



Stav mostov na cestách II. a III. triedy sa zhoršuje

Mostné objekty sú vzhľadom na svoj strategický význam jednou z rozhodujúcich súčastí cestnej siete.¹⁾ NKÚ SR počas roka 2017 vypracoval odbornú štúdiu s cieľom zistiť odpoveď na nasledujúcu otázku: Boli verejné prostriedky na výstavbu, opravu a údržbu mostných objektov na cestách II. a III. triedy vynakladané efektívne a bolo ich množstvo dostatočné? Jedným zo záverov štúdie je zistenie, že **za obdobie rokov 2013 – 2016 neprišlo k zlepšeniu stavebného stavu mostov na cestách II. a III. triedy** (obr. 1). Práve naopak, vzrástol počet mostov v uspokojivom, zlom a veľmi zlom stave, a teda verejné prostriedky investované na výstavbu, opravu a údržbu mostných objektov na cestách II. a III. triedy neboli dostatočné, resp. nemuseli byť vynaložené efektívne.

Ako sú na tom mosty

5 439 mostov

je na cestách II. a III. triedy.

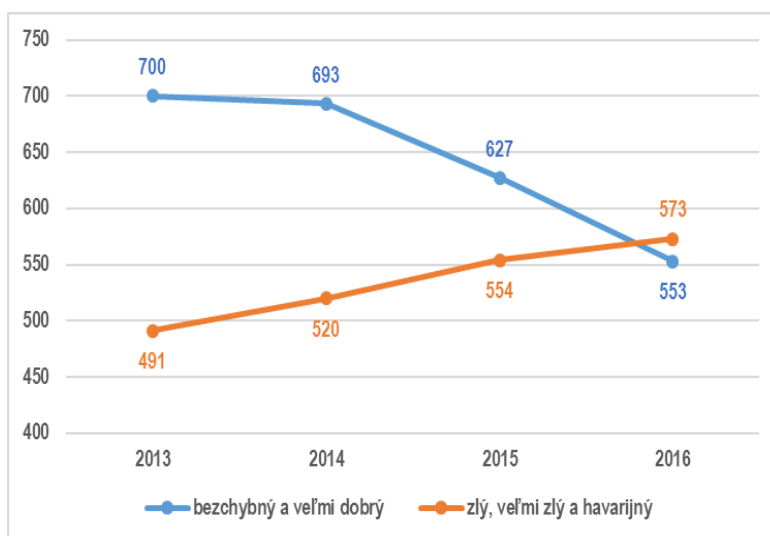
592 mostov

je v zlom, veľmi zlom a havarijnom stave.

82 mostov

pribudlo do zlého, veľmi zlého a havarijného stavu za obdobie rokov 2013 – 2016.

Obr. 1: Vývoj stavebného stavu mostov v najlepších a najhorších kategóriách za obdobie 2013 – 2016



Zdroj: SSC, údaje k 1.1.2017 z augusta 2017

Príčiny zhoršovania stavu mostov vyplývajú najmä z dlhodobou zanedbanou údržbou mostov a nedostatku finančných prostriedkov na údržbu a opravy mostov, ako aj z odkladania rekonštrukcií v prípade mostov za hranicu plánovanej životnosti. Mnohé mosty boli postavené ešte v období krátko po druhej svetovej vojne a v súčasnosti sa tak blížia k hranici svojej technickej životnosti. Za posledných 25 rokov bolo na cestách II. a III. triedy postavených len približne 100 mostov, čo predstavuje zhruba 2 % z ich súčasného celkového počtu. **Podľa evidencie SSC-CDB je na cestách II. a III. triedy až 1 733 mostov, ktorých vek presahuje 65 rokov, čo z celkového počtu mostov na uvedených cestách predstavuje takmer 32 %.** Súčasne sú mosty systematicky preťažované nákladnou dopravou. **Zaťaženie ciest II. a III. triedy (vrátane mostov) sa podľa našich zistení ešte zvýšilo po implementácii mýtného systému na cestách I. triedy v roku 2014.** Porovnanie počtov obchádzajúcich vozidiel počas rokov 2014 a 2015 ukázalo výrazné zvýšenie počtu týchto vozidiel na cestách II. a III. triedy. V prípade vozidiel s celkovou hmotnosťou nad 12 ton sa kvantita prejazdu zvýšila takmer dvojnásobne.

V štúdiu boli identifikované **tri rizikové faktory**, ktoré brzdia výstavbu, opravu a údržbu mostných objektov na cestách II. a III. triedy: **strategické postupy, podfinancovanie a procesy používané pri výbere mostov** na výstavbu, opravu alebo údržbu.

Prvým faktorom je nastavenie stratégie a postupu jej implementácie v samotnom procese vynakladania verejných prostriedkov. **Základným strategickým dokumentom**, z ktorého sa v SR vychádza pri vynakladaní prostriedkov

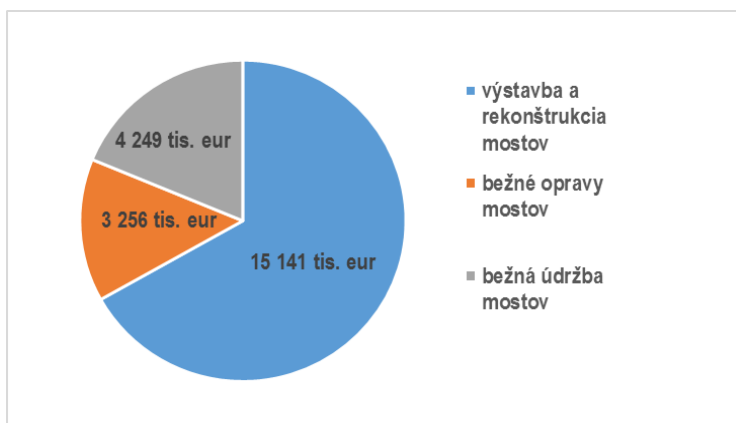
¹⁾ Podľa údajov k 1. 1. 2017 celkový počet mostov, o ktoré sa stará štát prostredníctvom NDS a SSC, je 2 541. Z uvedeného počtu sa 359 mostov nachádza na diaľniciach, 307 na rýchlostných komunikáciách a 1 875 mostov sa nachádza na cestách I. triedy. Na cestách II. a III. triedy sa nachádza spolu 5 439 mostov, z toho najviac mostov je v Prešovskom a Banskobystrickom kraji, najmenej v Bratislavskom kraji.



na výstavbu, opravu a údržbu mostných objektov na cestách II. a III. triedy, je **Strategický plán rozvoja a údržby ciest II. a III. triedy**, ktorý detailnejšie rozpracováva Stratéziu rozvoja dopravy SR do roku 2020. **Napriek tomu, že počet mostov v zlom, veľmi zlom a havarijnom stave tvorí z celkového počtu mostov na cestách II. a III. triedy takmer 11 % (takmer 600 mostov), bolo v tomto dokumente zabudovaných iba 10 projektov realizácie rekonštrukcie mostov, čo je v rámci procesu SEA (Strategic Environmental Assessment) najmenej hodnotených projektov.** Potvrdilo sa, že strategické materiály sa podstatnou mierou zaoberajú len cestami II. a III. triedy a v nedostatočnej miere sa venujú spracovaniu problematiky mostných objektov na týchto cestách. Za komplexnú starostlivosť o mosty sú zodpovedné príslušné regionálne správy ciest, ktorých zriaďovateľom, resp. zakladateľom sú samosprávne kraje – VÚC. **Žiaden z preverovaných subjektov však nemal spracovanú tzv. štúdiu uskutočniteľnosti opráv na cestách a mostoch.** Na základe týchto zistení možno konštatovať, že **neexistuje systémový prístup v oblasti správy a údržby ciest vrátane mostných objektov.**

Druhý faktor predstavuje nedostatočné financovanie. **V sledovanom období rokov 2013 – 2016 sa do výstavby a rekonštrukcií mostov na cestách II. a III. triedy investovali len cca 3 % z celkových výdavkov na cesty II. a III. triedy (vrátane mostov), a to vo výške približne 15 mil. eur (obr. 2).** Ak by sme zahrnuli aj výdavky na bežnú údržbu a opravy mostov, tak by to z celkových výdavkov na cesty II. a III. triedy predstavovalo 4,6 % (takmer 23 mil. eur). Výška vynakladaných finančných prostriedkov nedokáže pokryť skutočné potreby rekonštrukcie, údržby a opráv mostov, keďže ich stav sa zhoršuje. V rámci aktualizácie prípravy stratégie je teda nevyhnutné **prípraviť udržateľný plán financovania mostov na cestách II. a III. triedy, a to tak z pohľadu ich výstavby a rekonštrukcie, ako aj z pohľadu údržby a opráv.**

Obr. 2: Výdavky na mosty na cestách II. a III. triedy za 2013 – 2016

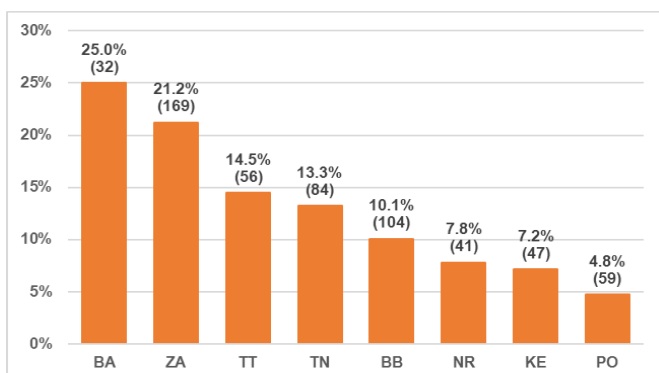


Zdroj: VÚC, regionálne správy ciest

Majoritu finančných zdrojov potrebných pre zabezpečenie finančného krytia realizácie opatrení a projektov rekonštrukcie a výstavby ciest II. a III. triedy (vrátane mostov), by mali predstavovať finančné prostriedky EŠIF, alokované najmä v IROP 2014 – 2020. Keďže došlo k posunu výziev až do roku 2016, zazmluvňovanie prebiehalo až v roku 2017 a čerpanie bude reálne možné až v roku 2018. Indikatívna alokácia uvedená v zatiaľ vyhlásenej výzve IROP-PO1-SC11-2016-11 na zlepšenie dostupnosti k infraštruktúre

TEN-T a cestám I. triedy s dôrazom na rozvoj multimodálneho dopravného systému predstavuje cca 140,9 mil. eur (zdroj EÚ). **V rámci 1., 2. a 3. hodnotiaceho kola výzvy bolo na základe údajov Ministerstva pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR k 10. 10. 2017 schválených, resp. predložených žiadostí v celkovej sume cca 82,0 mil. eur (58,2 %).** Projekty by sa mali zamerať najmä na mosty v najhoršom stave (zlý, veľmi zlý a havarijný), ktorých bolo 592 v roku 2016. Najvyšší podiel mostov v kategóriách zlý, veľmi zlý a havarijný bol evidovaný v Bratislavskom a Žilinskom kraji (obr. 3).

Obr. 3: Podiel (počet) mostov v zlom, veľmi zlom a havarijnom stave v 2016 v samosprávnych krajoch



Zdroj: SSC

Tretí faktor pri vynakladaní prostriedkov predstavuje samotný proces výberu mostov. V tomto kroku je kľúčová prioritizácia mostov na základe ich diagnostiky. Uplatňuje sa jednotný prístup k diagnostike pre všetky typy ciest v SR. Vykonávanie diagnostiky mostov je finančne veľmi náročné a zabezpečuje ho iba niekoľko spoločností v rámci SR. Okrem špeciálnej diagnostiky mostov sa robia bežné a hlavné



prehliadky mostov. Bežné prehliadky sa robia každý rok a hlavné prehliadky mostov sa robia na základe poverenia Ministerstva dopravy a výstavby SR a musí ich vykonávať odborne spôsobilá osoba. Hlavné prehliadky sú najvyššou formou odbornej revízie, ktorou zisťujeme aktuálny stav mosta. Počet hlavných prehliadok v roku 2016 bol za sledované obdobie 2013 – 2016 najnižší, pričom predstavoval len 7 % z celkového počtu prehliadok (4 479). Čo sa týka inštitútu diagnostiky mostov, **v rokoch 2013 – 2016 bolo v celej SR diagnostikovaných len 24 mostov** (inštitút diagnostiky mostov sa vôbec nevyužil v Bratislavskom, Trnavskom, Trenčianskom ani v Prešovskom kraji).

Pri posudzovaní stavu mostov zohráva svoju úlohu aj subjektívne posúdenie stavu mostov odbornými hodnotiteľmi, ktorých je v súčasnosti minimálny počet. **Pre jednotlivých správcov ciest SR bolo na rok 2016 vyškolených len 44 pracovníkov poverených výkonom hlavných a mimoriadnych prehliadok mostov, z toho pre jednotlivé samosprávne kraje 24 osôb.** V prepočte má v priemere jedna odborne spôsobilá osoba povinnosť zvládnuť cca 226 bežných mostových prehliadok za rok, čo predstavuje zhruba jednu bežnú mostovú prehliadku na jeden pracovný deň a minimálne jedenkrát za štyri roky hlavnú prehliadku mosta. **Nedostatok počtu odborne spôsobilých osôb sa výstražne ukázal napríklad v Trnavskom kraji, kde sa v sledovanom období nevykonala žiadna bežná prehliadka mosta,** čo mohlo ovplyvniť objektívne získavanie informácií o prevádzkovom stave nimi spravovaných mostov.

Z uvedených zistení vyplýva, že pri súčasnom nastavení systému financovania výstavby, opravy a údržby mostných objektov na cestách II. a III. triedy nemožno zastaviť zhoršovanie ich prevádzkového stavu. NKÚ SR konštatuje, že ani rozpočet verejnej správy na rok 2018 nevytvára predpoklady na zmenu trendu zhoršovania stavu mostných konštrukcií na cestách II. a III. triedy. Uvedený negatívny trend zhoršovania stavu mostov na cestách II. a III. triedy v Slovenskej republike a nedostatočné financovanie opráv a investícií v súčasnosti si bude preto v budúcnosti vyžadovať vyššie finančné zdroje. Zároveň predstavuje vysoké riziko zhoršenia kvality dopravnej dostupnosti ciest vyšších tried s negatívnym dosahom na kvalitu života obyvateľov mimo hlavných dopravných spojení.

Viac informácií možno nájsť v odbornej štúdii **Efektívnosť vynakladania verejných prostriedkov na výstavbu, opravu a údržbu mostných objektov na cestách II. a III. triedy.**

*Autor: Jana Juriová / jana.juriova@nku.gov.sk
odbor analytický / sekcia stratégie*