklady	- 185	-	- 12	- 6	- 8	- 7	- 5	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 5	- 5	- 5	- 5	- 5	- 5	- 5	- 5	- 5	- 5	- 5	- 6	- 6	- 6	- 6	- 6	- 6	- 5	- 4	- 2	-	
Prevádzkové náklady	- 92	-	-	- 0	- 0	- 0	- 1	- 1	- 1	- 1	- 1	- 2	- 2	- 2	- 2	- 3	- 8	- 12	- 10	- 4	- 2	- 2	- 2	- 2	- 3	- 3	- 3	- 3	- 2	- 2	- 2	- 2	- 3	- 3	- 3	- 2	- 1	- 0	
Náklady životného cyklu	- 180	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	- 6	- 34	- 52	- 63	- 23	- 2	-	
Zaplatená daň	- 333	-	- 3	0	- 6	- 8	- 10	- 14	- 18	- 17	- 16	- 16	- 15	- 14	- 14	- 14	- 14	- 14	- 13	- 13	- 12	- 12	- 11	- 11	- 10	- 10	- 9	- 8	- 7	- 7	0	- 6	- 5	- 6	0	- 1	- 1	- 0	0
Prevádzkové peňažné toky	1 933	-	- 14	- 6	- 10	5	29	53	63	65	66	66	66	67	68	67	64	60	63	69	73	74	75	76	76	77	78	80	82	83	91	85	78	38	16	- 12	12	9	0
Stavebné a vyvolané náklady	- 637	-	-	- 43	- 175	- 222	- 151	- 47	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Investičné peňažné toky	- 637	-	-	- 43	- 175	- 222	- 151	- 47	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Náklady na financovanie	- 558	-	- 5	- 4	- 10	- 19	- 26	- 30	- 34	- 30	- 29	- 28	- 27	- 26	- 25	- 24	- 22	- 21	- 20	- 19	- 18	- 17	- 16	- 15	- 14	- 13	- 12	- 11	- 9	- 8	- 7	- 6	- 5	- 4	- 3	- 2	- 1	-	-
Finančné výnosy	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	1	1	2	2	1	1	0	0	-
Pohyby na účtoch rezerv	10	-	- 1	- 2	- 4	- 4	- 2	- 12	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	- 0	- 6	- 15	- 26	- 34	- 28	5	33	55	33	2	-
Čerpanie dlhodobého úveru	1 335	-	14	45	166	212	155	76	667	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Spĺcanie dlhodobého úveru	- 1 335	-	-	-	-	-	-	-	- 690	- 23	- 23	- 23	- 23	- 23	- 23	- 23	- 23	- 23	- 23	- 23	- 23	- 23	- 23	- 23	- 23	- 23	- 23	- 23	- 23	- 23	- 23	- 23	- 23	- 23	- 23	- 23	- 23	-	-
Zmena v krátkodobom financovaní	- 0	-	3	- 0	5	0	- 4	- 4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Zmena ZI	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	- 0	-	-
Zmena akcionárskej pôžičky	- 63	-	118	-	-	-	-	-	-	-	-	- 71	- 7	- 11	- 13	- 15	- 13	- 12	- 17	- 22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Úrok z akcionárskej pôžičky	- 113	-	-	-	-	-	-	-	- 16	- 16	- 16	- 16	- 10	- 9	- 8	- 7	- 6	- 5	- 3	- 2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vyplatené dividendy	- 580	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	- 12	- 33	- 35	- 38	- 39	- 41	- 43	- 45	- 47	- 43	- 37	- 26	- 23	-	- 5	- 33	- 48	- 24	- 9
Finančné peňažné toky	- 1 296	-	129	39	157	189	122	30	- 72	- 68	- 67	- 137	- 66	- 67	- 68	- 67	- 64	- 60	- 63	- 65	- 53	- 72	- 74	- 75	- 75	- 76	- 76	- 79	- 85	- 89	- 93	- 87	- 77	- 20	4	- 2	- 38	- 22	- 9



Príloha 6: Výkaz peňažných tokov Zadávateľa Modelu PSC

(v mil. EUR)	Celkom	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062	2063	
Poistenie	24	-	-	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	-	
Náklady na plánovanie	36	-	1	2	3	4	4	4	4	4	4	4	3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Náklady životného cyklu	238	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	15	23	24	24	144	-		
Personálne náklady	125	-	-	0	1	1	1	1	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	4	4	4	15	-	
Prevádzkové náklady	132	-	-	0	0	0	0	1	1	1	1	2	2	2	3	4	5	6	6	6	6	6	6	7	7	6	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	11	-	
Celkové prevádzkové peňažné toky	555	-	1	2	4	5	5	6	7	7	8	9	9	7	7	8	9	10	10	10	11	11	11	11	11	11	10	9	9	9	9	9	10	17	25	32	32	32	172	-
Stavebné a vyvolané náklady	974	-	-	30	62	95	97	99	101	103	105	107	109	65	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Celkové Investičné peňažné toky	974	-	-	30	62	95	97	99	101	103	105	107	109	65	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Čerpanie dlhodobého úveru	-1 517	-	-1	-33	-66	-100	-102	-105	-108	-110	-113	-116	-118	-72	-7	-8	-9	-10	-10	-10	-11	-11	-11	-11	-11	-10	-9	-9	-9	-9	-9	-10	-17	-25	-32	-32	-32	-161	-	
Splácanie dlhodobého úveru	1 517	-	-	0	3	10	20	30	41	51	63	74	85	97	101	95	86	76	67	57	47	37	26	16	10	10	10	10	10	10	10	10	10	11	12	14	16	290	-	
Úrokový náklad	423	-	0	1	4	8	12	16	19	23	26	28	30	29	25	21	17	13	11	8	6	5	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	5	6	6	70	-	
Iné finančné náklady	3	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Celkové finančné peňažné toky	426	-	3	-31	-59	-82	-71	-59	-47	-36	-25	-14	-3	54	119	108	94	80	67	55	43	31	19	8	1	3	5	4	4	4	3	3	-4	-11	-16	-13	-9	198	-	
Náklady MPV	35	-	1	2	3	4	4	4	4	4	4	4	3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Náklady navýšenia personálnych kapacít	56	-	0	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	-		
Celkové MPV a pers. kapacity	92	-	1	3	5	5	5	6	6	6	6	6	5	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	-		
Celkové peňažné toky	2 047	-	4	4	12	23	37	52	66	80	94	108	120	128	127	117	104	91	78	66	54	43	31	20	14	14	15	14	14	14	14	14	14	16	18	21	24	381	-	
NPV hrubého PSC	1 022	-	4	3	10	18	29	39	48	56	64	70	75	78	74	66	56	47	39	32	25	19	13	8	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	5	5	6	84	-	
Prenesené riziká	132	-	1	6	8	10	10	10	10	9	9	9	9	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	-	
Zadržané riziká	35	-	1	4	4	4	3	3	3	2	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	-	
Celkové riziká	166	-	3	10	12	14	13	13	12	12	11	10	9	6	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	11	-	
Celkové diskontované riziká	111	-	3	9	11	12	11	10	9	8	8	7	6	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	-
NPV PSC	1 132	-	7	13	20	30	40	49	57	64	71	77	81	81	75	66	57	48	40	33	26	20	14	9	6	6	6	6	5	5	5	5	4	5	5	6	6	86	-	

Príloha 7: Výkaz peňažných tokov Zadávateľa Modelu PPP

(v mil. EUR)	Celkom	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062	2063
Platba za dostupnosť	2 723	-	-	0	4	20	44	72	85	86	86	87	87	88	88	89	90	90	91	91	92	93	93	94	94	95	96	96	97	98	99	99	97	88	77	59	41	14	-
Náklady na poradenské služby	5	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Náklady na monitoring Koncesnej zmluvy	18	-	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	
Náklady na MPV	30	14	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Celkové peňažné toky	2 777	17	19	1	5	21	45	73	86	86	87	87	88	88	89	89	90	91	91	92	92	93	94	94	95	96	96	97	98	98	99	100	98	88	77	60	42	15	-
NPV hrubého PPP	1 333	16	18	1	4	17	36	57	64	62	60	58	56	54	52	51	49	48	46	44	43	42	40	39	38	37	35	34	33	32	31	30	28	25	21	16	10	4	-
Delta SED	-3 054	-	-	335	994	756	601	- 149	- 627	- 607	- 609	- 598	- 587	- 339	-	- 61	- 111	- 136	- 137	- 138	- 126	- 114	- 101	- 90	- 77	- 64	- 65	- 65	- 52	- 53	- 53	- 53	6	302	457	282	- 36	-1 740	-
Celková diskontovaná Delta SED	- 933	-	-	304	868	635	485	- 116	- 470	- 437	- 421	- 398	- 376	- 209	-	- 35	- 60	- 71	- 69	- 67	- 59	- 51	- 44	- 37	- 31	- 25	- 24	- 23	- 18	- 17	- 17	- 16	2	85	124	73	- 9	- 411	-
Zadržané riziká	33	-	3	11	8	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Celkové diskontované riziká	27	-	3	10	7	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Dane zaplatené Koncesionárom	- 332	-	-	-	- 1	- 8	- 14	- 18	- 18	- 17	- 16	- 16	- 15	- 14	- 14	- 14	- 14	- 13	- 13	- 13	- 12	- 12	- 11	- 11	- 10	- 9	- 9	- 8	- 7	- 7	0	- 6	- 5	- 6	0	- 1	- 1	- 0	0
Celkové diskontované dane	- 186	-	-	-	- 1	- 6	- 11	- 14	- 14	- 12	- 11	- 10	- 10	- 9	- 9	- 8	- 7	- 7	- 7	- 6	- 6	- 5	- 5	- 4	- 4	- 4	- 3	- 3	- 2	- 2	0	- 2	- 1	- 2	0	- 0	- 0	- 0	0
NPV PPP	241	16	20	314	878	650	511	- 73	- 419	- 387	- 372	- 350	- 329	- 163	44	8	- 19	- 31	- 30	- 28	- 21	- 14	- 8	- 2	3	8	8	8	13	13	15	12	29	108	145	89	1	- 408	0

## **Príloha 8: Výsledky technického due diligence vybranej vzorky mostov**