Ministerstvo dopravy a výstavby SR

**METODIKA**

**POSUDZOVANIA, HODNOTENIA A PRIORIZÁCIE**

**PROJEKTOV CYKLISTICKEJ INFRAŠTRUKTÚRY**

FINANCOVANÝCH V RÁMCI

PLÁNU OBNOVY A ODOLNOSTI

December 2021

Obsah

[1. Úvod 3](#_Toc91567713)

[1.1. Ciele programu Plánu obnovy a odolnosti 3](#_Toc91567714)

[2. Všeobecné procesy 4](#_Toc91567715)

[3. Výzva 4](#_Toc91567716)

[3.1. Oprávnené územie a žiadatelia 4](#_Toc91567717)

[3.2. Oprávnené aktivity a výdavky 4](#_Toc91567718)

[3.3. Technické požiadavky a odporúčania 5](#_Toc91567719)

[4. Predkladanie žiadostí 6](#_Toc91567720)

[4.1. Obsah a náležitosti Žiadosti o predbežné posúdenie 6](#_Toc91567721)

[4.2. Obsah a náležitosti Žiadosti o poskytnutie príspevku z mechanizmu 7](#_Toc91567722)

[4.3. Doplnenie Žiadosti po ukončení VO 7](#_Toc91567723)

[4.4. Výťah z projektovej dokumentácie, rozpočet a harmonogram 8](#_Toc91567724)

[4.5. EIA, Územné rozhodnutia a stavebné povolenia 8](#_Toc91567725)

[4.6. Podmienky poskytnutia prostriedkov mechanizmu 9](#_Toc91567726)

[4.7. Verejné obstarávanie (VO) 9](#_Toc91567727)

[5. Posúdenie projektov 10](#_Toc91567728)

[5.1. Základné kritériá 10](#_Toc91567729)

[5.2. Technické a bezpečnostné kritériá 10](#_Toc91567730)

[5.3. Rozpočtové kritériá 10](#_Toc91567731)

[6. Hodnotenie projektov 11](#_Toc91567732)

[6.1. Analýza dopytu 11](#_Toc91567733)

[6.2. Základné hodnotiace skóre – CBA 12](#_Toc91567734)

[6.3. Dodatočné hodnotiace kritériá 12](#_Toc91567735)

[6.4. Výsledné hodnotiace skóre 13](#_Toc91567736)

[7. Priorizácia projektov 13](#_Toc91567737)

[8. Komunikácia výsledku posúdenia 14](#_Toc91567738)

[8.1. Oznámenie o predbežnom posúdení 14](#_Toc91567739)

[8.2. Oznámenie o výsledku posúdenia 14](#_Toc91567740)

[9. Záverečné ustanovenia 15](#_Toc91567741)

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

EŠIF Európske štrukturálne a investičné fondy

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

ŽoP Žiadosť o platbu

ŽoPM Žiadosť o prostriedky mechanizmu (Plánu obnovy a odolnosti)

ŽSR Železnice Slovenskej republiky

# 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 investícii 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.“*

Metodika hodnotenia posudzovania a priorizácie projektov cyklistickej infraštruktúry v rámci Plánu obnovy a odolnosti 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 umožňuje samosprávam na regionálnej a miestnej úrovni nastaviť svoje investičné stratégie, včas pripraviť financovateľné a realizovateľné projekty a znížiť náklady vo fáze prípravy projektov.

## Ciele programu Plánu obnovy a odolnosti

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 s cieľom rozšíriť sieť a zlepšiť kvalitu a bezpečnosť infraštruktúry pre cyklistickú dopravu v intraviláne a extraviláne obcí a miest a 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 POO pre oblasť podpory cyklistickej dopravy bol schválený vo výške 105,1 mil. €. Výsledkom podpory je vybudovanie novej cyklistickej infraštruktúry v dĺžke aspoň 200 km do 30. 06. 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).

# Všeobecné procesy

Všeobecné procesy o 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.

Táto metodika spresňuje a dopĺňa požiadavky na obsahovú náplň Žiadostí o prostriedky mechanizmu a podrobnejšie definuje postupy a pravidlá pri posúdení, hodnotení a priorizácií projektov rozvoja cyklistickej infraštruktúry v rámci POO.

# Výzva

Podpora projektov výstavby cyklistickej infraštruktúry bude v rámci mechanizmu Plánu obnovy a odolnosti (POO) realizovaná na základe otvorenej priebežnej výzvy.

## Oprávnené územie a žiadatelia

Z 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 (k 1. 1. 2021) s presahom do okolitých obcí do vzdialenosti cca 5 km.

Konkrétny zoznam miest a orientačná mapa oprávneného územia, spracované Ministerstvom dopravy a výstavby Slovenskej republiky (MDV SR) bude súčasťou sprievodnej dokumentácie k výzve.

**Oprávnenými žiadateľmi** sú:

* 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,
* Železnice Slovenskej republiky (ŽSR).

## Oprávnené aktivity a výdavky

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

1. spracovanie projektovej dokumentácie DÚR/DSP/DRS, príp. dokumentácie EIA (ak relevantné), vrátane súvisiacich správnych poplatkov až do výšky 100% skutočne vynaložených výdavkov,
2. stavebné, montážne a inštalačné práce priamo spojené výstavbou cyklistickej komunikácie a doplnkovej cyklistickej infraštruktúry, vrátane SMART prvkov (napr. odpočívadlá a odstavné zariadenia pre bicykle, sčítače bicyklov, a pod.) do výšky 100% skutočne vynaložených výdavkov, maximálne však na úrovni benchmarkových nákladov,
3. stavebné práce súvisiace s úpravou bezprostredného okolia stavby, vegetačné úpravy a výsadba, chodníky, debarierizačné úpravy priechodov, rampy a pod. do výšky 100% skutočne vynaložených výdavkov, maximálne však na úrovni benchmarkových nákladov,
4. vyvolané investície a iné stavebné práce nevyhnutné na realizáciu a bezpečnosť cyklistickej infraštruktúry (napr. prekládky inžinierskych sietí v nevyhnutnom rozsahu, osvetlenie, prvky upokojovania dopravy, značenie a pod.) až do výšky 100% skutočne vynaložených výdavkov,
5. stavebný a autorský dozor na realizovanej stavbe, do výšky 100% skutočne vynaložených výdavkov, maximálne však do výšky 2,5% celkových stavebných nákladov,
6. spracovanie dokumentácie skutočnej realizácie stavby, vrátane porealizačného polohopisného a výškopisného zamerania stavby do výšky 100% skutočne vynaložených výdavkov, maximálne však na úrovni benchmarkových nákladov,
7. majetko-právne vysporiadanie pozemkov potrebných na realizáciu stavby, v jednotkových cenách obvyklých v danej lokalite pre pôvodný druh pozemku (orná pôda, trávnatý porast, ...), pri dodržaní limitu celkových oprávnených nákladov (t. j. vrátane všetkých ostatných nákladov podľa bodov a)-f)) 500 tisíc Eur na 1 km.

Celkové oprávnené náklady by nemali presiahnuť 500 tisíc Eur na 1 km cyklotrasy. Odôvodnené prekročenie limitu bude posudzované individuálne na základe podmienok uvedených v kapitole 5.3.

Oprávnenými kapitálovými výdavkami podľa ekonomickej klasifikácie rozpočtu sú:

* 717 Realizácia stavieb a ich technického zhodnotenia, a v tom: 717001 Realizácia novostavieb, 717002 Rekonštrukcia a modernizácia a 717003 Prístavby, nadstavby, stavebné úpravy
* 716 Prípravná a projektová dokumentácia

**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 investície, ktoré nie sú nevyhnutné na realizáciu cyklistickej infraštruktúry alebo sú v rozpore so strategickými cieľmi podpory v oblasti mobility (napr. náhradné parkovanie),
* ostatné súvisiace náklady, napr. na vykonanie prieskumov a projektový manažment v súvislosti s prípravou verejného obstarávania a spracovania žiadostí o prostriedky mechanizmu / platbu.

## Technické požiadavky a odporúčania

Kľúčovými aspektami plánovania cyklistickej siete, ktoré je potrebné zohľadniť v projektových žiadostiach je nasledovných päť „P“ princípov:

1. (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,

1. 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.

1. 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 semaforoch), prípadne veľkým morfologickým prekážkam.

1. Príťažlivosť

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

1. 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).

Najdôležitejšími technickými parametrami v zmysle *STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácii a TP 085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry*, ktoré je potrebné pri projektoch dodržať sú:

* 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.

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.

# Predkladanie žiadostí

Informácie a podklady na posudzovanie a hodnotenie projektov sa predkladajú formou žiadostí. Žiadosti je možné predkladať priebežne počas celého obdobia trvania výzvy v dvoch štádiách projektu:

1. V štádiu zámeru (nepovinné, len v prípade záujmu) – predložením Žiadosti o predbežné posúdenie.

Projekt je jasne definovaný a existuje odborne spracovaný orientačný rozpočet a harmonogram projektu na úrovni projektovej dokumentácie nižších stupňov prípravy (DSP, DÚR, príp. Štúdia). *Pozn.: Vzhľadom na časové obmedzenie Plánu obnovy a odolnosti, predkladanie Žiadostí o predbežné posúdenie projektu bude akceptované len do 31. 12. 2023.*

1. Po ukončení prípravy – predložením Žiadosti o prostriedky mechanizmu

Projekt je už územne vysporiadaný a má vydané všetky stavebné povolenia a je tak pripravený   
na vyhlásenie verejného obstarávania na výber zhotoviteľa stavby / realizáciu projektu.

## Obsah a náležitosti Žiadosti o predbežné posúdenie

Cieľom predkladania zámerov je dopredu získať informácie o počte, obsahu a predpokladaných investičných nákladov pripravovaných projektov, čo umožní lepšie plánovanie čerpania a  priorizáciu projektov (aby sa nevyčerpali zdroje na projekty s relatívne nízkym potenciálom na úkor prínosnejších, len neskôr podaných projektov). Žiadateľ si overí priechodnosť projektu v rámci POO ešte pred dopracovaním projektovej dokumentácie a majetko-právnym vysporiadaním. Súčasne (ak nedôjde k významným zmenám rozsahu projektu alebo jeho rozpočtu) sa urýchli proces hodnotenia projektu pri podaní finálnej Žiadosti o prostriedky mechanizmu.

Základnými náležitosťami sú:

1. Identifikačné údaje Žiadateľa,
2. Opis projektu, vrátane grafických, resp. GIS príloh (umiestnenie projektu na mape s funkčnou klasifikáciou komunikačnej siete mesta, intenzity dopravy, rýchlosti a šírky ciest priľahlých k plánovanej cykloinfraštruktúre, atď.),
3. Definovanie indikátorov príspevku projektu k naplneniu cieľa podpory: dĺžka vybudovanej cyklistickej infraštruktúry a počet cyklostojísk,
4. Identifikácia hlavných cieľov ciest: škôl a prevádzok nad 100 zamestnancov, príp. aj prieskum dochádzky do zamestnania (na upresnenie modelu dopytu),
5. Realistický predpokladaný harmonogram prípravy a výstavby a orientačný rozpočet projektu agregovaný v štruktúre potrebnej pre spracovanie CBA (viď kapitola 4.4).

Prílohami Žiadosti o predbežné posúdenie sú:

1. Prílohy k opisu projektu (grafické/GIS prílohy – funkčná klasifikácia komunikačnej siete mesta, intenzity dopravy, rýchlosti a šírky ciest priľahlých k plánovanej cykloinfraštruktúre, atď.),
2. Prílohy k modelu dopytu (napr. správa a dotazníky z prieskumu dochádzky – viď bod D.),
3. Technická štúdia alebo výťah z aktuálne najvyššieho stupňa projektovej dokumentácie (DÚR/DSP), ktorý je dispozícii (viď kapitola 4.4).

Formulár Žiadosti o predbežné posúdenie bude súčasťou sprievodnej dokumentácie k výzve.

## Obsah a náležitosti Žiadosti o poskytnutie príspevku z mechanizmu

Základnými náležitosťami Žiadosti o prostriedky mechanizmu sú:

1. Identifikačné údaje Žiadateľa,
2. Opis projektu, vrátane grafických (umiestnenie projektu na mape), resp. GIS príloh,
3. Definovanie indikátorov príspevku projektu k naplneniu cieľa podpory: dĺžka vybudovanej cyklistickej infraštruktúry a počet cyklostojísk,
4. Identifikácia hlavných cieľov ciest, vrátane príp. prieskumu dochádzky do zamestnania (upresnenie distribúcie dochádzkových ciest najvýznamnejších zamestnávateľov do modelu),
5. Predpokladaný harmonogram výstavby, vrátane obmedzujúcich termínov a záväzný rozpočet projektu vyhotovený projektantom alebo certifikovaným rozpočtárom agregovaný v štruktúre potrebnej pre spracovanie nákladovo-výnosovej analýzy CBA (viď kapitola 4.4),
6. a v rámci príloh podľa bodu III. nižšie tiež v štruktúre projektovej dokumentácie (DSP/DRS),
7. Stručný popis procesu prípravy projektu, vrátane rozpisu celkových a nárokovaných výdavkov na spracovanie projektovej dokumentácie a inžiniering podľa jednotlivých stupňov prípravy a majetkoprávne vysporiadanie.
8. Zdôvodnenia: prípadné lokálne nedodržanie technických požiadaviek, prekročenie limitov oprávnených náklad a benchmarkov a iné

Samostatnými prílohami Žiadosti o prostriedky mechanizmu sú:

1. Prílohy k opisu projektu (grafické/GIS prílohy – funkčná klasifikácia komunikačnej siete mesta, intenzity dopravy, rýchlosti a šírky ciest priľahlých k plánovanej cykloinfraštruktúre, atď.),
2. Prílohy k modelu dopytu (napr. správa a dotazníky z prieskumu dochádzky – viď bod D.),
3. Výťah zo spracovanej projektovej dokumentácie v stupni DSP/DRS, vrátane grafických príloh a podrobného rozpočtu (viď kapitola 4.4),
4. Prílohy k procesu prípravy projektu a preukazujúce právo k nehnuteľnosti (viď kapitola 4.5),
5. Prílohy preukazujúce splnenie podmienok poskytnutia prostriedkov POO (viď kapitola 4.6)
6. Dokumentácia verejného obstarávania na spracovanie projektovej dokumentácie a inžiniering (ak je nárokovaná refundácia súvisiacich nákladov – viď kapitola 4.7.).

Formulár Žiadosti o prostriedky mechanizmu bude súčasťou sprievodnej dokumentácie k výzve. Žiadosť o prostriedky mechanizmu musí byť podpísaná štatutárnym zástupcom Žiadateľa, alebo ním splnomocnenou osobou, pričom splnomocnenie musí byť súčasťou Žiadosti. Týmto podpisom Žiadateľ potvrdzuje správnosť všetkých údajov.

## Doplnenie Žiadosti po ukončení VO

V prípade schválenia podpory projektu doplní Žiadateľ bezodkladne po ukončení verejného obstarávania na realizáciu projektu a najneskôr pred prvou Žiadosťou o platbu nasledovné prílohy:

1. Dokumentácia verejného obstarávania na výber zhotoviteľa stavby, vrátane oceneného výkazu výmer podľa položiek v zmysle víťaznej ponuky,
2. Dokumentácia verejného obstarávania na stavebný dozor (ak je nárokované preplatenie nákladov na stavebný dozor).

## Výťah z projektovej dokumentácie, rozpočet a harmonogram

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

V Žiadosti o predbežné posúdenie projektu sa predkladá dostupná dokumentácia projektu v rozsahu štúdie alebo aktuálne najvyššieho stupňa projektovej prípravy. V Žiadosti o prostriedky mechanizmu sa predkladá dokumentácia na stavebné povolenie, resp. na realizáciu stavby.

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 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 zreálnený 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.*

## EIA, Územné rozhodnutia a stavebné povolenia

Projektová dokumentácia cyklistickej infraštruktúry podporovanej z POO musí byť pripravená 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 (2000/60/ES) a legislatívou týkajúcou sa územného plánovania a stavebného konania.

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.

V Žiadosti o prostriedky mechanizmu Žiadateľ uvedie základné informácie o všetkých procesoch, vrátane EIA, resp. Rozhodnutia o neposudzovaní vplyvov na životné prostredie, ako aj v rámci územného a stavebného konania: počet povolení / rozhodnutí a vydávajúci orgán, dátum začiatku konania, dátumy vydania a právoplatnosti, stručný opis podmienok vydania povolení a pod.

V prílohách Žiadosti o prostriedky mechanizmu Žiadateľ prikladá:

1. právoplatné stavebné povolenie/-a alebo úradne osvedčená kópia právoplatného stavebného povolenia/-í alebo doklad alebo úradne osvedčená kópia o ohlásení stavby príslušnému stavebnému úradu, ak ide o stavbu, pri ktorej ohlásenie postačuje,
2. písomný súhlas všetkých vlastníkov nehnuteľnosti so stavebnými úpravami, ak ide o zmluvu o nájme nehnuteľnosti alebo o zmluvu o výpožičke nehnuteľnosti,
3. rozpis celkových a nárokovaných výdavkov na majetkoprávne vysporiadanie podľa č. parciel, druhu pozemku a typu zmluvy (výkup/nájom), ak je nárokovaná refundácia nákladov,
4. čestné vyhlásenie, že má potrebné práva k všetkým pozemkom/ nehnuteľnostiam na realizáciu projektu, v ktorom uvedie čísla listov vlastníctva za každé katastrálne územie, kde sa má stavba realizovať (vrátane takých, kde žiadateľ má k nehnuteľnosti iné ako vlastnícke právo),
5. čestné vyhlásenie Žiadateľa o tom, že neprevedie vlastnícke právo k budúcej stavbe alebo iné právo k budúcej stavbe počas piatich rokov od dátumu poslednej platby / ukončenia projektu,
6. čestné vyhlásenie Žiadateľa, že stavba, zmena stavby, stavebná úprava alebo rekonštrukcia stavby sa v zmysle projektovej dokumentácie bude užívať na účel, na ktorý bola dotácia poskytnutá najmenej počas piatich rokov dátumu poslednej platby / ukončenia projektu.

## 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. Žiadateľ musí spĺňať podmienky, týkajúce sa osobného postavenia, podmienky, týkajúce sa práva užívať nehnuteľnosť, potenciálne dotknutú budúcou stavbou a ostatné podmienky určené vykonávateľom.

1. Povinné prílohy výzvy preukazujúce osobné postavenie:
   1. čestné vyhlásenie žiadateľa, že nebol jeho štatutárny orgán, ani člen štatutárneho orgánu alebo člen iného riadiaceho orgánu ak bol zriadený a dozorného orgánu právoplatne odsúdený za trestný čin subvenčného podvodu, trestný čin poškodzovania finančných záujmov Európskej únie, trestný čin machinácie pri verejnom obstarávaní a verejnej dražbe, trestný čin prijímania úplatku, trestný čin podplácania, trestný čin nepriamej korupcie alebo trestný čin prijatia a poskytnutia nenáležitej výhody,
   2. výpis z registra trestov k osobe štatutárneho orgánu alebo člena štatutárneho orgánu.   
      *Pozn.: Žiadateľ predloží prílohu b) až na základe písomného vyžiadania vykonávateľa, a to v prípade, že vykonávateľ nemohol získať údaje obsiahnuté v doklade z informačného systému verejnej správy, zriadeného podľa zákona č. 177/2018 Z. z. o niektorých opatreniach na znižovanie administratívnej záťaže využívaním informačných systémov verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon proti byrokracii).*
2. Prílohy preukazujúce splnenie ostatných podmienok:
   1. čestné vyhlásenie štatutárneho orgánu alebo člena štatutárneho orgánu žiadateľa o menovaní do funkcie (čestné vyhlásenie sa týka len osoby - štatutárneho zástupcu, ktorá robí právne úkony v mene žiadateľa v súvislosti so získaním prostriedkov mechanizmu),
   2. súhlas štatutárneho orgánu alebo člena štatutárneho orgánu žiadateľa so spracúvaním jeho osobných údajov vykonávateľom (súhlas vydáva len osoba – štatutárny zástupca, ktorá robí právne úkony v mene žiadateľa v súvislosti so získaním prostriedkov mechanizmu ),
   3. čestné vyhlásenie žiadateľa o tom, že mu na predkladaný projekt neboli poskytnuté žiadne iné dotácie alebo príspevky z iných verejných zdrojov (nedochádza k dvojitému financovaniu);

## Verejné obstarávanie (VO)

MDV SR je povinné zabezpečiť, aby subjekty, ktorým sa poskytujú prostriedky mechanizmu, postupovali pri zadávaní zákaziek na dodanie služieb, tovarov a stavebných prác v súlade s platnými právnymi predpismi SR a právnymi aktami EÚ upravujúcimi verejné obstarávanie.

MDV SR je zároveň povinné zabezpečiť, že výdavky vynakladané v súvislosti s realizáciou investícií budú v súlade s cenami obvyklými na trhu (viď kapitola 5.3) na danom mieste a v danom čase pri zohľadnení stanovených obchodných podmienok.

Kontrola verejného obstarávania (VO) bude vykonávaná zamestnancami MDV SR interne, samostatne pre všetky vykonané obstarávania súvisiace s projektom (spracovanie projektovej dokumentácie a inžiniering, výstavbu a stavebný dozor) po predložení príslušnej dokumentácie, vrátane vyhodnotenia prieskumu trhu pre určenie predpokladanej hodnoty zákazky na projektovú dokumentáciu.

# Posúdenie projektov

Projekty budú posudzované v zmysle systému implementácie Plánu obnovy a odolnosti. Posúdenie je vykonávané internými zamestnancami MDV SR a spočíva vo formálnej kontrole úplnosti predložených Žiadostí o prostriedky mechanizmu / predbežné posúdenie a vyhodnotení nasledovných aspektov:

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

Žiadosti o prostriedky mechanizmu / predbežné posúdenie, nespĺňajúce formálne požiadavky úplnosti alebo z poskytnutých údajov nie je možné spracovať analýzu dopytu a CBA, sú vrátené na doplnenie.

## Základné kritériá

Základným predpokladom schválenia financovania projektu je splnenie formálnych kritérií.

Na základe opisu projektu, ostatných podkladov a informácií uvedených v Žiadosti o predbežné posúdenie / 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 (vid kapitolu 3.1.),
* súlad s cieľom podpory (dochádzka do práce a škôl, resp. napojenie na železničné stanice a významné zastávky VOD (nie vyslovene rekreačný charakter projektu),
* právoplatnosť stavebných povolení a majetko-právne vysporiadanie projektu (viď kapitolu 4.5.),
* splnenie formálnych požiadaviek financovania z Plánu obnovy a odolnosti (viď kapitolu 4.6.),
* výsledok kontroly verejného obstarávania (viď kapitolu 4.7).

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

Negatívny výsledok kontroly právoplatnosti stavebných povolení alebo formálnych požiadaviek financovania bude mať za následok vrátenie Žiadosti o prostriedky mechanizmu. Projekt je možné opätovne predložiť po dokončení prípravy projektu a splnení všetkých požiadaviek.

## Technické a bezpečnostné kritériá

V rámci posúdenia sa sleduje tiež dodržanie najvýznamnejších technických a bezpečnostných požiadaviek (viď kapitolu 3.3.). Náležite zdôvodnené nedodržanie technických a bezpečnostných požiadaviek je prípustné len lokálne (a bude mať len vplyv na mierne zníženie bodového hodnotenia).

Negatívny výsledok kontroly v prípade významného a nezdôvodneného nedodržania technických a bezpečnostných požiadaviek bude mať za následok vrátenie Žiadosti o prostriedky mechanizmu. Projekt je možné opätovne predložiť len po náležitom prepracovaní projektovej dokumentácie.

## Rozpočtové kritériá

V rámci posúdenia rozpočtových kritérií sa internými zamestnancami MDV SR po predložení príslušných podkladov v Žiadosti o prostriedky mechanizmu sleduje:

* Oprávnenosť výdavkov projektu a ich limity (bez vyvolaných investícií nesúvisiacich s projektom, spevnených plôch využiteľných na parkovanie motorových vozidiel, a pod.)
* Benchmarky (po doplnení oceneného výkazu výmer z víťaznej ponuky) – t. j. maximálne očakávané jednotkové stavebné náklady (€/km, €/m2, €/ks) jednotlivých prvkov infraštruktúry (cyklistické cesty, cyklostojany a iné vybavenie).

Celkové oprávnené náklady by nemali presiahnuť 500 tisíc Eur na 1 km cyklotrasy. Žiadateľom odôvodnené prekročenie limitu oprávnených nákladov môže byť v mimoriadnych prípadoch akceptované, za predpokladu splnenia nasledovných podmienok:

* neprekročenie čiastkových benchmarkov nákladov,
* pozitívne výsledky CBA (BCR > 1,0) a nadpriemerné v porovnaní s ostatnými projektami,
* udržanie priemerných nákladov za všetky schválené projekty do 500 tis. Eur na 1 km,   
  (dodržanie cieľa reformy 200 km cyklotrás – podpora drahšieho projektu možná iba keď na to vznikne priestor po schválení iných projektov s výrazne nižšími nákladmi na 1 km),
* zverejnenie písomného záznamu z posúdenia projektu s preskúmateľným zdôvodnením, prečo boli ako oprávnené akceptované náklady vyššie ako 500 tis. Eur na 1 km.

Základné benchmarky jednotkových nákladov vybraných súčastí cyklistickej infraštruktúry podľa internej analýzy MDV SR budú súčasťou sprievodnej dokumentácie k výzve. Benchmarky sú chápané ako indikatívne. Zoznam benchmarkov môže byť priebežne dopĺňaný na základe získaných podrobnejších informácií. Výška benchmarkov tiež bude priebežne upravovaná o vplyv inflácie a aktuálnych cien na trhu.

Pri posudzovaní projektov a prípadnom prekročení benchmarkov aktuálnych v čase posudzovania Žiadosti o prostriedky mechanizmu sa bude prihliadať na zdôvodnené špecifické okolnosti, mieru prekročenia benchmarkov a celkové výsledky CBA. Náklady, ktoré podľa interných pravidiel MDV SR výrazne presiahnu úroveň benchmarkov a nebudú dostatočne vyvážené spoločenskými benefitmi projektu budú pri kontrole rozpočtových kritérií identifikované a následne preskúmané hodnotiacou komisiou. V prípade (negatívneho) rozhodnutia komisie budú považované za neoprávnené. Nárokované neoprávnené výdavky, resp. čiastky prevyšujúce benchmarky budú odpočítané od Žiadateľom požadovanej výšky príspevku.

# Hodnotenie projektov

Projekty, ktoré splnia všetky formálne,  technické a rozpočtové kritériá postupujú do hodnotiacej a schvaľovacej fázy. Hodnotenie projektov spracujú odborní hodnotitelia MDV SR jednotnou metodikou je založené na kombinovanej metóde vychádzajúcej zo schválenej Metodiky posudzovania hodnoty za peniaze a Metodiky nákladovo-výnosovej analýzy (CBA) pre projekty rozvoja cyklistickej infraštruktúry, ktoré budú súčasťou sprievodnej dokumentácie v rámci výzvy.

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

## 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:

1. 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.
2. 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.

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

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 vykonaná 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.

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 CBA. Základný cieľový potenciál podielu cyklistickej dopravy na dochádzke bude v rámci modelu uvažovaný na úrovni 10%.

## 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 limit 500 tisíc Eur / 1 km.

Základné hodnotiace skóre (*Hz)* sa stanoví vo výške stonásobku  v zmysle metodiky CBA vypočítaného výsledného ukazovateľa pomeru nákladov a výnosov B/C a jeho zaokrúhlením na celé číslo.

*Hz = B/C x 100*

## Dodatočné hodnotiace kritériá

K základnému hodnotiacemu skóre sa pričíta, resp. odčíta dodatočné hodnotiace skóre *hi* ktoré je udeľované za splnenie alebo čiastočné splnenie, resp. nesplnenie nasledovných kvalitatívnych kritérií:

1. Plnenie indikátora výsledku programu – dĺžka vybudovanej trasy *L* (km)  
   Pozitívne dodatočné skóre *hi = L x 10 bodov, zaokrúhlené nahor na celé číslo*
2. Cieľ podpory – priame napojenie[[1]](#footnote-1) cyklistickej trasy na objekty s viac ako 100 zamestnancami   
   Pozitívne dodatočné skóre = + 1 až 5 bodov za napojenie objektu / areálu podľa významu[[2]](#footnote-2)
3. Cieľ podpory – priame napojenie1 cyklistickej trasy na samostatné objekty / areály škôl   
   Pozitívne dodatočné skóre = + 1 až 5 bodov za napojenie objektu / areálu podľa významu2
4. Cieľ podpory – priame napojenie1 na objekt stanice alebo významnej zastávky[[3]](#footnote-3) VOD   
   Pozitívne dodatočné skóre = + 1 až 5 bodov za napojenie stanice / zastávky podľa významu2
5. Stratégia – existencia cyklostratégie na miestnej alebo regionálnej úrovni  
   Pozitívne dodatočné skóre = + 5 bodov za splnenie kritéria
6. Stratégia – nesúlad projektu s cyklostratégiami na miestnej alebo regionálnej úrovni  
   Negatívne dodatočné skóre = - 5 bodov za nesplnenie požiadavky
7. 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 x (Lmin / L)*
8. Bezpečnosť – % podiel plne segregovaných úsekov (predpoklad zvýšenia potenciálu dopytu)  
   Pozitívne dodatočné skóre *hi = Hz x (Lseg / L)*
9. Cyklostojiská – pri školách  
   (počet cyklostojísk *Ns* k celkovému počtu žiakov a študentov *Nž*)  
   Pozitívne dodatočné skóre *hi = (Ns / Nž) x 100,* max *10 bodov* (podiel cyklodochádzky 10%)
10. Cyklostojiská – pri objektoch s viac ako 100 zamestnancami  
    (počet cyklostojísk *Ns* k celkovému počtu zamestnancov *Nz*)  
    Pozitívne dodatočné skóre *hi = (Ns / Nz) x 200,* max *10 bodov* (podiel cyklodochádzky 5%)
11. Cyklostojiská – pri iných cieľoch ciest (obchody, služby, úrady a kultúrne zariadenia)  
    (počet cyklostojísk *Ns* k vypočítanému potenciálnemu dopytu cyklistov na trase projektu *Np*)  
    Pozitívne dodatočné skóre *hi = (Ns / Np) x 50,* maximálne *5 bodov*
12. Cyklostojiská nezabezpečené – pri železničných staniciach a významných zastávkach VOD  
    (počet nezabezpečených cyklostojísk *Ns* k počtu nástupov v prac. dni medzi 5. a 9. h *Nn*)  
    Pozitívne dodatočné skóre *hi = (Ns / Nc) x 50,* maximálne *5 bodov*
13. Cyklostojiská zabezpečené – pri železničných staniciach a významných zastávkach VOD  
    (počet zabezpečených cyklostojísk *Ns* k počtu nástupov v prac. dni medzi 5. a 9. h *Nn*)  
    Pozitívne dodatočné skóre *hi = (Ns / Nc) x 100,* maximálne *10 bodov*
14. Mobilita – redukcia parkovacích státi v prospech cyklocesty  
    (zvýšenie účinku na deľbu prepravnej práce od počtu redukovaných parkovacích státi *P*)  
    Pozitívne dodatočné skóre *hi = P x 0,5 bodov, maximálne 10 bodov*
15. 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 x 10 bodov, zaokrúhlené nahor na celé číslo*

## Výsledné hodnotiace skóre

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

*H = Hz + Σ(hi)*

# Priorizácia projektov

Priorizáciu vykonáva MDV SR v záujme zaistenia dostatočného objemu prostriedkov na financovanie potenciálne najprínosnejších projektov.

MDV SR vedie a priebežne aktualizuje zoznam všetkých registrovaných a posúdených projektov (na základe Žiadosti o prostriedky mechanizmu, ako aj Žiadosti o predbežné posúdenie), v ktorom sú projekty zoradené na základe dosiahnutého výsledného hodnotiaceho skóre. Aktuálny zoznam všetkých registrovaných projektov spolu s ich hodnotením v rámci priorít je uvedený na webovských stránkach MDV SR.

Priorizácia a následné zazmluvňovanie projektov závisí od:

1. výsledného hodnotenia projektu v porovnaní s ostatnými projektami,
2. plánovanej a aktuálnej úrovne kontrahovania / čerpania prostriedkov programu,
3. príspevku projektu k plneniu indikátorov výsledku programu,
4. stavu prípravy a harmonogramu realizácie projektu.

MDV SR priebežne monitoruje vývoj kontrahovania prostriedkov programu vo vzťahu k plánu čerpania a plnenia cieľa podpory (km vybudovanej cykloinfraštruktúry). Rozhodovanie o schválení financovania projektov sa prehodnocuje každé 3 mesiace. V zásade je schvaľované financovanie projektov z hornej časti zoznamu priorít tak, aby boli dosiahnuté plánovaná suma míľniky a ciele Plánu obnovy a odolnosti. Ostatné projekty, ktoré nesplnia podmienku schválenia sú zaradené do tzv. „čakárne“ a môžu byť schválené v nasledovnom kole schvaľovania (ak sa dostanú „nad čiaru“). Žiadatelia projektov sú o relatívnej pozícii ich projektov informovaní.

# Komunikácia výsledku posúdenia

Rozhodnutie o zamietnutí alebo financovaní projektu závisí od výsledkov posúdenia základných technických a rozpočtových kritérií, ako aj výsledku hodnotenia a priorizácie projektov.

Hodnotenie projektov bude prebiehať raz štvrťročne. Predpokladaná dĺžka hodnotiaceho kola je približne 20 pracovných dní od začiatku spustenia hodnotiaceho kola. V prípade veľkého počtu žiadostí si MDV SR vyhradzuje právo predĺžiť dané lehoty na posudzovanie. Aktuálne priemerné lehoty budú uvedené na webovom sídle MDV SR.

## Oznámenie o predbežnom posúdení

Výsledkom predbežného posúdenia je Oznámenie o výsledku predbežného posúdenia.

V prípade kladného výsledku predbežného posúdenia je súčasťou Oznámenia aj informácia o registrácii projektu. Na základe dosiahnutého výsledku (poradia v prioritách) MDV SR informuje Žiadateľa o reálnosti úspechu podania plnej Žiadosti o prostriedky mechanizmu, prípadne navrhne úpravy projektu, resp. odporučí iný (vhodnejší) program na financovanie.

## Oznámenie o výsledku posúdenia

Ak Žiadosť o prostriedky mechanizmu nie je úplná, vykonávateľ vyzve Žiadateľa na doplnenie žiadosti o prostriedky mechanizmu. MDV SR môže požiadať aj o doplnenie a poskytnutie vysvetlení týkajúcich sa faktov uvedených v Žiadosti o prostriedky mechanizmu.

Ak Žiadosť o prostriedky mechanizmu nespĺňa podmienky poskytnutia prostriedkov mechanizmu, MDV SR oznámi túto skutočnosť Žiadateľovi. V oznámení uvedie vykonávateľ aj odôvodnenie nesplnenia podmienok poskytnutia prostriedkov. MDV SR môže odporučiť iný vhodný program financovania, ak je to relevantné.

Oznámenie o nesplnení podmienok poskytnutia prostriedkov mechanizmu je možné písomne namietať podľa ustanovenia § 17 zákona o mechanizme a článku 3.3.3 Systému implementácie plánu obnovy a odolnosti. Na námietky, ktoré nie sú odôvodnené, vykonávateľ neprihliada.

Ak Žiadosť o prostriedky mechanizmu spĺňa podmienky poskytnutia prostriedkov, MDV SR oznámi túto skutočnosť Žiadateľovi. Oznámenie o splnení podmienok poskytnutia prostriedkov mechanizmu ešte nezakladá právny nárok na poskytnutie prostriedkov mechanizmu.

V prípade, ak žiadateľ splnil podmienky poskytnutia prostriedkov mechanizmu, avšak z dôvodu priorizácie iných projektov, resp. nedostatku alokácie prostriedkov mechanizmu, nie je možné so žiadateľom uzatvoriť zmluvu o poskytnutí prostriedkov mechanizmu, MDV SR o tejto skutočnosti Žiadateľa informuje v zasielanom Oznámení.

V prípade, ak žiadateľ splnil podmienky poskytnutia prostriedkov mechanizmu a v zmysle priorizácie ide o preferovaný projekt, MDV SR zašle Žiadateľovi bezodkladne po Oznámení aj Zmluvu o poskytnutí prostriedkov mechanizmu, podmienečne vo výške nárokovaného príspevku (predpokladanej hodnoty stavby podľa projektovej dokumentácie, a nárokované výdavky na prípravu projektovej dokumentácie) očisteného o  prípadné neoprávnené položky, identifikované v priebehu posúdenia Žiadosti o poskytnutie príspevku.

Žiadateľ je povinný bezodkladne vykonať verejné obstarávanie na realizáciu stavby a stavebný dozor a následne doplniť podklady k Žiadosti v zmysle kapitoly 4.3.

Po kontrole verejného obstarávania a víťaznej cenovej ponuky má MDV SR právo na krátenie príspevku o neoprávnené aktivity, resp. o čiastku presahujúce benchmarkované jednotkové ceny.

# Záverečné ustanovenia

Táto metodika posudzovania, hodnotenia a priorizácie projektov cyklistickej infraštruktúry v rámci Plánu obnovy a odolnosti bola schválená MDV SR dňa 28.12.2021 a je účinná do odvolania.

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

1. za priame napojenie sa považuje dovedenie budovanej cyklistickej trasy s adekvátnou funkčnou úrovňou až k cyklostojanom daného objektu. [↑](#footnote-ref-1)
2. význam závisí od príslušného indikátora (počtu zamestnancov, žiakov / študentov a počtu nastupujúcich v pracovné dni medzi 5-9h): 1 bod na 100 jednotiek, max 5 bodov za každý napojený objekt / areál. [↑](#footnote-ref-2)
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). [↑](#footnote-ref-3)