

Ministerstvo dopravy a výstavby SR

**METODIKA
POSUDZOVANIA A HODNOTENIA
PROJEKTOV CYKLISTICKEJ INFRAŠTRUKTÚRY**

FINANCOVANÝCH V RÁMCI
PLÁNU OBNOVY A ODOLNOSTI

Verzia 2.1

August 2023

Obsah

1. Úvod	3
1.1. Ciele mechanizmu Plánu obnovy a odolnosti	3
2. Všeobecné procesy	4
3. Podmienky poskytnutia prostriedkov mechanizmu.....	4
3.1. Oprávnenosť a súlad s cieľmi podpory.....	4
3.2. Príprava projektov a povoľovacie procesy	5
3.3. Verejné obstarávanie (VO)	6
4. Podklady na hodnotenie projektov	6
4.1. Podklady k dopravnému modelu	6
4.2. Výťah z projektovej dokumentácie	6
4.3. Rozpočet a harmonogram projektu	7
5. Posúdenie projektov	7
5.1. Formálne kritériá.....	7
5.2. Technické a bezpečnostné kritériá.....	8
5.3. Rozpočtové kritériá	9
6. Hodnotenie projektov	9
6.1. Analýza dopytu	9
6.2. Základné hodnotiace skóre – CBA.....	10
6.3. Dodatočné hodnotiace kritériá	10
6.4. Výsledné hodnotiace skóre	11
6.5. Priorizácia projektov.....	11
7. Záverečné ustanovenia	12

Zoznam skratiek

B/C, tiež BCR	Indikátor socioekonomickej efektivity – pomer prínosov a nákladov projektu (z anglického „Benefits / Costs Ratio“)
CBA	Nákladovo-výnosová analýza (z anglického „Cost-Benefit Analysis“)
DRS	Dokumentácia na realizáciu stavby
DSP	Dokumentácia na stavebné povolenie
DÚR	Dokumentácia na územné rozhodnutie
EIA	Posudzovanie vplyvov na životné prostredie (z anglického „Environmental Impact Assessment“)
EŠIF	Európske štrukturálne a investičné fondy
EÚ	Európska únia
GIS (prílohy)	Geografické informačné systémy (elektronické súbory tzv. „shapefiles“)
MDV SR	Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky
POO	Plán obnovy a odolnosti
SR	Slovenská republika
VO	Verejné obstarávanie
VOD	Verejná osobná doprava
ŽoPM	Žiadosť o prostriedky mechanizmu (Plánu obnovy a odolnosti)
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky

1. Úvod

Rozvoj infraštruktúry pre cyklistickú dopravu patrí medzi kľúčové priority Plánu obnovy a odolnosti (ďalej len "POO") v rámci investičných aktivít komponentu 3 – Udržateľná doprava.

Jedným z míľnikov reformy prípravy investičných projektov v doprave a pre zabezpečenie balíka investícií do infraštruktúry je spracovanie, schválenie a zverejnenie metodiky na posudzovanie, výber, prípravu a realizáciu projektov pre cyklistickú dopravu. Metodika určí spôsob identifikácie projektov s čo najvyšším príspevkom k dosiahnutiu cieľa presunu cestujúcich z individuálnej cestnej dopravy na cyklistickú dopravu a nastaví sa systém výberu projektov cyklistickej dopravy. Zámerom je podporiť projekty, ktoré majú potenciál prispieť k cieľom stanoveným v Národnej stratégii rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike (schválenej uznesením vlády č. 223/2013).

Nová metodika na výber projektov a budovanie cyklistickej infraštruktúry zohľadní výkonnostný atribút novej infraštruktúry a hodnotu za peniaze konkrétnych projektov, pričom primerane zohľadní aj dostupné dáta o dochádzkach obyvateľstva (prípadne dopravné modely). Posudzovanie výkonnosti a hodnoty za peniaze umožní efektívnejšiu alokáciu finančných zdrojov na projekty, ktoré majú potenciál výraznejšie prispieť k zvyšovaniu podielu cyklistickej dopravy na celkovej deľbe prepravnej práce."

Táto metodika podrobnejšie definuje postupy a pravidlá pri posúdení a hodnotení projektov rozvoja cyklistickej infraštruktúry v rámci Plánu obnovy a odolnosti, ale môže byť využitá aj pre iné zdroje financovania. Vznikala za participácie samospráv na regionálnej a miestnej úrovni aj občianskeho sektora. Prínosom sú jasnejšie a transparentnejšie pravidlá vyhodnocovania na základe objektívnych kritérií a nastavenie predvídateľného financovania projektov počas celej doby implementácie, čo má umožniť samosprávam na regionálnej a miestnej úrovni nastaviť svoje investičné stratégie, včas pripraviť financovateľné a realizovateľné projekty a znížiť náklady na prípravu projektov.

1.1. Ciele podpory v oblasti cyklistickej dopravy

Slovensko má prijatú Národnú stratégiu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike od roku 2013. V minulosti alokované prostriedky na rozvoj cyklistickej infraštruktúry smerovali vo veľkej miere do budovania nových cyklotrás v extraviláne miest a obcí, čím síce došlo k podpore cykloturizmu a voľnočasového bicyklovania, avšak nedošlo k výraznému nárastu využívania cyklistickej dopravy ako alternatívy k neudržateľnej individuálnej automobilovej doprave pri dochádzke do zamestnania a škôl smerom k naplneniu vízie dosiahnutia 10 % podielu cyklistickej dopravy na celkovej deľbe prepravnej práce.

Podpora v rámci Plánu obnovy a odolnosti je preto primárne určená na rozvoj infraštruktúry mestskej a prímestskej cyklistickej dopravy ako aj jej prepojenie na verejnú osobnú, hlavne železničnú dopravu. Zámer je rozšíriť sieť a zlepšiť kvalitu a bezpečnosť infraštruktúry pre cyklistickú dopravu v intraviláne a extraviláne obcí a miest, a tiež zlepšiť prepojenie cyklistickej a železničnej dopravy výstavbou cyklistických stojanov na železničných staniciach, s cieľom zvýšenia podielu cyklistickej dopravy na celkovej deľbe prepravnej práce v mestskej a prímestskej doprave pri dochádzke do práce a škôl.

Rozpočet pre oblasť podpory cyklistickej dopravy predstavuje po revízii POO 85 mil. €. Výsledkom podpory má byť vybudovanie novej cyklistickej infraštruktúry v dĺžke aspoň 161,8 km do 30. 6. 2026, s dôrazom na budovanie bezpečnej segregovanej infraštruktúry s najväčším potenciálom na zvýšenie podielu cyklistickej dopravy na deľbe celkovej prepravnej práce. Do cieľa budovania cyklistickej infraštruktúry sa započítava aj výstavba zhruba 5000 bezpečných parkovacích miest pre bicykle v stojiskách na železničných staniciach a zastávkach, ktoré umožnia skvalitniť prestupy medzi cyklistickou a verejnou osobnou dopravou (1 parkovacie miesto sa do výsledkového ukazovateľa započítava ako 0,004 km cyklotrasy).

2. Všeobecné procesy

Všeobecné procesy a podmienky poskytovania prostriedkov z mechanizmu Plánu obnovy a odolnosti upravuje Zákon č. 368/2021 Z. z. o mechanizme na podporu obnovy a odolnosti a o zmene a doplnení niektorých zákonov a Systém implementácie Plánu obnovy a odolnosti SR.

Podpora projektov výstavby cyklistickej infraštruktúry v rámci mechanizmu Plánu obnovy a odolnosti (POO) bude realizovaná na základe **Výziev**, ktoré budú vyhlasované v priebehu oprávneného obdobia. V rámci výziev budú o. i. konkretizované požiadavky aj na obsahovú náplň Žiadostí o prostriedky mechanizmu, vrátane informácií, ktoré budú základom pre posúdenie a hodnotenie projektov.

Žiadosti o poskytnutie príspevku mechanizmu je možné predkladať priebežne počas celého obdobia trvania Výzvy. V rámci danej Výzvy sa bude finančná podpora prideľovať v zásade na projekty po ukončení prípravy. To znamená, že projekt je už majetkovo vysporiadaný a má vydané všetky stavebné povolenia a je tak pripravený na vyhlásenie verejného obstarávania na výber zhotoviteľa stavby / realizáciu projektu.

3. Podmienky poskytnutia prostriedkov mechanizmu

Podmienky poskytovania prostriedkov mechanizmu sú obsiahnuté v právnej úprave Zákona o mechanizme na podporu obnovy a odolnosti ako špeciálneho právneho predpisu.

Je povinnosťou predchádzať dvojitému financovaniu z prostriedkov mechanizmu a iných fondov a programov EÚ, štátneho rozpočtu a iných verejných zdrojov.

Žiadateľ musí spĺňať podmienky týkajúce sa osobného postavenia, bezúhonnosti, podmienky týkajúce sa práva užívať nehnuteľnosť, potenciálne dotknutú budúcou stavbou a ostatné podmienky určené vykonávateľom. Spôsob preukázania splnenia týchto podmienok bude špecifikovaný vo Výzve.

3.1. Oprávnenosť a súlad s cieľmi podpory

V súlade s cieľmi podpory POO budú podporované projekty výstavby cyklistickej infraštruktúry v mestských a prímestských oblastiach zamerané na dochádzku do zamestnania a škôl, resp. s napojením na železničné stanice a významné zastávky VOD.

Základnou deliacou čiarou medzi POO a inými programami financovania v oblasti podpory budovania cyklistickej infraštruktúry je územný princíp. Prípustné sú projekty na území miest nad 20 tisíc obyvateľov s presahom do okolitých obcí do vzdialenosti cca 5 km, resp. po najbližšiu obec.

Oprávnenými žiadateľmi na základe výziev sú predovšetkým:

- samosprávy: vyššie územné celky (VÚC), mestá, resp. m. časti a obce v oprávnenom území,
- združenia miest, m. častí a obcí, z ktorých aspoň jedna leží v oprávnenom území,
- rozpočtové alebo príspevkové organizácie, ktorých zriaďovateľom je vyšší územný celok alebo mesto, m. časť či obec (prostredníctvom zriaďovateľa) v oprávnenom území.

V prípade potreby môže vykonávateľ vo výzve určiť aj iných oprávnených žiadateľov.

Oprávnenými výdavkami sú výdavky na oprávnené aktivity spojené s prípravou a realizáciou cyklistickej komunikácie a doplnkovej cyklistickej infraštruktúry (napr. odstavňé zariadenia pre bicykle) **a iné priamo súvisiace výdavky** vynaložené v rámci **oprávneného obdobia** od 1. 2. 2020 do 30. 6. 2026.

Oprávnenými výdavkami podľa ekonomickej klasifikácie rozpočtovej klasifikácie sú napr.:

- 711 Nákup pozemkov a nehmotných aktív,
- 712 Nákup budov, objektov alebo ich častí,
- 716 Prípravná a projektová dokumentácia,

- 717 Realizácia stavieb a ich technického zhodnotenia, a v tom najmä:
 - 717001 Realizácia novostavieb,
 - 717002 Rekonštrukcia a modernizácia a
 - 717003 Prístavby, nadstavby, stavebné úpravy

V prípade potreby môže vykonávateľ vo výzve špecifikovať ako oprávnené aj výdavky z iných skupín ekonomickej klasifikácie rozpočtovej klasifikácie.

Konkrétne ide o tieto oblasti výdavkov:

- a) stavebné, montážne a inštalačné práce priamo spojené s výstavbou cyklistickej infraštruktúry a doplnkovej cyklistickej infraštruktúry, (napr. odpočívadlá a odstavňé zariadenia pre bicykle, sčítače bicyklov, a pod.), vrátane súvisiacich vyvolaných a pridružených investícií,
- b) stavebný a autorský dozor na realizovanej stavbe,
- c) spracovanie dokumentácie skutočnej realizácie stavby, vrátane porealizačného polohopisného a výškopisného zamerania stavby,
- d) spracovanie projektovej dokumentácie DÚR/DSP/DRS, príp. dokumentácie EIA (ak relevantné), vrátane súvisiacich správnych poplatkov,
- e) majetko-právne vysporiadanie pozemkov potrebných na realizáciu stavby, v jednotkových cenách obvyklých v danej lokalite pre pôvodný druh pozemku (orná pôda, trávnatý porast, ...),
- f) zabezpečenie informovania, komunikácie a viditeľnosti opatrení Plánu obnovy na úrovni žiadateľov v súlade s čl. 9.1.3.a 9.1.4. Systému implementácie plánu obnovy

Vykonávateľ môže vo výzve v rámci uvedených oblastí bližšie vymedziť špecifické skupiny výdavkov.

Vykonávateľ vo výzve definuje maximálne limity oprávnených výdavkov pre jednotlivé oblasti alebo skupiny výdavkov tak, aby bol dodržaný výkonnostný cieľ reformy, resp. celkový priemer nákladov za všetky schválené projekty (500 tis. EUR s DPH na 1 km). Odôvodnené prekročenie limitu pri jednotlivých projektoch bude posudzované individuálne na základe podmienok uvedených v kapitole 5.3.

Neoprávnenými výdavkami sú o. i. napr.:

- výdavky mimo oprávneného obdobia, výdavky nezahrnuté v záväznom rozpočte projektu, pri kontrole neuznané výdavky alebo nad rámec limitov a benchmarkov oprávnených výdavkov,
- vyvolané a pridružené investície, ktoré priamo nesúvisia a nie sú nevyhnutné alebo prevyšujú rozsah potrebný na realizáciu cyklistickej infraštruktúry alebo sú celkovo v rozpore so strategickými cieľmi podpory v oblasti mobility (napr. náhradné parkovanie),
- ostatné projektové výdavky, napr. na vykonanie prieskumov a projektový manažment v súvislosti s prípravou verejného obstarávania a spracovania žiadostí o prostriedky mechanizmu / platbu.

3.2. Príprava projektov a povoľovacie procesy

Projektová dokumentácia cyklistickej infraštruktúry musí byť pripravená v súlade legislatívou týkajúcou sa územného plánovania a stavebného konania. Z environmentálneho hľadiska je potrebné dodržať tzv. „princíp výrazne nenarušiť“. V prípade, že dochádza k potenciálnemu dopadu na životné prostredie, musí byť projekt pripravený aj v súlade s národnou a európskou legislatívou pre posudzovanie vplyvov na životné prostredie (EIA), vrátane preskúmania dopadov na sústavu NATURA 2000 a posúdenia rizík zhoršenia životného prostredia v súvislosti s ochranou kvality vody a nedostatkom vody v súlade s rámcovou smernicou EÚ o vode.

Za úplnosť a správnosť procesu prípravy a povolenia stavby zodpovedá Žiadateľ. Prípadné porušenie, a to aj dodatočne zistené, bude mať za následok nutnosť vrátenia poskytnutého príspevku.

3.3. Verejné obstarávanie (VO)

Subjekty, ktorým sa poskytujú prostriedky mechanizmu, musia pri zadávaní zákaziek na dodanie služieb, tovarov a stavebných prác postupovať v súlade s platnými právnymi predpismi SR a právnymi aktami EÚ upravujúcimi verejné obstarávanie.

Výdavky vynakladané v súvislosti s realizáciou investícií musia byť v súlade s cenami obvyklými na trhu na danom mieste a v danom čase pri zohľadnení stanovených obchodných podmienok.

Kontrola verejného obstarávania (VO) bude vykonávaná MDV SR samostatne pre všetky vykonané obstarávania súvisiace s projektom (spracovanie projektovej dokumentácie a inžiniering, výstavbu a stavebný dozor) po predložení príslušnej dokumentácie, vrátane popisu stanovenia predpokladanej hodnoty zákazky, resp. primeraného postupu obstarávania na projektovú dokumentáciu.

4. Podklady na hodnotenie projektov

Podmienky poskytovania prostriedkov mechanizmu sú obsiahnuté v právnej úprave Zákona o mechanizme na podporu obnovy a odolnosti ako špeciálneho právneho predpisu. Žiadateľ musí spĺňať podmienky týkajúce sa osobného postavenia, podmienky týkajúce sa práva užívať nehnuteľnosť potenciálne dotknutú budúcou stavbou a ostatné podmienky určené vykonávateľom.

Pre účely posúdenia a spracovania hodnotenia projektov je potrebné zo strany žiadateľa predložiť na MDV SR aj ďalšie podklady v zmysle nasledovných kapitol.

4.1. Podklady k dopravnému modelu

V rámci opisu projektu sa požaduje poskytnúť vhodnou tabuľkovou a grafickou formou (ideálne priamo ako GIS podklady) podrobné informácie o:

- funkčnej a šírkovej klasifikácii komunikačnej siete mesta, vrátane úsekov s obmedzením rýchlosti (podľa ÚPN, generelu dopravy, pasportu miestnych komunikácií a miestnej znalosti),
- intenzitách dopravy, rýchlosti a šírke ciest príslušných k plánovanej cykloinfraštruktúre.

Všeobecné podklady pre spracovanie modelu dopytu má v zásade MDV SR k dispozícii. Z dôvodu spresnenia modelu však môže byť prospešné, ak Žiadateľ doplní špecifické podklady pre konkrétny projekt, a to najmä:

- identifikáciu hlavných cieľov ciest (objekty a areály nad 100 zamestnancov, školy), vrátane spresnenia počtu zamestnancov, resp. žiakov v jednotlivých objektoch a areáloch,
- prieskum dochádzky do zamestnania vo firmách a inštitúciách nad 100 zamestnancov (miesto obvyklého pobytu počas pracovného týždňa, spôsob dopravy do zamestnania a iné parametre podľa vzorového dotazníka uvedeného vo výzve),
- identifikáciu veľkých pobočiek (nad 20 zamestnancov) obchodných reťazcov, bánk a iných významných zamestnávateľov v území dotknutom projektom, ktoré nemajú sídlo v danom meste.

4.2. Výťah z projektovej dokumentácie

Splnenie základných technických a bezpečnostných požiadaviek pri spracovaní projektu dokladá Žiadateľ prostredníctvom výťahu z projektovej dokumentácie.

Výťah z projektovej dokumentácie má obsahovať predovšetkým sprievodnú správu a výkresovú dokumentáciu v spracovaných mierkach: najmä širšie vzťahy, celkovú situáciu stavby, pozdĺžny profil, vzorové a charakteristické priečne rezy a príp. iné výkresy podľa potreby.

4.3. Rozpočet a harmonogram projektu

Rozpočet musí byť spracovaný odborne spôsobilou osobou (projektant alebo certifikovaný rozpočtár):

- (i) v agregovanej štruktúre potrebnej pre spracovanie nákladovo-výnosovej analýzy (CBA),
- (ii) v podrobnej štruktúre projektovej dokumentácie (DSP/DRS) pre účely kontroly rozpočtových kritérií v členení podľa objektov a klasifikácie stavebnej produkcie (v elektronickom formáte *.xls alebo *.xlsx alebo *.csv).

V rámci spracovania dokumentácie na stavebné povolenie, resp. na realizáciu stavby musí projektant na základe konzultácií od budúceho správcu (odvodené z nákladov na údržbu miestnych komunikácií), príp. výrobcu zariadenia stanoviť aj výšku predpokladaných nákladov na údržbu.

Harmonogram prípravy, resp. realizácie projektu sa očakáva zrealizovaný o predvídateľné obmedzenia a administratívne lehoty počas prípravy projektu, ako je napr. majetko-právne vysporiadanie, vydanie územných rozhodnutí a stavebných povolení, procesu verejného obstarávania, výrubové obdobie a iné technologické obmedzenia, a pod. Požadované je spracovanie formou Ganttovho diagramu.

Pozn.: Tieto požiadavky odporúčame explicitne uviesť priamo v požiadavkách verejného obstarávania na výber zhotoviteľa projektovej dokumentácie.

5. Posúdenie projektov

Projekty budú posudzované v zmysle výzvy. Posúdenie je vykonávané internými zamestnancami MDV SR a spočíva vo formálnej kontrole úplnosti predložených Žiadostí o prostriedky mechanizmu a vyhodnotení nasledovných aspektov:

- Základné náležitosti vyplývajúce z cieľov a podmienok podpory,
- Splnenie technických a bezpečnostných požiadaviek,
- Dodržanie rozpočtových kritérií,

Žiadosti o prostriedky mechanizmu, ktoré nespĺňajú formálne požiadavky úplnosti alebo k nim z poskytnutých údajov nie je možné spracovať hodnotenie projektu, vrátane analýzy dopytu a CBA, sú vrátené na doplnenie.

5.1. Formálne kritériá

Základným predpokladom schválenia financovania projektu je splnenie nasledovných kritérií.

Na základe opisu projektu, ostatných podkladov a informácií uvedených v Žiadosti o prostriedky mechanizmu sa posudzuje relevantnosť projektu z pohľadu oprávnenosti a vecného súladu s cieľmi podpory Plánu obnovy a odolnosti, a to najmä nasledovné kritériá:

- oprávnené územie a oprávnenosť Žiadateľa,
- súlad s cieľom podpory (dochádzka do práce a škôl, resp. napojenie na železničné stanice a významné zastávky VOD (nie vyslovene voľnočasový charakter projektu),
- splnenie formálnych požiadaviek financovania z Plánu obnovy a odolnosti,
- dodržanie povoľovacích a schvaľovacích procesov, vrátane EIA (ak bola potrebná), právoplatnosť stavebných povolení a majetko-právne vysporiadanie projektu.

Negatívny výsledok kontroly oprávnenosti územia, žiadateľa alebo súladu s cieľom podpory bude mať za následok zamietnutie projektu bez možnosti znovupredloženia v rámci Plánu obnovy a odolnosti (môže sa uchádzať o iné zdroje financovania).

V prípade negatívneho výsledku kontroly ostatných formálnych požiadaviek financovania z Plánu obnovy a odolnosti alebo právoplatnosti stavebných povolení bude Žiadateľ vyzvaný na doplnenie Žiadosti o prostriedky mechanizmu.

5.2. Technické a bezpečnostné kritériá

V rámci technického posúdenia sa sleduje najmä dodržanie najvýznamnejších technických parametrov a bezpečnostných požiadaviek v zmysle *STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií a TP 085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry*, ktoré je potrebné pri projektoch dodržať:

- požadovaná funkčná úroveň, t.j. úroveň segregácie (fyzické / optické rozlíšenie a šírka bezpečnostného odstupu) v intraviláne a extraviláne v závislosti od rýchlosti a intenzity motorovej (príp. pešej) dopravy,
- šírka jednosmerného cyklistického pruhu min. 1,25 m, v stiesnených podmienkach min 1,0 m a obojsmerného cyklistického pásu min. 2,5 m (bez prídlažby),
- výška priechodného prierezu min. 2,5 m, v stiesnených podmienkach min 2,0 m,
- dopravné značenie a zabezpečenie dostatočných rozhľadových pomerov a bezpečné riešenie križovatiek, prechodu zastávkami MHD, a pod.

Náležite zdôvodnené nedodržanie technických a bezpečnostných požiadaviek je prípustné len lokálne (a bude mať len vplyv na mierne zníženie bodového hodnotenia).

Samostatne sa pri posudzovaní projektu bude tiež prihliadať na dodržanie horizontálnych mobilitných a environmentálnych princípov, ako je napr.:

- nevytváranie nových dopravných plôch pre motorovú dopravu, vrátane parkovania, či
- náhradná výsadba za výrub a záber zelených plôch.

Ďalšími aspektami, ktoré je vo všeobecnosti potrebné zohľadniť pri plánovaní cyklistickej siete a projektovaní cyklistickej infraštruktúry je nasledovných päť „P“ princípov:

(i) (Pocit) bezpečnosti

- Používanie cyklistických sietí musí byť bezpečné a dizajn dopravného priestoru sa musí snažiť o vysoké vnímanie bezpečnosti všetkými užívateľmi.
- Musí sa úplne vyhnúť súbehu s motorovými vozidlami pri rýchlosti 60 km/h a vyšších, a je potrebné predchádzať potenciálnym konfliktom s nákladnými vozidlami a autobusmi,

(ii) Previazanosť (Koherencia)

- Sieť cyklistických komunikácií má byť súvislá a previazaná tak, aby bola možná jazda medzi väčšinou zdrojov a cieľov v záujmovej oblasti v samostatnom cyklistickom pruhu / koridore, resp. aj bez fyzického či optického oddelenia, ak je povolená rýchlosť vozidiel max 30 km/h.

(iii) Priamosť

- Trasa vykonaná jazdou na bicykli by mala byť medzi zdrojmi a cieľmi čo najpriamejšia. Menšie obchádzky sú možné len v prípade, aby sa predišlo križovaniam s veľkým časovým zdržaním (na semaforochoch), prípadne veľkým morfológickým prekážkam.

(iv) Príťažlivosť

- Vhodné, logické a jednotné dopravné značenie, primerané možnosti odstavovania a dostatočný počet stojísk na staniach, pri obchodoch, verejných budovách atď.,
- Skrátene a zrýchlenie trasy v hustom mestskom prostredí alebo v obytných štvrtiach pomocou skratiek a segregovanej cyklistickej infraštruktúry.

(v) Pohodlie

- Cyklistická komunikácia by mala mať hladký podľa možnosti spevnený povrch, musí byť bez prekážok (mestský mobiliár či zeleň) a s minimom kolíznych bodov, dobre odvodnená a adekvátne udržiavaná (v lete aj v zime).

Nedodržanie technických a bezpečnostných požiadaviek musí byť v Žiadosti o prostriedky mechanizmu náležité zdôvodnené. V závažných prípadoch môže viesť k zamietnutiu projektu.

5.3. Rozpočtové kritériá

V rámci posúdenia rozpočtových kritérií sa internými zamestnancami MDV SR sleduje:

- Oprávnenosť výdavkov projektu
- Limity výdavkov na jednotlivé oblasti, resp. skupiny oprávnených výdavkov (ak sú vo výzve definované),
- Benchmarky – t. j. maximálne očakávané jednotkové stavebné náklady (€/km, €/m², €/ks) jednotlivých prvkov infraštruktúry (cyklistické cesty, cyklostožany a iné vybavenie).

Limity oprávnených výdavkov môže byť prekročený len v mimoriadnych a odôvodnených prípadoch, pri projektoch vyžadujúcich mimoriadne náročné inžinierske alebo iné neštandardné konštrukcie a súčasne s nadpriemerným príspevkom k presunu cestujúcich na cyklistickú dopravu, s vysokou výkonnosťou a vysokým pomerom hodnoty za peniaze. Pri schvaľovaní projektov s prekročeným limitom celkových oprávnených výdavkov musia byť splnené minimálne nasledovné podmienky:

- neprekrôčenie čiastkových benchmarkov jednotkových nákladov,
- nadpriemerné výsledky CBA (BCR > 1,0, resp. v porovnaní s ostatnými projektami),
- udržanie priemerných nákladov za všetky schválené projekty do 500 tis. EUR s DPH na 1 km podpora drahšieho projektu je preto možná iba keď na to vznikne priestor po schválení iných projektov s výrazne nižšími nákladmi na 1 km),
- v rámci posúdenia spracované preskúmateľné písomné zdôvodnenie, prečo boli ako oprávnené akceptované výdavky nad definované limity..

6. Hodnotenie projektov

Hodnotenie projektov bude spracovávané odbornými hodnotiteľmi MDV SR podľa postupu uvedeného v tejto kapitole, pri rešpektovaní princípov posudzovania hodnoty za peniaze a schválenej Metodiky nákladovo-výnosovej analýzy (CBA) pre projekty rozvoja cyklistickej infraštruktúry.

Ako základ hodnotenia projektov sa použijú výsledky nákladovo-výnosovej analýzy CBA, konkrétne ukazovateľa pomeru prínosov a nákladov B/C podľa postupu uvedeného v kapitolách 6.1 a 6.2. Rôzne, tzv. dodatočné hodnotiace kritériá budú zohľadnené formou bonusového (resp. malusového) hodnotenia podľa pravidiel v kapitole 6.3, ktoré bude pripočítané k základnému hodnoteniu.

6.1. Analýza dopytu

Analýza dopytu bude pre každý projekt vykonaná v zmysle *Metodiky nákladovo-výnosovej analýzy CBA pre projekty rozvoja cyklistickej infraštruktúry*. Metodika CBA uvažuje s dvoma metódami:

- Preukázanie skutočného využívania
táto metóda je pomerne jednoduchá, ale možné ju je využiť iba v prípade, že existujú údaje o počte cyklistov, ktorí už jazdia v koridore plánovanej infraštruktúry v súčasnosti.
- Odhad potenciálu dopravným modelom
táto metóda je zložitejšia, ale je možné ju využiť aj v prípadoch, keď vstupné dáta do metódy A nie sú k dispozícii, resp. je nemožné v súčasnosti využívať koridor plánovanej infraštruktúry.

Metódou A bude spracovaná analýza dopytu len pre projekty, pre ktoré sú k dispozícii dáta o skutočnom využívaní plánovaných koridorov v súčasnosti. Metódu B možno považovať za univerzálnejšiu, a preto bude uplatnená pre všetky predložené projekty. Pri tvorbe dopravného modelu sa bude vychádzať z aktuálnych štatistických údajov o distribúcii obyvateľstva a pracovných príležitostí, dochádzke do škôl, resp. obratu cestujúcich na staniciach a významných zastávkach VOD v širšom záujmovom území projektu a ďalších podkladom poskytnutých Žiadateľom.

Ak je to možné, predpokladá sa spracovanie analýzy dopytu oboma metódami, do úvahy sa bude brať lepší výsledok (vyššie vypočítané zaťaženie).

V záujme spresnenia dopytového modelu odporúčame u najvýznamnejších zamestnávateľov (s viac ako 100 zamestnancami) vykonať a v Žiadosti o prostriedky mechanizmu zdokumentovať doplnkový prieskum dochádzky do zamestnania v zmysle prílohy I.2 *Metodiky nákladovo-výnosovej analýzy (CBA) pre projekty rozvoja cyklistickej infraštruktúry*. Základný cieľový potenciál podielu cyklistickej dopravy na dochádzke bude v rámci modelu uvažovaný na úrovni 10%.

6.2. Základné hodnotiace skóre – CBA

Východiskom hodnotenia projektu je analýza CBA a stanovenie indikátora B/C vykonané v zmysle *Metodiky nákladovo-výnosovej analýzy CBA pre projekty rozvoja cyklistickej infraštruktúry*. Dosiahnutie pomeru B/C > 1,0 nie je podmienkou, s výnimkou projektov s nákladmi nad limity výdavkov. .

Základné hodnotiace skóre (Hz) sa stanoví vo výške stonásobku v zmysle metodiky CBA vypočítaného výsledného ukazovateľa pomeru prínosov a nákladov B/C. Výsledok sa zaokrúhli na celé číslo nahor.

$$Hz = B/C \times 100$$

6.3. Dodatočné hodnotiace kritériá

K základnému hodnotiacemu skóre sa pričíta, resp. odčíta dodatočné hodnotiace skóre h_i ktoré je udeľované na základe nasledovných kvalitatívnych kritérií:

- Plnenie indikátora výsledku programu – dĺžka vybudovanej trasy L (km)
Pozitívne dodatočné skóre $h_i = L \times 10$ bodov, zaokrúhlené nahor na celé číslo
- Cieľ podpory – priame napojenie¹ cyklistickej trasy na objekty s viac ako 100 zamestnancami
Pozitívne dodatočné skóre = + 1 až 5 bodov za napojenie objektu / areálu podľa významu²
- Cieľ podpory – priame napojenie¹ cyklistickej trasy na samostatné objekty / areály škôl
Pozitívne dodatočné skóre = + 1 až 5 bodov za napojenie objektu / areálu podľa významu²
- Cieľ podpory – priame napojenie¹ na objekt stanice alebo významnej zastávky³ VOD
Pozitívne dodatočné skóre = + 1 až 5 bodov za napojenie stanice / zastávky podľa významu²

Význam objektov / areálov napojených na budovanú cyklistickú trasu podľa bodov b), c) a d) sa posudzuje v zmysle nasledovnej tabuľky:

Objekt	Počet bodov	1	2	3	4	5
práca	zamestnancov	100-200	201-300	301-400	401-500	501 a viac
školy	žiakov / študentov	do 100	101-200	201-300	301-500	501 a viac
stanice / zastávky	nastupujúcich medzi 5-9h pracovných dní	100-250	251-500	501-750	751-1000	nad 1000

- Stratégia – existencia cyklostratégie na miestnej alebo regionálnej úrovni
Pozitívne dodatočné skóre = + 5 bodov za splnenie kritéria
- Stratégia – nesúlad projektu s cyklostratégiami na miestnej alebo regionálnej úrovni
Negatívne dodatočné skóre = - 5 bodov za nesplnenie požiadavky

¹ za priame napojenie sa považuje dovedenie budovanej novej cyklistickej trasy, resp. nového pripojenia k nej s adekvátnou funkčnou úrovňou až k cyklostojanom daného objektu.

² význam objektu / areálu závisí od počtu zamestnancov, žiakov / študentov a počtu nastupujúcich cestujúcich v zmysle nižšie uvedenej tabuľky

³ za významnú zastávku sa považuje zastávka s obratom nad 100 nástupov v pracovných dňoch medzi 5. a 9. hod. na linky s dĺžkou nad 5 km a spádovým územím pre viac ako 50% cestujúcich nad 15 min chôdze (1,25 km).

- g) Úzke miesta – % podiel dĺžky úsekov projektu, ktoré spĺňajú len minimálne technické kritériá (napr. šírka pruhu len 1 m, podchodná výška 2 m, nedostatočný odstup a pod.)
Negatívne dodatočné skóre $hi = - Hz \times (L_{min} / L)$
- h) Bezpečnosť – % podiel plne⁴ segregovaných úsekov (predpoklad zvýšenia potenciálu dopytu)
Pozitívne dodatočné skóre $hi = Hz \times (L_{seg} / L)$
- i) Cyklostojiská – pri školách
(počet cyklostojísk N_s k celkovému počtu žiakov a študentov $N_{\check{z}}$)
Pozitívne dodatočné skóre $hi = (N_s / N_{\check{z}}) \times 100$, max 10 bodov (podiel cyklodochádzky 10%)
- j) Cyklostojiská – pri objektoch s viac ako 100 zamestnancami
(počet cyklostojísk N_s k celkovému počtu zamestnancov N_z)
Pozitívne dodatočné skóre $hi = (N_s / N_z) \times 200$, max 10 bodov (podiel cyklodochádzky 5%)
- k) Cyklostojiská – pri iných cieľoch ciest (obchody, služby, úrady a kultúrne zariadenia)
(počet cyklostojísk N_s k vypočítanému potenciálnemu dopytu cyklistov na trase projektu N_p)
Pozitívne dodatočné skóre $hi = (N_s / N_p) \times 50$, maximálne 5 bodov
- l) Cyklostojiská nezabezpečené – pri železničných staniciach a významných zastávkach VOD
(počet nezabezpečených cyklostojísk N_s k počtu nástupov v prac. dni medzi 5. a 9. h N_n)
Pozitívne dodatočné skóre $hi = (N_s / N_c) \times 50$, maximálne 5 bodov
- m) Cyklostojiská zabezpečené – pri železničných staniciach a významných zastávkach VOD
(počet zabezpečených cyklostojísk N_s k počtu nástupov v prac. dni medzi 5. a 9. h N_n)
Pozitívne dodatočné skóre $hi = (N_s / N_c) \times 100$, maximálne 10 bodov
- n) Mobilita – redukcia parkovacích státi v prospech cyklocesty
(zvýšenie účinku na deľbu prepravnej práce od počtu redukovaných parkovacích státi P)
Pozitívne dodatočné skóre $hi = P \times 0,5$ bodov, maximálne 10 bodov
- o) Mobilita – redukcia jazdných pruhov motorovej dopravy v prospech cyklocesty
(zvýšenie účinku na deľbu prepravnej práce od dĺžky redukovaných jazdných pruhov J v km)
Pozitívne dodatočné skóre $hi = J \times 10$ bodov, zaokrúhlené nahor na celé číslo

6.4. Výsledné hodnotiace skóre

Výsledné hodnotiace skóre sa vypočíta ako súčet základného a všetkých dodatočných hodnotení:

$$H = Hz + \Sigma(hi)$$

6.5. Priorizácia projektov

MDV SR vedie a priebežne aktualizuje zoznam všetkých posúdených projektov, v ktorom sú projekty zoradené na základe dosiahnutého výsledného hodnotiaceho skóre.

MDV SR môže vo výzve stanoviť minimálnu požadovanú výšku bodového hodnotenia projektu ako podmienku schválenia financovania.

V zásade je schvaľované financovanie projektov z hornej časti zoznamu podľa poradia až do výšky disponibilnej alokácie výzvy tak, aby boli dosiahnuté míľniky a ciele Plánu obnovy a odolnosti.

Žiadosti, ktoré splnia podmienky poskytnutia prostriedkov mechanizmu, ale nemohli byť podporené z dôvodu nedostatku finančných prostriedkov v danej výzve, budú zaradené do rezervného zoznamu podľa §16 zákona o mechanizme, resp. môžu žiadatelia predložiť v nasledujúcich výzvach.

⁴ za plne segregovanú sa považuje cyklistická infraštruktúra s vylúčeným, resp. len ojedinelým pohybom peších.

Aktuálny zoznam projektov, ktoré spĺňajú, resp. nespĺňajú podmienky poskytnutia prostriedkov mechanizmu spolu s ich hodnotením bude priebežne aktualizovaný na webovských stránkach MDV SR.

7. Záverečné ustanovenia

Táto verzia metodiky posudzovania a hodnotenia projektov cyklistickej infraštruktúry v rámci Plánu obnovy a odolnosti bola schválená MDV SR dňa 31. 08. 2023 a je účinná do odvolania.

MDV SR si vyhradzuje právo v prípade potreby na základe praxe upraviť vybrané kritériá hodnotenia.