

**KOMENTÁR K TECHNICKÝM PODMIENKAM (TP) 019 –  
DOKUMENTÁCIA STAVIEB CIEST**

## OBSAH

1	Všeobecná časť.....	3
2	Komentár k vybraným kapitolám .....	4
2.1	Základný dokument .....	4
2.2	Príloha č. 2 Požiadavky na spracovanie dokumentácie stavby .....	5
2.3	Príloha č. 3 I. Požiadavky a podklady na vypracovanie štúdie uskutočniteľnosti .....	6
2.4	Príloha č. 3 II. Metodické pokyny a odporúčania na vypracovanie štúdie uskutočniteľnosti ..	7
2.5	Príklady odporúčaných postupov spracovania Štúdie uskutočniteľnosti .....	10
2.6	Príloha č. 4 Základné náležitosti dokumentácie stavebného zámeru (DSZ) .....	15
2.7	Príloha č. 5 I. Podklady a požiadavky na vypracovanie Dokumentácie pre územné rozhodnutie (DÚR).....	16
2.8	Príloha č. 5 II. Základné náležitosti Dokumentácie pre územné rozhodnutie (DÚR) .....	16
2.9	Príloha č.6 I. Podklady a požiadavky na vypracovanie dokumentácie na stavebné povolenie (DSP) 17	
2.10	Príloha č. 6 II. Základné náležitosti dokumentácie na stavebné povolenie (DSP).....	17
2.11	Príloha č. 7 Základné náležitosti dokumentácie na ohlásenie stavby (DOS).....	18
2.12	Príloha č. 8 I. Podklady a požiadavky na vypracovanie dokumentácie na územné rozhodnutie a stavebné povolenie (DÚRSP).....	20
2.13	Príloha č. 8 II. Základné náležitosti dokumentácie na územné rozhodnutie a stavebné povolenie (DÚRSP) .....	21
2.14	Príloha č.9 I. Podklady a požiadavky na vypracovanie dokumentácie na realizáciu stavby (DRS) 21	
2.15	Príloha č. 9 II. Základné náležitosti dokumentácie na realizáciu stavby (DRS) .....	21
2.16	Príloha č. 10 Základné náležitosti dokumentácie na ponuku (DP) .....	22
2.17	Príloha č. 11 I. Podklady a požiadavky na vypracovanie dokumentácie na stavebné povolenie a realizáciu stavby (DSPRS).....	22
2.18	Príloha č. 11 II. Základné náležitosti dokumentácie na stavebné povolenie a realizáciu stavby (DSPRS) .....	23
2.19	Príloha č.12 Základné náležitosti dokumentácie na vykonanie prác (DVP).....	23
2.20	Príloha č.13 Základné náležitosti dokumentácie skutočnej realizácie stavby (DSRS) .....	23

## 1 Všeobecná časť

Predmetom Komentára je spracovanie objasnenia vybraných kapitol a ich niektorých ustanovení aktualizovaného znenia Technických podmienok (TP) 019 – Dokumentácia stavieb ciest, ktorých spracovanie prebiehalo počas roku 2020. Požiadavka na Komentár vyplynula z neskôr zaslaných pripomienok MDV SR, SSC a odbornej verejnosti k vybraným článkom, k rozsahu a obsahu jednotlivých stupňov projektovej dokumentácie (PD) na stavbu ciest. Cieľom je ozrejmiť používateľom procesnú schému prípravy stavieb v súlade s aktuálne platnými predpismi, príručkami, prípadne požiadavkami schvaľovacích orgánov pre financovanie stavieb ciest tak, aby bola zrejma implementácia v praxi.

Technické podmienky (TP) 019 majú slúžiť ako metodický návod na stanovenie rozsahu projektovej dokumentácie stavieb pozemných komunikácií, hlavne pre Slovenskú správu ciest (ďalej SSC), Národnú diaľničnú spoločnosť a.s. (ďalej NDS), ale aj pre samosprávne kraje, mestá a ostatné orgány, inštitúcie, projekčné spoločnosti a iné spoločnosti. Účelom TP je zjednotiť požiadavky na obsah a skladbu projektovej dokumentácie pozemných komunikácií, dokumentácie pre údržbu a prevádzku jednotlivých stavebných objektov, z ktorých pozostáva pozemná komunikácia. Navrhované TP slúžia tiež pre obstarávateľov ako podklad pre tendrové podmienky jednotlivých stupňov projektovej dokumentácie.

Aktuálne TP 019 nadväzujú na technické podmienky z roku 2006 (TP 019/2006) avšak obsahujú viaceré zmeny, týkajúce sa obsahu a skladby technickej dokumentácie pozemných komunikácií, na základe požiadavky Objednávateľa zavádzajú požiadavky na projektovú dokumentáciu pre ohlásenie stavby (DOS), zlúčené stupne projektovej dokumentácie (DÚRSP, DSPRS), upravujú a spresňujú podrobnosti všetkých stupňov projektovej dokumentácie podľa požiadaviek praxe, čo nie je v rozpore s platným stavebným Zákonom č. 50/1976 Zb. a súvisiacimi vyhláškami. Zjednocujú členenie dokumentácie od Štúdie uskutočniteľnosti až po DRS/DVP na identické časti A až G. Zároveň sa v súčasnosti pripravuje nový stavebný zákon a je pravdepodobné, že tieto technické podmienky budú musieť byť následne revidované tak, aby boli v súlade s novými legislatívnymi požiadavkami a stanovenými administratívnymi postupmi spojenými s povoľovacím procesom stavieb.

Komentár v primeranom rozsahu vysvetľuje aj niektoré hlavné zmeny, ktoré vyplývajú z nového návrhu stavebného zákona, majúce zásadný dopad na súčasné postupy resp. obsah projektovej dokumentácie.

Zavedené tzv. zlúčené stupne projektovej dokumentácie vychádzajú z požiadaviek Objednávateľa a zo súčasnej potreby a praxe na prípravu dokumentácie najmä pre projekty navrhované na spolufinancovanie z Európskych štrukturálnych a investičných fondov (ďalej EŠIF) a iných finančných nástrojov EÚ (Connecting Europe Facility – CEF), ktoré sú rozsahom rôzneho charakteru (novostavba, modernizácia, rekonštrukcia). Aktuálne zaužívaný proces vypracovania projektovej dokumentácie pozemných komunikácií a získavania príslušných povolení spôsobuje, že z časového hľadiska sú mnohé cestné, ale aj iné dopravné projekty vzhľadom na sedemročné plánovacie obdobie Európskeho spoločenstva nerealizovateľné, preto sa hľadajú optimálne spôsoby skrátenia procesu projektovej prípravy, v závislosti na charaktere a rozsahu stavby. Najčastejšie aplikované je zlúčenie dokumentácií stupňov DSP a DRS, ktoré môže priniesť pri jednoduchších stavbách skrátenie lehoty projektovej prípravy.

Rozsah a podrobné členenie obstarávanej projektovej dokumentácie, ktorý je definovaný v jednotlivých prílohách, je však potrebné pri spracovaní požiadaviek Obstarávateľa a súťažných podkladov pre verejné obstarávanie prispôbiť špecifickým požiadavkám projektu, prípadne osobitným podmienkam poskytovateľa grantu. Týka sa to aj projektovej Dokumentácie na ohlásenie stavby (ďalej DOS), ktorá v prípade žiadosti o poskytnutie grantu sa používa ako samostatná príloha, pričom dôležitým dokumentom je „výkaz-výmer“ stavby, ktorý spolu s technickou správou slúži na posúdenie oprávnenosti výdavkov a určenie výšky nenávratného finančného príspevku (ďalej NFP). Podmienky poskytnutia príspevku z jednotlivých operačných programov sú štandardne upravené v príručkách pre žiadateľa. Nižšie sú uvedené príklady z operačných programov, z ktorých sa bežne spolufinancuje výstavba projektov cestnej infraštruktúry, pričom texty sa mierne líšia podľa dobrej praxe a skúseností príslušného Riadiaceho orgánu.

## Integrovaný regionálny operačný program

### Príručka pre žiadateľa verzia 4.0

Str. 52, bod 26 „Podmienka, že žiadateľ má vysporiadané majetko-právne vzťahy a povolenia na realizáciu aktivít projektu“, písmeno c)

...

„Projektová dokumentácia stavby (overená autorizovanou osobou a overená v stavebnom konaní) vrátane výkazu výmer - Žiadateľ predkladá projektovú dokumentáciu, minimálne v stupni PD, na základe ktorej bolo vydané právoplatné stavebné povolenie alebo oznámenie príslušného stavebného úradu, že nemá námietky voči predloženému stavebnému ohláseniu. V prípade, keď je riešená len časť objektu, resp. v prípade projektov rozširovania existujúcich budov, je nevyhnutné graficky vyznačiť, ktorých častí sa týka realizácia projektu (toto označenie je postačujúce zaznačiť vo výkrese celkovej situácie stavby, resp. v pohľadoch.)“

## Cezhraničná spolupráca SK/PL

### Príručka pre prijímateľa, str. 321, bod. 3.5.1

„ii. v kategórii „infraštruktúra a stavebné práce“ je požadovaný širší opis plánovaných aktivít, uvedený v žiadosti o finančný príspevok a v prílohách. V rozpočte je potrebné uviesť prepojenie s podrobnými dokumentmi priloženými k žiadosti, t.j. projektovo-technickou dokumentáciou a adekvátne podrobné odhadované položkové rozpočty spracované na základe výkazu výmer.“

Členenie na Požiadavky (časť I) a Náležitosti (časť II.) vychádza z praxe a z požiadaviek najväčších investorov (SSC, NDS). Časť „Požiadavky“ popisuje konkrétne požiadavky v rámci verejného obstarávania jednotlivých stupňov projektovej dokumentácie, prispôsobené predmetu obstarávania a časť „Náležitosti“ upresňuje usporiadanie projektovej dokumentácie a niektoré špecifiká, ktoré sú obvykle definované aj v technických normách a súvisiacich predpisoch.

V rámci časti „Náležitosti“ pre jednotlivé stupne projektovej dokumentácie je navrhnuté jednotné členenie a označenie obsahovo zhodných častí projektovej dokumentácie, pričom sa vychádzalo zo štruktúry a alfanumerického označenia používaného v rámci DSZ (viď. Príloha č. 2 k Vyhláške č. 83/2008, ktorou sa vykonáva zákon č. 254/1998 Z.z. o verejných prácach). Cieľom bolo zredukovať obsahovo totožné dokumenty, ale rozdielne označované, čo má prispieť k lepšej prehľadnosti a zjednodušeniu a kontrole kompletnosti jednotlivjej projektovej dokumentácie.

Podobný systém sa používa v ČR (viď. vyhláška č. 499/2006 Sb. o dokumentácii stavieb), ktorá upravuje aj jednotný systém číslovania skupín objektov v rámci projektovej dokumentácie, ako je to tiež navrhnuté v aktualizácii TP 019. Týmto sa zároveň zjednodušuje systém výmeny a archivácie projektovej dokumentácie medzi projekčnými organizáciami a investormi, či správcami infraštruktúry na všetkých úrovniach a tiež orientácia dotknutých zamestnancov v dokumentácii.

## 2 Komentár k vybraným kapitolám

### 2.1 Základný dokument

Nižšie sú uvedené komentáre k vybraným bodom Základného dokumentu:

#### 3.2 Štúdie (ŠT)

- Kapitola je zachovaná z pôvodných TP 019/2006.
- Ako samostatný bod sú vyčlenené tzv. „plánovacie“ štúdie uskutočniteľnosti (ŠTU).

##### 3.2.1 Technické štúdie (TŠ)

- Kapitola je zachovaná z pôvodných TP 019/2006.
- Doplnená textácia technických štúdií k technologickým systémom.

- V aktualizovaných TP 019 technická štúdiá nie je chápaná ako ťažisková, ale skôr ako jedna z čiastkových štúdií spracovávaných pre projekt v predprípravnej fáze (pre technologické časti až v priebehu prípravy). Samostatné technické štúdié obyčajne nie sú dostatočným podkladom pre zabezpečenie financovania (väčších) projektov. Musia byť doplnené o environmentálne štúdié (resp. EIA) a o ekonomickú časť v zmysle požiadaviek financujúcich inštitúcií. Pre veľké projekty SSC a NDS sú technické štúdié prakticky totožné so štúdiou uskutočniteľnosti.

### 3.2.2 Špeciálne štúdie

- Kapitola je zachovaná z pôvodných TP 019/2006.

### 3.2.3 Štúdie uskutočniteľnosti (ŠTU)

- Bola doplnená ako nová podkapitola z dôvodu požiadaviek praxe vyplývajúcej z požiadaviek financujúcich inštitúcií na komplexné posúdenie dopadov, spoločenských prínosov a ekonomickej efektivity projektu.

Úloha ŠTU je v revidovaných TP značne posilnená. ŠTU predstavuje súhrnnú dokumentáciu, ktorá kumuluje všetky poznatky získané z čiastkových štúdií, preukazne popisuje proces hodnotenia a výberu alternatív a variantov nielen v predprípravnej fáze, ale aj následne v priebehu spracovania jednotlivých stupňov projektovej dokumentácie je dopĺňaná o opis celého procesu prípravy (vrátane EIA) a vývoja technického riešenia, investičných nákladov a socio-ekonomických parametrov projektu. Týmto je zabezpečené, že v každom okamihu má Investor k dispozícii pre schvaľovacie a financujúce inštitúcie ucelené a aktuálne informácie, požadované v rámci rozhodovacieho procesu o ďalšom pokračovaní prípravy projektu, resp. jeho financovaní.

#### Zdôvodnenie:

V súčasnej praxi sa v predprípravnej fáze obyčajne spracovávajú vyhľadávacie a koncepčné technické štúdié trasovania a výškového vedenia pozemných komunikácií. Environmentálne aspekty sú v nich riešené len okrajovo a sú preto predmetom významných zmien v rámci procesu EIA. K ďalším, často významným zmenám dochádza v priebehu projektovej prípravy na základe dodatočných požiadaviek pri územnom a stavebnom konaní. Kým sa projekt dostane do predrealizačnej fázy, ubehne často niekoľko rokov. V prípade veľkých projektov, schválenie financovania podlieha opätovnému posudzovaniu tretími stranami – najmä JASPERS/EK, príp. ÚHP pri MF SR (pre aktuálne programové obdobie 2014-2020 na základe všeobecného nariadenia sa považuje za veľký projekt s celkovými investičnými nákladmi vrátane výkupov pozemkov nad 75 mil. EUR, príp. nad 10 mil. EUR pre posúdenie ÚHP <https://www.mfsr.sk/sk/financie/hodnota-za-peniaze/hodnotenie-investicnych-projektov/hodnotenie-investicnych-projektov.html>). V tom čase je už projekt často aj v kľúčových parametroch odlišný a nezodpovedá pôvodnej technickej štúdii. Predpokladané investičné náklady sú niekedy aj násobne vyššie ako pôvodné odhady. Rovnako pôvodné dopravno-inžinierske predpoklady často nezodpovedajú aktuálnej situácii, čo vedie k spochybneniu celého procesu výberu alternatív. Z týchto dôvodov sa v praxi spracovávajú (nové) štúdié uskutočniteľnosti až po ukončení prípravy projektov, čo má dopad na posun začatia výstavby a v mnohých prípadoch ich výsledkom je spochybnenie adekvátnosti technického riešenia či návrh na výhodnejšiu alternatívu projektu.

### 3.3 Dokumentácia EIA

- Kapitola je zachovaná z pôvodného TP,
- Textácia je mierne aktualizovaná.

## 2.2 Príloha č. 2 Požiadavky na spracovanie dokumentácie stavby

Príloha špecifikuje a upresňuje informácie na titulnej strane dokumentácie a v popisovom poli, udáva požiadavky na ortofotomapu a počty tlačených výtlačkov, atribúty digitálnej formy, špecifikácie formátov výkresov, orientačné číslovanie stavebných objektov. Podrobnejšie špecifikácie môže Objednávateľ upraviť v rámci zmluvných podmienok.

## 2.3 Príloha č. 3 I. Požiadavky a podklady na vypracovanie štúdie uskutočiteľnosti

Príloha č. 3 I. v novom TP 019 plne nahrádza prílohu č. 3 v pôvodných technických podmienkach. Predstavuje pomôcku pre Objednávateľov s definovaním základných náležitostí zadania štúdie uskutočiteľnosti. Výberom príslušných častí ju možno použiť aj na špecifikáciu čiastkových štúdií (napr. dopravnej, technickej či technicko-ekonomickej). Obsahovo vychádza z pôvodnej štruktúry:

### 1. Identifikačné údaje projektu

- Zachovaná je pôvodná textácia, len neodborný výraz „druh cesty“ bol nahradený termínom „funkčná trieda“.
- Definovanie špecifikácie funkčnej triedy a kategórie komunikácie je relevantné jedine v prípade, že zadanie (projektovej alebo čiastkovej) štúdie nadväzuje na predtým spracované (strategické, koridorové alebo technické štúdie). V opačnom prípade odporúčame uvádzať formuláciu „nešpecifikované“, resp. je to predmetom zadania ŠTU.

### 2. Zadané štúdie

- Bod 2 pôvodného predpisu (zdôvodnenie štúdie) je rozšírený o definovanie cieľov štúdie (vrátane vhodných príkladov formulácií), komplexnosti štúdie v zmysle požadovaných aspektov (technické, dopravné, ekonomické, environmentálne), ktoré má štúdia obsahovať a o podrobnosti, t. j. požadovaný rozsah (etáp) spracovania štúdie.

### 3. Podklady a údaje návrhu variantov

- Ide o prepracovaný bod 3 pôvodných TP019/2006, presunom vybraných bodov v zmysle logického postupu spracovania.
- Vymedzenie záujmového územia presunutú z pôvodného bodu 2.1).
- Získanie podkladov o území a dopravno-inžinierskych údajov tiež býva obyčajne predmetom zadania štúdie, v takom prípade ich Objednávateľ neposkytuje.

## 4. Požiadavky

### 4.1 Všeobecné požiadavky

- Zachovaná textácia z pôvodného predpisu.

### 4.2 Technické požiadavky

- Bola presunutá textácia z bodu 3.3 pôvodného predpisu – technické požiadavky na stavebné objekty pozemných komunikácií.
- Doplnené o požiadavky na napojenie na verejné technické vybavenie dotknutého územia, ktoré patrí tretím stranám (napr. vodohospodárske inštitúcie, správcovia energetických sietí, ŽSR, prípadne tiež tzv. „design manuály“ samospráv a pod).

### 4.3 Základné parametre technického riešenia

- Základné parametre technického riešenia (návrhové kategórie, triedy vozovky a pod.) - majú byť predmetom analýz a optimalizácie návrhov v rámci (technickej) štúdie, a preto vo všeobecnosti nemôžu byť súčasťou požiadaviek na jej zhotovenie. Uvádzajú sa teda len v prípade, že zadanie (projektovej alebo čiastkovej) štúdie nadväzuje na relevantné, predtým spracované (strategické, koridorové alebo technické štúdie).

## 5. Metodické pokyny k riešeniu

- Ide o doplnenú časť, ktorá nahrádza v pôvodnom predpise len vágny odkaz na prílohu. Po novom oveľa podrobnejšie definuje rámcové požiadavky na spracovanie najvýznamnejších častí štúdie (technické riešenie návrhov, dopravný model, porovnanie a hodnotenie návrhov, atď.) v zmysle najlepšej súčasnej praxe, vychádzajúcej zo spolupráce s JASPERS, príp. ÚHP.

## 6. Náležitosti dokumentácie

- V súlade s pôvodnými TP 019/2006, náležitosti Štúdie sú podrobne popísané (odkaz na prílohu 3.III.)

## 7. Spôsob a lehoty prerokovania

- V súlade s pôvodnými TP 019/2006, konkrétne spôsoby prerokovania a lehoty si zdefiniuje Objednávateľ podľa typu projektu.

## 8. Požiadavky na vyhotovenie dokumentácie

- V súlade s pôvodnými TP 019/2006, konkrétne požiadavky si definuje Objednávateľ podľa potreby.

## 9. Ostatné požiadavky

- Definuje Objednávateľ podľa potreby.

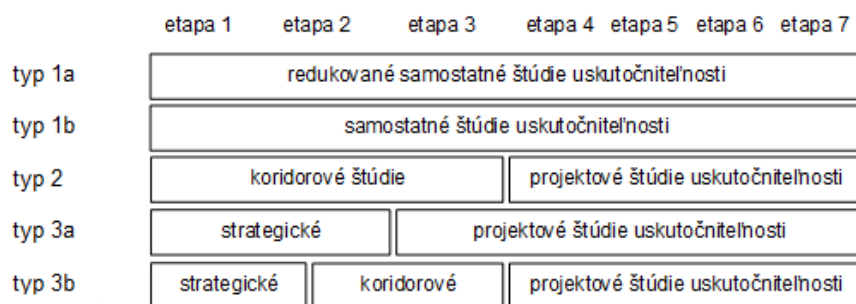
## 2.4 Príloha č. 3 II. Metodické pokyny a odporúčania na vypracovanie štúdie uskutočniteľnosti

Príloha č. 3.II v revidovanom TP 019 je novou prílohou, ktorej cieľom je stručné zhrnutie základných požiadaviek pri spracovávaní kľúčových častí štúdií uskutočniteľnosti, resp. čiastkových technických, dopravnno-inžinierskych a ekonomických štúdií.

Obsah a rozsah aplikácie Prílohy 3, vrátane postupnosti spracovania štúdií závisí od špecifik konkrétnych projektov, geografickej miery, úrovne komplexnosti problému, cieľov a alternatív riešenia, a najmä od požiadaviek Investora, prípadne financujúcej inštitúcie.

Preto sa už v predprípravnej fáze odporúča intenzívna komunikácia s predpokladanými budúcimi financujúcimi subjektami (v súčasnej praxi je to napr. pre projekty financované z eurofondov JASPERS, prípadne ÚHP MF SR), či dotknutými samosprávami alebo mimovládnyimi organizáciami.

Na obrázku 1 je uvedená názorná schéma k rôznym možným postupom spracovania štúdií uskutočniteľnosti.



Obrázok 1 Postupnosť spracovania Štúdií uskutočniteľnosti podľa typu projektu

Pre vysvetlenie postupov a účely tohto komentára môžeme definovať zhruba nasledovnú typológiu projektov podľa ich charakteru:

### Typ 1 – Samostatné projekty

Pre samostatné projekty – ako sú napr. stavby nových a preložky ciest nižších tried, novostavby a prestavby úrovňových križovatiek, sa spracuje samostatná ucelená štúdia uskutočniteľnosti v zmysle všetkých náležitostí a postupu podľa Prílohy 3.III (typ 1b).

Pre jednoduchšie samostatné projekty – ako sú napr. rekonštrukcie, príp. drobné úpravy trasy, či zvyšovanie bezpečnosti existujúcich úsekov pozemných komunikácií, môže Objednávateľ na základe

dohody s nadriadenými (MDV SR), resp. financujúcimi inštitúciami obsah zadania primerane redukovať (typ 1a).

Napríklad pre projekty, pre ktoré nie je možné definovať žiadne alternatívy alebo varianty technického riešenia, nie je potrebné spracovať porovnanie a výber alternatív; pre projekty, ktoré objektívne nepriťahujú žiadne významné benefity (napr. obnova pôvodného technického stavu), sa nevyžaduje spracovanie ekonomickej časti CBA; pre projekty, ktoré zjavne nebudú mať dopady na chránené zložky životného prostredia, nie je nutné vykonať environmentálne prieskumy; pre projekty, pre ktoré sa neočakáva vplyv na distribúciu a smerovanie prepravných prúdov v rámci dopravnej siete, sa môže upustiť od spracovania dopravného modelu, a pod.

## Typ 2 – Navzájom previazané projekty

Pre projekty, ktoré na seba nadväzujú, ako súčasť (etapy) ucelených cestných ťahov alebo uzlov (obchvaty väčších miest), prípadne riešia viacero úprav rovnakého alebo obdobného typu (odstraňovanie bodových závad, zlepšovanie priepustnosti úsekov a pod.) so synergickým efektom pozdĺž spoločného koridoru, sa odporúča spracovanie tzv. koridorovej štúdie uskutočniteľnosti, v rámci ktorej sa jednotlivé riešenia skoordínujú do výsledných projektov s cieľom zabezpečiť súlad technických riešení a maximalizovať ekonomické prínosy, inak možno samostatne nepriechných projektov.

Koridorová štúdia pokrýva prvé tri etapy štúdie uskutočniteľnosti (viď kap. 1, Príloha 3.III) a je spoločná pre všetky dotknuté projekty. Pre jednotlivé čiastkové projekty koridoru sú nadväzne spracovávané samostatné projektové štúdie uskutočniteľnosti v zmysle etáp 4.-7. Príslušné kapitoly, výkresová dokumentácia a iné podklady sú dopĺňané priamo do pôvodnej koridorovej štúdie, čím sa zabezpečí, že sú v jednom dokumente dostupné všetky požadované informácie z celého postupu prípravy projektu pre schvaľovacie a financujúce inštitúcie.

## Typ 3 – Strategicky významné projekty

Ide najmä o projekty novej výstavby diaľnic a iných významných ciest s investične náročnými stavebnými objektami stavbami (tunely, dlhé mosty a pod.). Ich potrebu a efektívnosť je zvyčajne potrebné dôkladne preukázať posúdením a porovnaním viacerých možných alternatív (skapacitnenia existujúcej cesty), či variantmi trasovania a súvisiacich investícií. Preto strategicky významné projekty sa odporúčajú v prvom štádiu zanalyzovať v rámci tzv. strategických štúdií uskutočniteľnosti.

Strategická štúdia pokrýva prvé dve etapy štúdie uskutočniteľnosti (viď kap. 1, Príloha 3.III) a je spoločná pre všetky dotknuté projekty, ktoré sú v nej študované. V nadväznosti na strategickú štúdiu je možné pokračovať v podrobnejších analýzách a posúdeniach projektov na základe ich komplexnosti a charakteru buď priamo formou projektovej štúdie uskutočniteľnosti pre samostatné projekty (typ 3a) alebo formou koridorovej štúdie, ktorá podrobnejšie rozpracuje navzájom previazané projekty so synergickým efektom (typ 3b) a až následne sa spracujú projektové štúdie uskutočniteľnosti.

### 2.4.1 Strategické štúdie uskutočniteľnosti

Strategické štúdie uskutočniteľnosti sú spracovávané zvyčajne ako súčasť tvorby rôznych strategických dokumentov. Na regionálnej a miestnej úrovni sú to tzv. generely dopravy, prípadne tiež plány udržateľnej mobility vyšších územných celkov, miest a obcí. Na úrovni štátu sú to dokumenty ako napríklad *Priority vo výstavbe cestnej infraštruktúry* a *Harmonogram prípravy a výstavby projektov cestnej infraštruktúry, predtým napr. Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030* a dávnejšie tzv. *Projekt a Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest*.

Strategické dokumenty na Slovensku však často nereflektujú všetky požiadavky financujúcich subjektov a v takom prípade je potrebné dodatočne dopracovať analýzy (najmä posúdenie alternatív a variantných riešení) a preukázať tak realizovateľnosť a efektívnosť prijatých strategických záverov.

Najmä pri komplexnejších problémoch s množstvom alternatív je v praxi žiaduce spracovávať tzv. „pre-feasibility study“ (predprípravná štúdia uskutočniteľnosti), ktoré rozsahom a obsahom zodpovedajú strategickému štúdiu definovanej v týchto aktualizovaných TP 019. Obsahovo strategická štúdia zodpovedá 1. a 2. etape štúdie v zmysle Prílohy 3.III.



Záujmové územie strategickej štúdie uskutočniteľnosti je väčšieho rozsahu a obyčajne zahŕňa širšie územie miest, regiónov, či celého štátu. Cieľom je definovanie všeobecnej štruktúry a priradenie príslušných funkcií (funkčných tried) jednotlivým úsekom/koridorom v rámci cestnej siete, či už na úrovni štátu (diaľnice, cesty I. triedy) alebo v mestských podmienkach (rýchlostné a zberné komunikácie), vrátane ich preložiek.

Na strategickej úrovni sú projekty posudzované len rámcovo ako tzv. opatrenia v rámci prirodzených koridorov. Technické riešenia by mali byť študované pre všetky racionálne alternatívy, najmä z hľadiska funkcie a kapacity, ale varianty smerového a výškového vedenia postačí v strategických štúdiách definovať len všeobecne (podrobnejšie budú rozpracované neskôr).

Dopravné prieskumy sú zamerané na zistenie smerovania a štruktúry (osobná/nákladná, diaľková/miestna, zdrojová/cieľová/tranzitná doprava) rozhodujúcich dopravných prúdov. Environmentálne a inžiniersko-geologické prieskumy sú realizované tak, aby bolo možné odhadnúť potenciálne riziká v ďalšej príprave projektov a ich dopady na technické riešenie a investičné náklady, ktoré sú však na tejto úrovni podrobnosti stále len orientačné.

Rozhodujúcimi aspektami posúdenia je priechodnosť koridorov (ako eliminačné kritérium) a porovnanie a optimalizácia očakávaných dopravných efektov voči investičným nákladom. V prípade komplexných úloh, ktoré analyzujú súčasne viacero koridorov, pričom na vyriešenie čiastkových problémov existuje viacero alternatív, príp. opatrení, je žiaduce vykonať posúdenie pre všetky relevantné kombinácie. Odporúča sa rozlišovať investične najnáročnejšie objekty (tunely, hlboké zárezy, dlhé mosty a pod.).

V strategických štúdiách tiež možno analyzovať a zohľadniť viacero scenárov vývoja externých štruktúrnych veličín v území, s dopadom na mieru mobility (nízky, stredný, vysoký scenár zmien v počte, štruktúre a rozložení obyvateľstva, pracovných príležitostí, hybností, automobilizácie a pod.) s cieľom preverenia robustnosti navrhovaných riešení (ako jedného z vedľajších kritérií posúdenia).

Odporúčanou metódou posúdenia je skôr multikriteriálna analýza (MCA) v porovnaní s nákladovo-výnosovou analýzou (CBA), ktorá je v tomto štádiu z vyššie uvedených dôvodov pomerne skreslená. Hrubé indikátory CBA, ako pomer nákladov a výnosov (B/C) však majú byť súčasťou a jedným z rozhodujúcich kritérií MCA. V praxi sa pre tento typ posúdenia začal používať pojem strategická CBA (viď *Priority vo výstavbe cestnej infraštruktúry*). MCA musí byť dostatočne objektivizovaná a váhy a hodnotenie parametrov a spôsob ich určenia musia byť všeobecne akceptovateľné všetkými stakeholdermi (t.j. všetkými zainteresovaným stranami, najmä schvaľovacími a financujúcimi inštitúciami).

Výsledkom strategickej štúdie uskutočniteľnosti je teda rámcové vymedzenie základných technických parametrov (funkčná trieda, šírková kategória) budúcich projektov, bez určenia presného trasovania. Podrobnosti technického riešenia sú rozpracovávané až dodatočne (často aj s odstupom niekoľkých rokov) buď priamo v rámci nadväzných projektových štúdií, alebo vtedy, ak je projekt v danom úseku invariantný. Taktiež v prípade potreby upresnenia konečného variantu alebo koordinácie technického riešenia viacerých nadväzných úsekov koridorových štúdií.

Vzhľadom na nižšiu úroveň detailu analýzy, časový odstup realizácie výsledných projektov a iné obmedzenia, závery strategických dokumentov, netreba chápať ako nemenné, naopak, často je ich potrebné potvrdiť alebo vyvrátiť pri spracovávaní nadväzných projektových či koridorových štúdií, a výsledný projekt príslušne prispôbiť novým poznatkom: zvýšiť/znížiť funkčnú triedu alebo kapacitu (kategóriu cesty), prispôbiť križovanie, a pod.

#### 2.4.2 Koridorové štúdie uskutočniteľnosti

Ako bolo naznačené vyššie, cieľom koridorovej štúdie je najmä presnejšie definovanie konkrétneho technického riešenia, resp. trasy viacerých na seba nadväzujúcich projektov, obyčajne riešiacich spoločných dopravný problém. Podrobnejšie rozpracovávaných je viacero alternatívnych trás koridorov vo viacerých variantoch. Zohľadňujú sa aj iné špecifické čiastkové problémy, ktorých riešeniu prispievajú len niektoré z alternatív.

Predstavujú akýsi medzičlánok medzi strategickými dokumentami a štúdiami a konkrétnymi projektami (napr. obchvaty, miest, úpravy križovatiek) v prípade, že je potrebné koordinovať technické riešenia viacerých nadväzných projektov. Príkladom aplikácie v praxi sú viaceré nedávne štúdie projektov ciest, pripravovanými rôznymi investormi, vrátane SSC, samosprávnych krajov, či NDS.

Oproti strategickým štúdiám sú už navrhované technické riešenia v koridorových štúdiách spracované v značnej technickej podrobnosti. Zámerom je získať čo najlepší odhad rizík výstavby a predpokladaných investičných nákladov, a to vrátane vyvolaných investícií, mitigačných opatrení a pod. Najvhodnejšou metódou posudzovania je klasická nákladovo-výnosová analýza CBA.

### 2.4.3 Projektové štúdie uskutočniteľnosti

Projekt môže byť definovaný v zásade dvoma spôsobmi:

- Buď vychádza z vyššie spomenutých dávnejšie prijatých strategických dokumentov na úrovni štátu, či územných plánov VÚC, miest a obcí, ak sú spracované na dostatočnej úrovni (vzhľadom na požiadavky financujúcich inštitúcií). V takom prípade sa projektová štúdia na takýto strategický dokument priamo odvoláva a jeho analytickú časť využíva ako príslušné kapitoly v 1. až 3. etape štúdie.
- Bežne však ide aj o úplne samostatný zámer sekundárne vyvolaný inou výstavbou s významným dopravným dopadom, najmä na lokálnej úrovni (rezidenčnej oblasti, obchodného centra, priemyselného parku a pod.). V takom prípade sa štúdia spracováva od začiatku ako ucelený dokument s náležitosťami adekvátnymi úrovni spracovania požadovanej investorom/financujúcimi inštitúciami. Potom 1., 2. a 3. etapa štúdie sa nerozlišuje ako strategická či koridorová štúdia, ale ide o celistvú štúdiu uskutočniteľnosti daného projektu.

Pre samostatné projekty, pri ktorých nedochádza vo väčšom rozsahu k budovaniu nových úsekov je teda proces spracovania štúdie uskutočniteľnosti zachovaný v princípe v súčasných intenciách.

Pre celú predprípravnú fázu je možné obstaráť jedného zhotoviteľa (koordinátora) štúdie, ktorý (v konzorciu) zabezpečuje jednotlivé odborné kapacity (projektantov, špecialistov na environmentálne posúdenia, dopravný model či CBA). Pre zložitejšie projekty s množstvom alternatív a potenciálnych rizík sa z dôvodu rizika rôznych zdržaní odporúča jednotlivé špecifické odborné časti spracovania (najmä prieskumy, dopravný model a pod.) oddeliť do samostatných zadaní. V takom prípade je vhodné zákazku hlavného koordinátora rozdeliť na ucelené časti zodpovedajúce zhruba jednotlivým položkám riešenia štúdie v etapách 1. – 3. podľa Prílohy 3. V harmonograme spracovania treba medzi nimi počítať aj s niekoľkokomesačnými prestávkami (napr.: Zhotoviteľ štúdie uskutočniteľnosti definuje potrebný rozsah prieskumov v jeseni daného roka. K realizácii prieskumov však môže dôjsť až v máji nasledovného roka. Zapracovanie do dopravného modelu trvá ďalších niekoľko mesiacov. Počas tohto obdobia je činnosť hlavného koordinátora obmedzená).

Vo všeobecnosti je v štúdiu uskutočniteľnosti potrebné študovať a riešiť všetky náležitosti podľa Prílohy 3. III.

Zásadnejším rozdielom nového návrhu TP oproti súčasnej praxi je postupné dopĺňanie štúdie uskutočniteľnosti v etapách 4. - 6. o opis dôležitých zmien projektu v priebehu jeho prípravy (spracovania EIA a projektovej dokumentácie DÚR, DSP). Podklady pre doplnenie štúdie, vrátane výkresovej dokumentácie, ekonomického hodnotenia a príp. iných príloh z nových prieskumov spracováva projektant príslušného stupňa projektovej dokumentácie a sú podrobne popísané v Prílohe 3.III. Zapracovanie do štúdie uskutoční Objednávateľ alebo Projektant (ak tomu nebránia autorské práva).

Zmyslom tejto úpravy je snaha zabezpečiť, aby schvaľovacie a financujúce inštitúcie získali v každom okamihu všetky potrebné informácie o celej príprave projektu a eliminovať tým zbytočné riziko znovuo tvorenia otázok riešených v predprípravnej fáze a spochybnenia predchádzajúcich rozhodnutí počas prípravy projektu.

## 2.5 Príklady odporúčaných postupov spracovania Štúdie uskutočniteľnosti

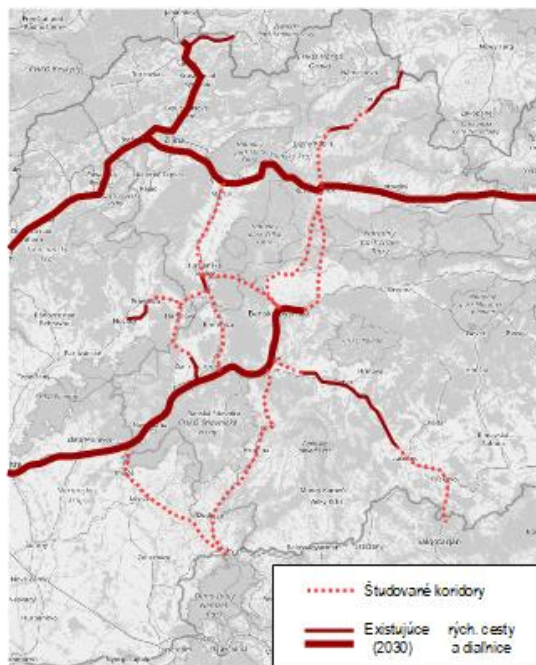
Princípy optimalizovaného komplexného postupu spracovania Štúdie uskutočniteľnosti od strategického zámeru po konkrétny projekt, pripravený na výstavbu, priblížime na nasledovnom príklade.

### Strategická štúdia

Aktuálne sa napr. na MDV SR spracováva štúdia tzv. „severojužného prepojenia stredným Slovenskom“, ktorej úlohou je posúdenie najvhodnejšieho usporiadania a trasovania diaľničného koridoru Maďarsko – Poľsko územím stredného Slovenska v nadväznosti na plánovanú sieť TEN-T a existujúce diaľnice D1/D3 a rýchlostné cesty R1/R2/R3 a ich možné predĺženia.

## Záujmové územie

Definovaná je širšia dopravná sieť zahŕňajúca viacero alternatívnych koridorov v rámci širšieho záujmového územia: Štúrovo/Šahy/Lučenec – Zvolen/Žiar n. Hronom – (Martin – Žilina – Čadca)/ (B. Bystrica – Ružomberok – Trstená).



Obrázok 2 Záujmové územie a študovaná cestná sieť strategickej štúdie uskutočniteľnosti „severo-južného prepojenia stredným Slovenskom“

## Definícia problému

Základným problémom zisteným z predchádzajúcich analýz a štúdií je, že diaľková cezhraničná a nadregionálna doprava v severojužnom smere je rádovo nižšia ako vnútroštátna a regionálna doprava tranzitujúca v smere západ – východ. Čiže ťahy, ktoré by mali byť z hľadiska funkčnej klasifikácie definované ako diaľničné, sú relatívne nízko zaťažené a ich budovanie je vzhľadom na vysoké investičné náklady neefektívne. Ich prioritizácia je často na úkor kapacitne preťažených úsekov ostatnej cestnej siete. Technický stav existujúcich ciest I. triedy je nevyhovujúci, s viacerými kapacitne nedostatočnými úsekmi a bodovými závadami.

## Scenáre a alternatívy

Jednotlivé úseky v rámci vyššie uvedených koridorov sú posudzované alternatívne, pričom alternatívy sú rámcovo definované nasledovne:

- rekonštrukcia existujúcej cesty I. triedy – bez alebo so skapacitnením (3-pruh / 4-pruh)
- výstavba novej (paralelnej) rýchlostnej cesty (2-pruh / 4-pruh)

Varianty v rámci alternatív nie sú všeobecne definované, ale v najkomplikovanejších úsekoch (horské priechody Šturec, Kremnické Bane a Janova Lehota) je uvažované s povrchovými aj tunelovými subalternatívami (k horskému priechodu Donovaly je uvažovaný tunel Nízke Tatry ako samostatná alternatíva), resp. obchvatmi miest (Handlová, Kremnica, Krupina, Zvolen).

Kombináciou rôznych alternatív na jednotlivých úsekoch sú definované viaceré scenáre budúceho rozvoja cestnej siete, ktoré sú predmetom posudzovania a porovnávania.

## Technické riešenia

Technické návrhy riešení sú prevzaté buď zo starších štúdií, alebo sú zadané nové čiastkové technické štúdie v súlade s obsahovými požiadavkami Prílohy 3.III, bodov B4.2, B6, C1.1, D.

## Prieskumy

Inžiniersko-geologické prieskumy sú realizované v zásade z podkladových geologických máp v zmysle bodu F3.1 Prílohy 3.III, ale v prípade dostupnosti sa uvažuje tiež so získanými podrobnejšími informáciami z vykonaných prieskumov v rámci predchádzajúcej prípravy projektov. Dôležitým aspektom je odhad environmentálnych rizík a potreby mitigačných opatrení, ktoré je pre všetky alternatívy vykonávané nanovo v rámci čiastkových zadaní, v súlade s obsahovými požiadavkami bodov B 5.1 (priechodnosť územím) a F2 Prílohy 3.III.

## Dopravné prieskumy, analýza, model a prognóza

Dopravný model je zameraný na (i) identifikáciu výhľadových úzkych miest z hľadiska kapacity na základe štrukturálnych zmien v dotknutom území a (ii) na potenciál jednotlivých koridorov prevziať (časť) tranzitnej dopravy z konkurenčných koridorov. V rámci dopravnej analýzy sú využívané údaje z mýtného systému, výstupy z aktuálneho (a pripravovaného) celoštátneho sčítania dopravy, príp. iné dostupné prieskumy. Samostatne sa obstaráva smerový prieskum nadregionálnej diaľkovej tranzitnej dopravy pomocou záznamu EČV vo vybraných profiloch v záujmovej území v súlade s obsahovými požiadavkami bodu F1.1 Prílohu 3.III. Dopravný model a prognóza je spracovávaný interne v rámci MDV SR v spolupráci s rozhodujúcimi účastníkmi (ÚHP MF SR a JASPERS).

## Posúdenie

Posúdenie je vykonávané metódou multikriteriálnej analýzy (MCA), ktorej základom je tzv. „strategická“ nákladovo výnosová analýza (CBA) s mierne zjednodušenými predpokladmi výpočtu prevádzkových nákladov a benefitov. Do investičných nákladov sú započítané aj odhady nákladov mitigačných opatrení. Samostatnými kritériami posúdenia sú napr. environmentálne dopady (priechodnosť), potenciál prevedenia tranzitnej dopravy, dostupnosť územia, stav prípravy a pod.

## Výsledné (fiktívne) odporúčania

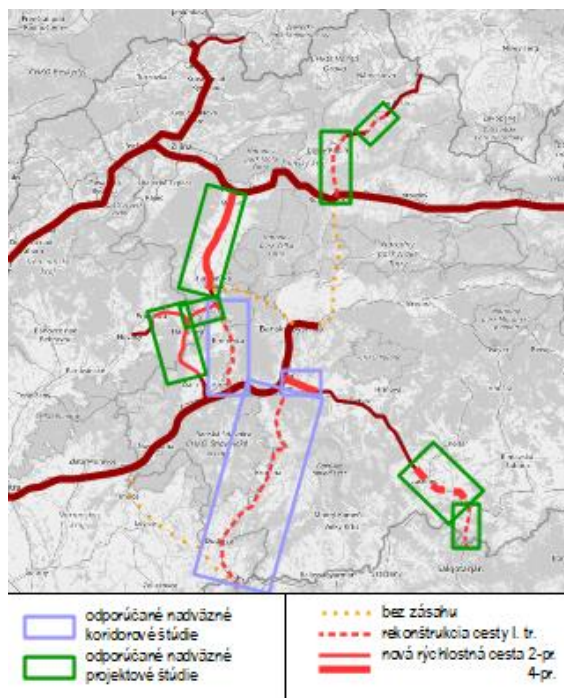
Výsledkom posúdenia a porovnania definovaných scenárov sú závery a odporúčania ďalšieho postupu (pozn. fiktívne, použité len ako príklad pre účely vysvetlenia princípov a postupov tvorby Štúdie uskutočniteľnosti a nijako nepredznačujú skutočné výsledné odporúčania):

- najlepšie skóre v rámci hodnotenia MCA dosiahol scenár A;
- primárnym tranzitným koridorom pre diaľkové vzťahy sever – juh je ťah (Budapešť – Šalgotárján) – Lučenec – Zvolen – Žiar nad Hronom – Handlová – Turčianske Teplice – Vrútky (– Žilina – Svrčinovec), ktorý má potenciál prevziať aj značnú časť tranzitnej dopravy z koridoru Šahy – Krupina – Zvolen – Banská Bystrica – Ružomberok;
- koridor Vrútky/Ružomberok – Dolný Kubín – Trstená je vyhodnotený ako silne zaťažovaný tranzitnou nákladnou dopravou bez reálneho presmerovania na iné koridory;
- koridor Šahy – Levice – Hronský Beňadik má slabší potenciál prevzatia tranzitnej diaľkovej dopravy z iných koridorov, jeho prínosy sú nízke a ďalšia príprava nie je odporúčaná;
- pre koridor Šahy – Krupina – Zvolen sa odporúča rekonštrukcia existujúcej cesty I/65 v úseku Žiar nad Hronom – Kremnica – Turčianske Teplice;
- koridor cez Nízke Tatry je environmentálne nepriechodný a to aj za predpokladu tunelového riešenia a od jeho ďalšej prípravy je upustené; možné je len dokončenie rekonštrukcie cesty I/59 cez horský priechod Donovaly, bez skapacitnenia, len s odstránením bodových závad;
- koridory cez Šturec a Kremnické Bane sú environmentálne priechodné len v prípade nákladovo náročných tunelových riešení s neakceptovateľným pomerom nákladov a prínosov  $BCR < 0$ ;

Pre spracovanie nadväzných štúdií je odporúčaný nasledovný postup:

- prostredníctvom nadväznej koridorovej štúdie podrobnejšie preveriť možné varianty rekonštrukcia existujúcej cesty I/65 v úseku Žiar nad Hronom – Kremnica – H. Štubňa;
- prostredníctvom nadväznej koridorovej štúdie podrobnejšie preveriť možné varianty rekonštrukcia existujúcej cesty I/66 v úseku Šahy – Krupina – Zvolen;
- prostredníctvom projektovej štúdie dopracovať riešenie úseku R2 Žiar nad Hronom – Prievidza na funkčnej úrovni diaľnice v stavebno-technických parametroch rýchlostnej cesty R 11,5/80 vo variante trasovania X s pruhmi pre pomalé vozidlá v smere stúpania;
- prostredníctvom projektovej štúdie rozpracovať variantné riešenia prechodu horským masívom v úseku Handlová – Turčianske Teplice na funkčnej úrovni cesty I. triedy pre motorové vozidlá C11,5/60 (alt. s pruhmi pre pomalé vozidlá v smere stúpania alebo tunelovým riešením);

- prostredníctvom projektovej štúdie dopracovať variantné riešenia prechodu horským masívom v úseku Rakovo – Martin na funkčnej úrovni diaľnice v stavebno-technických parametroch rýchlostnej cesty R 22,5/80 vo variante trasovania Y;
- prostredníctvom projektových štúdií dopracovať chýbajúce úseky koridoru Ružomberok – Dolný Kubín – Trstená na funkčnej úrovni diaľnice v stavebno-technických parametroch rýchlostnej cesty R 11,5/80 vo variante trasovania Z;
- prostredníctvom nadväznej štúdie podrobnejšie preveriť možné varianty rekonštrukcia prietahu diaľnice R2 mestom Zvolen v stavebno-technických parametroch rýchlostnej cesty R 24,5/100;



Obrázok 3 Príklad navrhovaných odporúčaní zo strategickej štúdie uskutočniteľnosti

### Koridorové a uzlové štúdie (nadväzná na strategickú štúdiu)

Vyššie spomenuté koridorové štúdie, nadväzujúce na strategickú štúdiu uskutočniteľnosti, bude potrebné dopracovať (externou zákazkou) kompetentnými organizáciami (NDS alebo SSC) pod dohľadom MDV SR, ÚHP a JASPERS. Obsahové náležitosti v zmysle etapy 3 (viď Tabuľka 2 v Prílohe 3.III) budú doplnené a pripojené k už spracovaným častiam zo strategickej štúdie. Tým sa zaručí, že v budúcnosti dostanú schvaľovacie a financujúce inštitúcie ucelený obraz o celom postupe výberu alternatív a variantov.

V rámci koridorových štúdií sa očakáva podrobnejšie rozpracovanie variantov trasovania a technického riešenia úsekov daného koridoru (príp. uzla) pre všetky alternatívy (napr. povrchová aj tunelová), ktoré boli odporúčané na ďalšie preskúmanie v strategickej štúdii. Technické návrhy majú byť rozpracované do detailov umožňujúcich posúdenie v zmysle bodu B 6 a bodu C Prílohy 3.III (príp. podľa iných požiadaviek Objednávateľa), vrátane doplňujúcich dopravných, environmentálnych a inžiniersko-geologických prieskumov a spodrobnenia dopravného modelu v dotknutom území.

Pre každý z variantov bude spracovaná nákladovo-výnosová analýza (CBA) podľa metodiky CBA na základe podrobného rozpočtu a výpočtu benefitov z modelovaných dopravných výkonov.

Výsledkom koridorových štúdií je zoznam konkrétnych projektov, riešiacich konkrétne úzke miesta na týchto koridoroch, ako napr.:

- Prieťah I/66 mesta Dudince (bezpečnostné opatrenia na priechodoch pre chodcov);
- Križovatka I/66 – I/75 Horné Semerovce (odstránenie bodovej závary – nehodovej lokality);
- Preložka I/66 Hontianske Nemce (k žel. trati mimo husto zastavané územie obce);
- Mestský obchvat Krupina (prevedenie tranzitnej nákladnej dopravy mimo centrum a obytné časti mesta);

- Zabezpečenie priepustnosti úseku Krupina – Dobrá Niva (prostredníctvom pruhov pre pomalé vozidlá v smere stúpania);
- a pod.

*Pozn.: názvy a obsahová náplň projektov je fiktívna, prípadná zhoda je čisto náhodná.*

Pre každý riešený projekt je v závere koridorovej štúdie definované konkrétne technické riešenie (príp. jeho varianty), ktoré vstupujú do EIA a následného procesu prípravy daných projektov.

Obsahové náležitosti v zmysle etapy 3 (viď Tabuľka 2 v Prílohe 3.III) budú doplnené a pripojené k spracovaným častiam zo strategickej štúdie.

#### **Projektové štúdie (nadväzná na strategickú štúdiu)**

Projektové štúdie nadväzujúce na strategickú štúdiu uskutočniteľnosti budú spracovávané kompetentnými organizáciami (NDS alebo SSC) ako samostatné externé zákazky pod dohľadom MDV SR a ÚHP.

V strategickej štúdii boli projekty definované a posudzované len rámcovo, a preto je potrebné ku každému z nich najskôr dopracovať podrobnú analýzu možných alternatív (ak už v strategickej štúdii nebola stanovená konkrétna alternatíva) a variantov pomocou CBA. Na jej základe bude odporučené výsledné technické riešenie (príp. jeho varianty), ktoré vstupujú do EIA a následného procesu prípravy. V priebehu prípravy sú v projektových štúdiách postupne dopĺňané dôležité informácie z procesu prípravy projektu ohľadom vykonaných prieskumov a doplnkových štúdií (hluková a pod.) a prípadných zmien v technickom riešení, ktoré vychádzajú z EIA, územného a stavebného konania, vrátane aktualizácie rozpočtu a CBA.

Obsahové náležitosti v zmysle etáp 3-7 (viď Tabuľka 2 v Prílohe 3.III) budú postupne dopĺňané a pripájané k už spracovaným častiam zo strategickej štúdie.

#### **Projektové štúdie (nadväzná na koridorové štúdie)**

Projektové štúdie nadväzujúce na koridorové štúdie uskutočniteľnosti budú spracovávané kompetentnými organizáciami (NDS alebo SSC) ako samostatné externé zákazky pod dohľadom MDV SR a ÚHP.

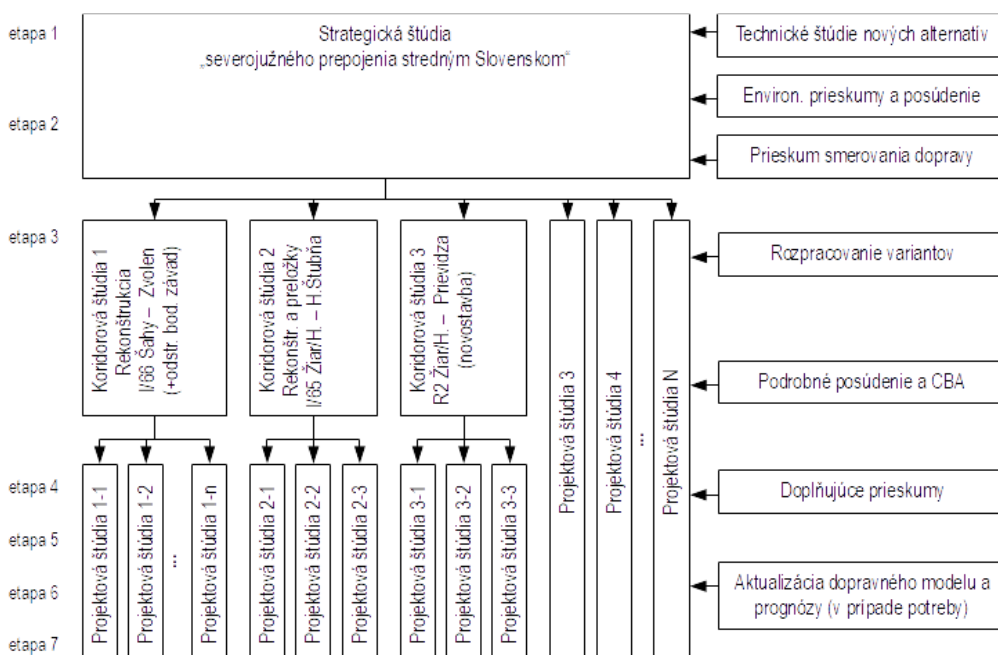
V koridorovej štúdii sú už pre každý projekt definované konkrétne technické riešenia (príp. jeho varianty), ktoré vstupujú do EIA a následného procesu prípravy, a preto projektové štúdie nadväzná na koridorové štúdie už len v zásade dopĺňujú dôležité informácie z procesu prípravy projektu ohľadom vykonaných prieskumov a doplnkových štúdií (hluková a pod.) a prípadných zmien v technickom riešení, ktoré vychádzajú z EIA, územného a stavebného konania, vrátane aktualizácie rozpočtu a CBA.

Obsahové náležitosti v zmysle etáp 4-7 (viď Tabuľka 2 v Prílohe 3.III) budú postupne dopĺňané a pripájané k už spracovaným častiam zo strategickej a koridorovej štúdie.

#### **Výsledný súbor štúdií uskutočniteľnosti**

Výsledkom celého vyššie popísaného procesu sú spracované štúdie uskutočniteľnosti pre každý projekt (viď Obr. 4). Bez ohľadu na typ projektu, každá štúdia obsahuje ucelené informácie o celom procese definovania projektu, vrátane relevantných strategických aspektov a prípadných synergických (koridorových efektov). Tým sa zaručí, že v budúcnosti dostanú schvaľovacie a financujúce inštitúcie ucelený obraz o celom postupe výberu alternatív a variantov.





Obrázok 4 Výsledný súbor štúdií uskutočniteľnosti nadväzných k strategickej štúdií

## 2.6 Príloha č. 4 Základné náležitosti dokumentácie stavebného zámeru (DSZ)

Príloha špecifikuje a popisuje rozsah a obsah DSZ. Podrobne rozdeľuje a popisuje jednotlivé kapitoly dokumentácie, dopĺňa niektoré špecifikácie, ktoré v TP chýbali alebo neboli špecifikované.

Podrobný obsah a členenie dokumentácie stavebného zámeru upravuje Príloha č. 2 Vyhlášky č. 83/2008 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon č. 254/1998 Z.z. o verejných prácach v znení zákona č. 260/2007 Z.z. Nad rámec zákona č. 254/1998 Z.z. o verejných prácach sa v rámci rezortu Ministerstva dopravy od roku 2007 vykonáva aj rezortná expertíza na projektoch, pre ktoré je povinné vyhotovenie DSZ (projekt je verejnou prácou, slúži pre plánovanie verejných prác, i keď nepodlieha vykonaniu štátnej expertízy). V rámci procesu projektovej prípravy sa DSZ obvykle vyhotovuje z dokumentácie v podrobnostiach DÚR (bez zásadných zmien sa používala výkresová časť). Sprievodná správa, Ekonomická správa a Dokladová časť sa štruktúrou a obsahom podstatne líšili od ostatných stupňov projektovej dokumentácie. V záujme eliminovania administratívnych procesov v súvislosti s opätovným posudzovaním projektov pri prekročení rozpočtových nákladov (najčastejšie zvýšenie ceny o viac ako 10 % oproti protokolu zo štátnej expertízy), bolo Metodickým pokynom MDV SR č. 44/2020 upravené predkladanie DSZ na štátnu a rezortnú expertízu. Podľa metodického pokynu sa dokumentácia DSZ spravidla vypracováva z projektovej dokumentácie spracovanej v podrobnostiach DSP, kde sú náklady na stavebné práce určené z položkovitého výkazu-výmer, čím sa minimalizuje aj riziko rozdielnej ceny ponúkanej uchádzačmi vo verejnom obstarávaní, či následnej výslednej ceny zrealizovanej stavby. V súvislosti s prijatou stratégiou hodnotenia verejných výdavkov všetkých projektov s odhadovanými investičnými nákladmi nad 1 mil. € zo strany Útvoru hodnoty za peniaze (ďalej ÚHP) pri MF SR, je vysoko pravdepodobné, že tieto takmer zhodné postupy posudzovania predpokladanej ceny stavby sa budú v blízkej dobe spájať, aby nedochádzalo k duplicitným činnostiam, prípadnému zbytočnému časovému zdržaniu prípravy a realizácie cestných projektov, či rozdielnym odporúčaniami, ktoré by mal pri verejnom obstarávaní stavieb Investor aplikovať. Z formálneho hľadiska ide o jedinú dokumentáciu vypracovanú projektantom počas projektovej prípravy, ktorej formálnu štruktúru a podrobný obsah upravuje všeobecne záväzná legislatíva.

TP oproti vyhláške MVRR SR č. 83/2008 Z.z. popisujú niektoré technické podrobnosti jednotlivých druhov výkresov v časti D.

Príloha č. 2, vyhlášky MVRR SR č. 83/2008 Z.z. v bode č. 10, Sprievodnej správy obsahuje odkazy už na neaktuálne dokumenty (ide o body č. 10.2, 10.3, 10.4, 10.5, 10.6, 10.7 a 10.10), preto

posúdenie súladu projektu so strategickými dokumentmi sa bude vykonávať podľa usmernenia Objednávateľa príp. príslušného riadiaceho orgánu.

## 2.7 Príloha č. 5 I. Podklady a požiadavky na vypracovanie Dokumentácie pre územné rozhodnutie (DÚR)

Príloha špecifikuje a popisuje podklady a požiadavky na vypracovanie DÚR s popisom všeobecných a základných požiadaviek na spracovanie dokumentácie, hlavne pre účely verejného obstarávania.

Nový návrh TP 019 oproti pôvodným aktualizuje, spresňuje, prehľadnejšie usporadúva obsah podkladov a požiadaviek na vypracovanie DÚR. Zmenami prešla hlavne kapitola č. 4 Požiadavky, kde sú upresnené hlavné požiadavky na dokumentáciu a požiadavky na zabezpečenie prieskumov a meraní. Rozsah navrhovaných prieskumov je potrebné upraviť podľa špecifikovanej stavby.

Požiadavka uvádzaná v kapitole 5 Doplnenie a aktualizácia Štúdie uskutočniteľnosti v praxi znamená, že podľa upresnenia technického riešenia stavby v predmetnej dokumentácii bude aktualizovaná a doplnená existujúca Štúdia uskutočniteľnosti tak, aby v prípade potreby boli k dispozícii aktuálne ucelené informácie pre posúdenie efektívnosti projektu a teda financovania projektu akýmikoľvek inštitúciami (ÚHP, MDV SR, JASPERS, EK, EIB atď.)

## 2.8 Príloha č. 5 II. Základné náležitosti Dokumentácie pre územné rozhodnutie (DÚR)

Príloha špecifikuje a popisuje rozsah a obsah DÚR. Podrobne a prehľadne rozdeľuje a popisuje jednotlivé kapitoly dokumentácie, dopĺňa špecifikácie, ktoré v pôvodných TP chýbali alebo neboli bližšie špecifikované.

Hlavnými zmenami sú:

- presun kapitoly G Orientačný rozpočet do Kapitoly C Ekonomická správa,
- presun kapitoly K Vplyv stavby na životné prostredie do bodu A13 Súlad so záverečným stanoviskom posúdenia vplyvu stavby na životné prostredie.

Zásadnými zmenami prešla kapitola B Technická správa, ktorá je oproti pôvodným TP stručnejšia, aj keď obsahuje všetky pôvodné základné body a necháva sa väčšia voľnosť v popise objektov.

Kapitola C obsahuje novú požiadavku na vypracovanie CBA (aktualizáciu CBA zo Štúdie uskutočniteľnosti) podľa navrhovaného riešenia so špecifikáciou jej rozsahu.

Kapitola D Písomnosti a výkresy objektov spodrobňuje obsah jednotlivých výkresov, celkový obsah kapitoly zostáva nemenný v porovnaní s pôvodnými TP.

Najvýznamnejšími zmenami prešla kapitola F Prieskumy a štúdie (namiesto pôvodnej kapitoly E Podklady a prieskumy), v ktorej sa spodrobňuje obsah jednotlivých prieskumov, ktoré majú byť súčasťou projektovej dokumentácie. Zavádza sa aktualizácia environmentálnych prieskumov (F2) na základe požiadaviek záverečného stanoviska (F2), Geologické prieskumy (F3) a Ostatné prieskumy (F4). Taktiež všetky geodetické prílohy sa značne sprehľadnili a presunuli sa z prílohy H.1 a H.2 do kapitoly G Súvisiaca dokumentácia.

V dopravno-inžinierskych prieskumoch (F1) oproti pôvodným TP 019/2006 sa podrobnejšie stanovujú podmienky aktualizácie dopravnoinžinierskych údajov a to:

- upresňuje sa podrobnosť dopravných prieskumov a ich potrebu vykonania, doplnené boli špecifické požiadavky tunelov,
- špecifikuje sa vyhotovenie dopravného modelu a dopravnej prognózy,
- podmieňuje a určuje sa vypracovanie dopravno-inžinierskej analýzy a kapacitného posúdenia komunikácií.

Nový návrh TP ruší kapitolu L. Podklady na čerpanie financií z fondov EÚ, ktorá bola neaktuálna a nezohľadňovala aktuálne požiadavky riadiacich orgánov v nadväznosti na požiadavky rôznych orgánov EK, a bola nahradená Prílohou č.3 Štúdia uskutočniteľnosti (ŠTU). Ide o nový zafinovaný



systém zberu informácií o vývoji projektu, o procese hodnotenia a výberu alternatív a variantov nielen v predprípravnej fáze, ale následne aj v priebehu spracovania jednotlivých stupňov projektovej dokumentácie (časť I. Podklady a požiadavky na vypracovanie Dokumentácie pre územné rozhodnutie (DÚR), Kapitola 5 Doplnenie a aktualizácia Štúdie uskutočniteľnosti) je dopĺňaná o opis celého procesu prípravy (vrátane EIA) a vývoja technického riešenia, investičných nákladov a socio-ekonomických parametrov projektu. Týmto je zabezpečené, že v každom okamihu má Investor k dispozícii pre schvaľovacie a financujúce inštitúcie ucelené a aktuálne informácie, požadované v rámci rozhodovacieho procesu o ďalšom pokračovaní prípravy projektu, resp. jeho financovaní.

## **2.9 Príloha č.6 I. Podklady a požiadavky na vypracovanie dokumentácie na stavebné povolenie (DSP)**

Príloha špecifikuje a popisuje podklady a požiadavky na vypracovanie DSP s popisom všeobecných a základných požiadaviek na spracovanie dokumentácie, slúži hlavne pre účely verejného obstarávania.

Nový návrh TP019 aktualizuje, spresňuje a prehľadnejšie usporadúva obsah podkladov a požiadaviek na vypracovanie DSP, čo dáva predpoklad, že dokumentácia vyhotovená rôznymi projekčnými spoločnosťami bude z obsahového hľadiska konformná. Zmenami prešla hlavne kapitola č.4 Požiadavky, kde sú detailne upresnené hlavné požiadavky a nároky na dokumentáciu a požiadavky na zabezpečenie prieskumov a meraní.

Rozsah a podrobné členenie obstarávanej dokumentácie je potrebné pri spracovaní dokumentácie pre verejné obstarávanie prispôbiť špecifickým požiadavkám projektu resp. v prípade osobitných podmienok aj ďalším podmienkam poskytovateľa grantu. Upresnením navrhovaného obsahu požiadaviek podľa konkrétnej stavby sa predíde možným otázkam v rámci vysvetľovania súťažných podkladov.

## **2.10 Príloha č. 6 II. Základné náležitosti dokumentácie na stavebné povolenie (DSP)**

Príloha špecifikuje a popisuje rozsah a obsah DSP. Podrobne rozdeľuje a popisuje jednotlivé kapitoly dokumentácie, dopĺňa špecifikácie, ktoré v TP chýbajú alebo neboli špecifikované. Zásadnými zmenami oproti súčasne platným TP 019 /2006 je zmenené usporiadanie a štruktúra celého dokumentu, predovšetkým vytvorením kapitoly C. Ekonomická správa, ktorá obsahuje Orientačný rozpočet, a presunom pôvodných príloh H.1 a H.2 pod novovytvorenú kapitolu G. Súvisiaca dokumentácia.

Zmenou prešla aj kapitola A. Sprievodná správa, ktorej súčasťou je Netechnické zhrnutie a Vyhodnotenie zapracovania podmienok určených v zisťovacom konaní alebo v Záverečnom stanovisku z posúdenia environmentálnych dopadov.

Zaviedla sa kapitola B. Technická správa, ktorá je oproti pôvodným TP019/2006 samostatnou kapitolou.

Kapitola C obsahuje novú požiadavku na vypracovanie a aktualizáciu CBA so špecifikáciou jej rozsahu.

Časti B.1 – B.5 (prehľadné výkresy) a C.1 Koordinačné výkresy a C.2 Dopravné značenie celej stavby sa oproti súčasne platným TP presunuli do kapitoly D. Písomnosti a výkresy. Týmto presunom sa jasne oddelila základná textová časť dokumentácie od výkresovej časti. Kapitola D. Písomnosti a výkresy objektov spodrobňuje obsah jednotlivých výkresov, zavádza nové skupiny výkresov (geotechnické konštrukcie, protihlukové opatrenia, prevádzkové prvky, atď.), kde definuje aj rozsah popisov jednotlivých objektov. Písomnosti a výkresy tunelových objektov stavebnej a technologickej časti tunelov boli oproti súčasne platným TP 019/2006 doplnené a upravené na základe skúseností z praxe.

Najvýznamnejšími zmenami prešla kapitola F. Prieskumy a štúdie, v ktorej sa spodrobňuje obsah jednotlivých prieskumov, ktoré majú byť súčasťou PD. Súčasne zavádza aktualizáciu environmentálnych prieskumov na základe požiadaviek záverečného stanoviska z EIA.

V dopravno-inžinierskych prieskumoch sa podrobnejšie stanovujú podmienky aktualizácie dopravnoinžinierskych údajov, upresňuje sa podrobnosť dopravných prieskumov a ich potreba vykonania, špecifikuje vyhotovenie dopravného modelu a dopravnej prognózy, podmieňuje a určuje

vypracovanie dopravnoinžinierskej analýzy a kapacitného posúdenia komunikácií. Zavádza sa nová skupina Environmentálne prieskumy, ktorá zahŕňa prieskumy rôznych zložiek životného prostredia. Oproti z súčasne platným TP nový dokument spresňuje obsah jednotlivých prieskumov, zavádza požiadavky na Geologické prieskumy a Ostatné prieskumy.

Z podkladov a prieskumov sa oproti TP 019/2006 presunuli všetky geodetické prílohy do kapitoly G Súvisiaca dokumentácia, ktorá nahradila prílohy H.1, H.2 a hlavne ich sprehľadnila. V kapitole G. sú zároveň zahrnuté aj ostatné dokumentácie, ktoré v súčasne platných TP tvorili samostatnú kapitolu (dokumentácia meračských prác, dokumentácia na majetkoprávne vysporiadanie, dokumentácia pre vyňatie pôdy, špeciálna dokumentácia pre tunely, bezpečnostné dokumentácie, protipožiarna bezpečnosť, monitoring, dokumentácia pre ŽSR, usporiadanie cestnej siete).

Nový návrh TP ruší kapitolu P. Podklady na čerpanie financií z fondov EÚ, ktorá bola neaktuálna a nezohľadňovala aktuálne požiadavky riadiacich orgánov v nadväznosti na požiadavky rôznych orgánov EK, a bola nahradená Prílohou č.3 Štúdia uskutočniteľnosti (ŠTU). Ide o nový zadefinovaný systém zberu informácií o vývoji projektu, o procese hodnotenia a výbere alternatív a variantov nielen v predprípravnej fáze, ale následne aj v priebehu spracovania jednotlivých stupňov projektovej dokumentácie (časť I. Podklady a požiadavky na vypracovanie Dokumentácie na stavebné povolenie (DSP), Kapitola 4.8 Doplnenie a aktualizácia Štúdie uskutočniteľnosti) je dopĺňaná o opis celého procesu prípravy (vrátane EIA) a vývoja technického riešenia, investičných nákladov a socioekonomických parametrov projektu. Týmto je zabezpečené, že v každom okamihu má Investor k dispozícii pre schvaľovacie a financujúce inštitúcie ucelené a aktuálne informácie, požadované v rámci rozhodovacieho procesu o ďalšom pokračovaní prípravy projektu, resp. jeho financovaní.

### **Postup v prípade potrebnej zmeny technického riešenia v oproti odsúhlasenej DÚR.**

V prípade, že počas vypracovania DSP dôjde k takým zmenám, že je potrebné zmeniť ÚR alebo vydať nové ÚR, je postup upravený v §41 Stavebného zákona. Rozhodnutie o tom, pri akej zmene stavby je potrebné vykonať zmenu územného rozhodnutia alebo vydať nové ÚR, vydáva kompetentný miestne príslušný stavený úrad, ktorý vydal záväzné stanovisko podľa §140b Stavebného zákona pre povolenie stavby špeciálnym stavebným úradom podľa §120 Stavebného zákona. Rozhodovanie stavebného úradu je ovplyvňované vydaným záverečným stanoviskom alebo rozhodnutím v zisťovacom konaní podľa zákona 24/2006 Z.z. (viď. podrobnosti §140c Stavebného zákona), prípadne závermi vyplývajúcimi z Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti v zmysle Prílohy č. 8a zákona 24/2006 Z. z.

## **2.11 Príloha č. 7 Základné náležitosti dokumentácie na ohlásenie stavby (DOS)**

Zadefinovanie obsahu dokumentácie vyplynulo z praxe, najmä realizácie projektov týkajúcich sa stavebných úprav, ktoré nemenia vzhľad stavby, nezasahujú do nosných konštrukcií pozemnej komunikácie a nemení sa spôsob užívania stavby. Vzhľadom na požiadavky verejného obstarávania a následnej realizácie bolo potrebné definovať rozsah prác na vykonanie stavby daného charakteru, aby bolo možné tiež posúdiť oprávnenosť výdavkov podľa podmienok poskytovateľa financovania. Ide o stavby uvedené v §55, odsek (2), písmeno c) a d) zákona č. 50/1976 Zb. resp. § 16, odsek (2), zákona č. 135/1961 Zb.

Príloha podrobne rozdeľuje a popisuje jednotlivé kapitoly dokumentácie, dopĺňa špecifikácie, ktoré v TP 019/2006 chýbajú alebo neboli doteraz špecifikované. DOS primárne slúži ako príloha k ohláseniu stavebných úprav a udržiavacích prác, resp. na overenie, či zámer stavebníka vyjadrený v dokumentácii má podliehať stavebnému povoleniu.

### **Stavebný zákon (zákon č. 50/1976 Zb.) hovorí:**

*Oddiel 4, Povoľovanie stavieb, zmien a stavieb a udržiavacích prác, Stavby, ich zmeny a udržiavacie práce )*

§ 55

...

(2) Ohlásenie stavebnému úradu postačí

...

*c) pri stavebných úpravách, ktorými sa podstatne nemení vzhľad stavby, nezasahuje sa do nosných konštrukcií stavby, nemení sa spôsob užívania stavby a neohrozujú sa záujmy spoločnosti;*

d) pri udržiavacích prácach, ktoré by mohli ovplyvniť stabilitu stavby, požiaru bezpečnosť stavby, jej vzhľad alebo životné prostredie a pri všetkých udržiavacích prácach na stavbe, ktorá je kultúrnou pamiatkou,

#### **Formulácia v cestnom zákone (zákon č. 135/1961 Zb.):**

##### *§16 Povoľovanie stavieb*

(2) Ohlásenie špeciálnemu stavebnému úradu postačuje na

a) stavebné úpravy cestného telesa a súčasti pozemnej komunikácie, ktorými sa nemení vzhľad stavby, ani spôsob užívania,

b) udržiavacie práce na cestnom telese a na súčastiach pozemných komunikácií, ktoré by mohli ovplyvniť stabilitu stavby, jej vzhľad alebo životné prostredie v okolí pozemnej komunikácie,

c) udržiavacie práce na stavbe, ktorá je kultúrnou pamiatkou.

Vo všeobecnosti sa dá povedať, že DOS slúži k určaniu technického riešenia stavebných úprav a údržbových prác na pozemných komunikáciách, definovaniu ich kvality a získaniu súhlasu stavebného úradu s ohlásenou stavbou. Podobná prax je bežne používaná na úrovni samosprávy resp. postupy a podrobnosti riešia aj predpisy pre spracovanie PD pozemných komunikácií používané v Českej republike (ŘSD), kde je napriek novšiemu stavebnému zákonu (zákon č. 183/2006 Sb.), časť dotýkajúca sa vymedzenia stavieb „na ohlášku“, obsahovo temer zhodná so zákonom č. 50/1976 Zb.

#### **Formulácia v českom stavebnom zákone (zákon č. 183/2006 Sb.):**

##### *Hlava I, Díl 1. povolení a ohlášení*

*§104 Jednoduché stavby, terénní úpravy a udržovací práce, u kterých postačí ohlášení*

(1) Ohlášení stavebnímu úřadu postačí u

...

j) udržovací práce na stavbě neuvedené v § 103 odst. 1 písm. c),

(§103, odsek (1), písmeno c) udržovací práce, jejichž provedení nemůže negativně ovlivnit zdraví osob, požární bezpečnost, stabilitu, vzhled stavby, životní prostředí nebo bezpečnost při užívání a nejde o udržovací práce na stavbě, která je kulturní památkou,

k) stavební úpravy pro změny v užívání části stavby, kterými se nezasahuje do nosných konstrukcí stavby, nemění se její vzhled a nevyžadují posouzení vlivů na životní prostředí).

....

Podrobný obsah dokumentácie a prípadné doplňujúce prieskumy, ktoré nie sú štandardne potrebné pre udržiavacie práce, vyplýva z výsledkov posúdenia činnosti v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, ktoré je nevyhnutnou podmienkou pre získanie grantu pre financovanie stavby z fondov EÚ. Z uvedeného dôvodu úrady životného prostredia zaviedli aplikačnú prax, že posudzovanie EIA sa rozšírilo aj na rekonštrukcie a stavebné úpravy vo všeobecnosti, vzhľadom aj na základe podnetov aktivistov a združení pôsobiacich v oblasti ŽP.

Základné náležitosti definované v prílohe si môže obstarávateľ upraviť podľa rozhodnutí a odporúčaní z predprojektovej prípravy (štúdia uskutočniteľnosti, proces EIA, rezortná expertíza, posudok ÚHP a pod.) a aplikačnej praxe.

#### **Nový návrh stavebného zákona:**

Nový návrh stavebného zákona dnešné členenie PD stavieb (vrátane inžinierskych stavieb) podstatne mení a zároveň mení aj postupy pri povoľovanom procese a následnej kolaudácii stavieb. Z návrhu nie je celkom zrejmé, akým spôsobom sa bude meniť oproti súčasnosti obsah dokumentácie predkladanej v rámci príslušných správnych konaní.

Pre ilustráciu uvádzame základné rozdiely nového stavebného zákona oproti súčasnému stavu. Nový návrh stavebného zákona definuje tri základné stupne PD a to „Stavebný zámer“ (nahrádza

dnešnú DÚR), „Projekt stavby“ (slúži na overenie projektu stavby stavebným úradom) a „Vykonávací projekt“ (detailné rozpracovanie overeného Projektu stavby na účel uskutočňovania stavebných prác).

Dokumentáciu stavby tvorí „Projektová dokumentácia“, „Realizačná dokumentácia“ a „Prevádzková dokumentácia“. „Realizačnú dokumentáciu tvorí súbor dokumentov o výrobnej príprave Zhotoviteľa stavby, stavebný denník a Dokumentácia skutočnej realizácie stavby“.

Nový návrh zákona v rámci základných ustanovení upravujúcich postup povoľovania stavieb pripúšťa len dve možnosti postupu (Rozhodnutie o stavebnom zámere, Ohlásenie), a pri stavbách „na ohlásku“ upresňuje, kedy daný postup sa môže použiť.

## **2.12 Príloha č. 8 I. Podklady a požiadavky na vypracovanie dokumentácie na územné rozhodnutie a stavebné povolenie (DÚRSP)**

Príloha vznikla hlavne na základe požiadaviek Objednávateľa (SSC), ktoré vyplývajú z jeho doterajších potrieb a praxe. Špecifikuje a popisuje podklady a požiadavky na vypracovanie DÚRSP s popisom všeobecných a základných požiadaviek na spracovanie dokumentácie, hlavne pre účely verejného obstarávania.

DÚRSP sa spracúva pre jednoduché nové stavby pozemných komunikácií resp. modernizáciu existujúcej cestnej infraštruktúry, pričom ide o potrebu realizácie minimálneho počtu nových stavebných objektov, resp. nejedná sa o závažné zmeny existujúcich stavebných objektov a na úseku sa nenachádza tunel.

DÚRSP rieši vzťah stavby s okolím a návrh jej umiestnenia, nárokov na jej prípravu a realizáciu, určenie členenia, rozmerov a druhu konštrukcií ako aj užívateľské požiadavky. Táto dokumentácia rieši stavbu ako celok, s prihliadnutím na jej členenie. Spracúva jednotlivé architektonické, technické, ekologické a ekonomické prvky, v rozsahu požadovanom funkciou tejto dokumentácie. Určuje vlastné technické riešenie vrátane nárokov a podmienok na zhotovenie stavby.

Zákon č. 50/1976 Zb., ani vyhláška MŽP SR č. 453/2000 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia stavebného zákona, taxatívne nedefinujú názvy jednotlivých stupňov projektových dokumentácií, ale len minimálny rozsah a obsah dokumentácie, ktorú treba predložiť v návrhu na vydanie príslušných rozhodnutí (územné rozhodnutie, stavebné povolenie). Obsah a podrobnosti dokumentácií DÚR a DSP pri projektoch rekonštrukcie a modernizácie existujúcej cestnej infraštruktúry, ktoré neobsahujú rozsiahle umelé stavby (napr. mosty, tunely a pod.) sa obvykle líšia len obsahom dokladovej a ekonomickej časti projektu. Zároveň Zhotoviteľ projektovej dokumentácie obvykle vykonáva aj inžiniersku činnosť a majetkoprávne vysporiadanie a pre Objednávateľa sú dôležité hlavne lehoty získania príslušných rozhodnutí a povolení, ktoré sú určené v zmluvných podmienkach.

Legislatíva a aplikačná prax v zahraničí (napr. aj v Českej republike) umožňuje spoločné územné a stavebné konanie líniových stavieb, pričom obsah a rozsah projektovej dokumentácie sa definuje s ohľadom na overenie požiadaviek stanovených územným a stavebným konaním. Prioritným cieľom spracovania požiadaviek na vypracovanie DÚRSP bolo skrátenie lehôt prípravy projektovej dokumentácie a s ňou spojeného povoľovacieho procesu. Z praktického pohľadu podrobnejšia dokumentácia pri územnom konaní zjednoduší aj proces verejného prerokovania, kde sú bežne verejnosťou požadované podrobnejšie informácie a ich absencia býva často predmetom pripomienok a odvolania sa dotknutých osôb.

Rizikom zostáva zapracovanie prípadných zmien do projektovej dokumentácie vyplývajúcich z územného rozhodnutia. Toto je dôležité upraviť v zmluvných podmienkach so Zhotoviteľom projektovej dokumentácie resp. pokiaľ vykonáva aj inžiniersku činnosť, jasne definovať riziko mimo zodpovednosti Zhotoviteľa projektovej dokumentácie dotýkajúce sa termínov vydania a právoplatnosti SP.

Požiadavka uvádzaná v kapitole 4.8 v praxi znamená, že podľa upresnenia technického riešenia stavby v dokumentácii bude aktualizovaná existujúca Štúdia uskutočniteľnosti.

## **2.13 Príloha č. 8 II. Základné náležitosti dokumentácie na územné rozhodnutie a stavebné povolenie (DÚRSP)**

Príloha špecifikuje a popisuje základné požiadavky na rozsah a obsah DÚRSP. Podrobne rozdeľuje a popisuje jednotlivé kapitoly dokumentácie, dopĺňa špecifikácie, ktoré doteraz v TP 019/2006 chýbajú alebo neboli špecifikované.

Dokumentácia na vydanie územného rozhodnutia a na vydanie stavebného povolenia (DÚRSP) sa spracúva pre jednoduché nové stavby pozemných komunikácií, resp. modernizáciu existujúcej cestnej infraštruktúry, pričom ide o potrebu realizácie minimálneho počtu nových stavebných objektov.

## **2.14 Príloha č.9 I. Podklady a požiadavky na vypracovanie dokumentácie na realizáciu stavby (DRS)**

Príloha špecifikuje a popisuje podklady a požiadavky na vypracovanie DRS s popisom všeobecných a základných požiadaviek na spracovanie dokumentácie, hlavne pre účely verejného obstarávania. Dokumentácia na realizáciu stavby prehľbuje a upresňuje, prípadne dopĺňa dokumentáciu overenú v stavebnom konaní do takých podrobností, ktoré jednoznačne definujú konštrukcie, technologický postup výstavby, konštrukčné detaily a pod. tak, aby bolo možné vypracovať podrobný výkaz výmer. Podmienky stavebného povolenia musia byť riešené a vyriešené v dokumentácii na realizáciu stavby.

Nový návrh TP 019 aktualizuje, spresňuje, prehľadnejšie usporadúva obsah podkladov a požiadaviek na vypracovanie DRS. Zmenami prešla hlavne Kapitola č.4 Požiadavky, kde sú upresnené hlavné požiadavky na nároky na dokumentáciu a požiadavky na zabezpečenie doplňujúcich prieskumov a meraní. Oproti pôvodným TP bol jasne zadefinovaný projekt monitoringu sledovania posunov a pretvorení počas výstavby mostných objektov a projekt dlhodobého sledovania posunov a pretvorení mostných objektov.

## **2.15 Príloha č. 9 II. Základné náležitosti dokumentácie na realizáciu stavby (DRS)**

Príloha špecifikuje a popisuje rozsah a obsah DRS. Podrobne rozdeľuje a popisuje jednotlivé kapitoly dokumentácie, dopĺňa špecifikácie, ktoré v TP chýbali alebo neboli špecifikované.

Oproti súčasne platným TP bola tiež zavedená Kapitola B. Technická správa, ktorá je samostatnou kapitolou. Kapitola C. obsahuje novú požiadavku na vypracovanie a aktualizáciu CBA so špecifikáciou jej rozsahu. Časti B.1 – B.5 (prehľadné výkresy) a C.1 koordinačné výkresy a C.2 Dopravné značenie celej stavby sa oproti súčasne platným TP 019/2006 presunuli do kapitoly D. Písomnosti a výkresy. Týmto presunom sa jasne oddelila základná textová časť dokumentácie od výkresovej časti. Kapitola D. Písomnosti a výkresy objektov spodrobňuje obsah jednotlivých výkresov, zavádza nové skupiny výkresov (geotechnické konštrukcie, protihlukové opatrenia, prevádzkové prvky, atď.), kde je definovaný rozsah popisov jednotlivých objektov. Písomností a výkresy tunelových objektov stavebnej a technologickej časti tunelov boli oproti súčasne platným TP doplnené a upravené na základe skúseností z praxe.

Najvýznamnejšími zmenami prešla kapitola F. Prieskumy a štúdie, v ktorých sa spodrobňuje obsah jednotlivých prieskumov, ktoré majú byť súčasťou PD. Súčasne zavádza aktualizáciu environmentálnych prieskumov na základe požiadaviek záverečného stanoviska.

V dopravnoinžinierskych prieskumoch oproti súčasne platným TP návrh podrobnejšie stanovuje podmienky aktualizácie dopravnoinžinierskych údajov, upresňuje podrobnosť dopravných prieskumov a odôvodnenie ich vykonania, špecifikuje vyhotovenie dopravného modelu a dopravnej prognózy a podmieňuje a určuje vypracovanie dopravnoinžinierskej analýzy a kapacitného posúdenia komunikácií. Zavádza sa nová skupina Environmentálne prieskumy, ktorá zahŕňa prieskumy týkajúce sa životného prostredia. Oproti súčasne platným TP nový návrh spresňuje obsah jednotlivých prieskumov. Okrem vyššie spomenutých skupín, nové TP zavádza nové skupiny Geologické prieskumy a Ostatné prieskumy.

Všetky geodetické prílohy sa presunuli do kapitoly G Súvisiaca dokumentácia, ktorá nahradila prílohy F, a sprehľadnila ich. V kapitole G. sú zahrnuté aj ostatné dokumentácie, ktoré v súčasne platných TP 019/2006 tvorili samostatnú kapitolu (dokumentácia meračských prác, monitoring zložiek

životného prostredia, geotechnický monitoring trasy, geotechnický monitoring tunelov, dokumentácia pre ŽSR, usporiadanie cestnej siete).

Nový návrh TP ruší kapitolu P. Podklady na čerpanie financií z fondov EÚ, ktorá bola neaktuálna a nezohľadňovala aktuálne požiadavky riadiacich orgánov v nadväznosti na požiadavky rôznych orgánov EK, a bola nahradená Prílohou č.3 Štúdia uskutočniteľnosti (ŠTU). Ide o nový zadefinovaný systém zberu informácií o vývoji projektu, o procese hodnotenia a výbere alternatív a variantov nielen v predprípravnej fáze, ale následne aj v priebehu spracovania jednotlivých stupňov projektovej dokumentácie (časť I. Podklady a požiadavky na vypracovanie Dokumentácie na realizáciu stavby (DRS), Kapitola 4.8 Doplnenie a aktualizácia Štúdie uskutočniteľnosti) je dopĺňaná o opis celého procesu prípravy (vrátane EIA) a vývoja technického riešenia, investičných nákladov a socio-ekonomických parametrov projektu. Týmto je zabezpečené, že v každom okamihu má Investor k dispozícii pre schvaľovacie a financujúce inštitúcie ucelené a aktuálne informácie, požadované v rámci rozhodovacieho procesu o ďalšom pokračovaní prípravy projektu, resp. jeho financovaní.

## 2.16 Príloha č. 10 Základné náležitosti dokumentácie na ponuku (DP)

Príloha špecifikuje a popisuje podklady a požiadavky na vypracovanie DP s popisom všeobecných a základných požiadaviek na spracovanie dokumentácie, hlavne pre účely verejného obstarávania.

DP je základná dokumentácia, ktorá sa spracúva v takom rozsahu a podrobnostiach, ktoré umožňujú jednoznačné určenie predmetu Diela. Dokumentácia na ponuku pozostáva z 5 zväzkov, pričom jednotlivé zväzky sa členia na časti. Dokumentácia sa spracuje v digitálnom tvare v dohodnutom formáte jednotlivých zväzkov a ich príloh.

Hlavnou súčasťou Dokumentácie na ponuku je projektová dokumentácia vrátane súpisu prác, dodávok a služieb, s výkazom výmer a technicko-kvalitatívnymi podmienkami. Objednávateľ v závislosti od stavu pripravenosti projektu, t.j. stupňa projektovej dokumentácie a získaných povolení na stavbu, zvolí typ zmluvných a obchodných podmienok.

## 2.17 Príloha č. 11 I. Podklady a požiadavky na vypracovanie dokumentácie na stavebné povolenie a realizáciu stavby (DSPRS)

Príloha špecifikuje a popisuje podklady a požiadavky na vypracovanie DSPRS s popisom všeobecných a základných požiadaviek na spracovanie dokumentácie, hlavne pre účely verejného obstarávania.

Dokumentácia na vydanie stavebného povolenia a realizáciu stavby (DSPRS) sa vypracováva pre jednoduchšie stavby, ktoré neobsahujú rozsiahle umelé stavby (napr. mosty, zárubné múry, tunely a pod.), z dôvodu urýchlenia procesu prípravy projektu a začatia realizácie stavby. Jej náležitosti musia spĺňať požiadavky príslušnej legislatívy, príslušného stavebného úradu a požiadavky Objednávateľa pre verejné obstarávanie a následnú realizáciu projektu.

Zákon č. 50/1976 Zb. a ani vyhláška MŽP SR č. 453/2000 Z.z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia stavebného zákona, taxatívne nedefinujú názvy jednotlivých stupňov projektových dokumentácií, ale len minimálny rozsah a obsah dokumentácie, ktorú treba predložiť v návrhu na vydanie stavebného povolenia.

Tento postup projektovej prípravy pre cestné projekty, ale aj pre iné projekty dopravnej infraštruktúry používajú hlavne VÚC a mestá. Nižšie uvádzame príklady z nedávnej minulosti:

- „Most na ceste II/547 nad riekou Hornád – rekonštrukcia“, investor mesto Košice,
- „žst. Pezinok- záchytné parkovisko pre IAD“, investor ŽSR,
- „Terminál integrovanej osobnej prepravy Trebišov“, investor ŽSR,
- „Podchod Trieda arm. gen. L. Svobodu – Adlerova, Košice – rekonštrukcia“, investor mesto Košice,
- „Most na Triade arm. gen. L. Svobodu – rekonštrukcia“, investor mesto Košice,

- „Modernizácia električkových uzlov z MET v meste Košice“, investor mesto Košice,
- „Ulica Pri prachárni – riešenie komunikácií“, investor mesto Košice,
- „Rekonštrukcia a modernizácia nosnej konštrukcie mostného objektu ev. č. 2311-001“ /súčasť cesty č. III/2311/, investor Žilinský samosprávny kraj,
- „Stavby na cestách KSK – C3 Stavebné úpravy ciest v okresoch Spišská Nová Ves, Gelnica a Rožňava – III/3244 Spišská Nová Ves – stavebná úprava cesty“, investor Košický samosprávny kraj,
- „Stavby na cestách KSK – C3 Stavebné úpravy ciest v okresoch Spišská Nová Ves, Gelnica a Rožňava – III/3244 Spišská Nová Ves – stavebná úprava cesty“, investor Košický samosprávny kraj,
- „Košice, rekonštrukcie pozemných komunikácií“, stavebný objekt SO 104-00 Cesta III/3404 Myslavská cesta“, investor mesto Košice,

Zpracovanie prípadných dodatočných požiadaviek vyplývajúcich zo stavebného povolenia je potrebné definovať v zmluvných podmienkach so spracovateľom PD.

## **2.18 Príloha č. 11 II. Základné náležitosti dokumentácie na stavebné povolenie a realizáciu stavby (DSPRS)**

Príloha špecifikuje a popisuje rozsah a obsah DSPRS. Podrobne rozdeľuje a popisuje jednotlivé kapitoly dokumentácie, dopĺňa špecifikácie, ktoré v TP 019/2006 chýbali alebo neboli špecifikované.

Dokumentácia na vydanie stavebného povolenia a realizáciu stavby (DSPRS) slúži pre jednoduchšie stavby, modernizácie a pod. Nakoľko ide o projektovú dokumentáciu na vydanie stavebného povolenia a zároveň aj realizáciu stavby, tak sa vypracováva v podrobnostiach DRS.

## **2.19 Príloha č.12 Základné náležitosti dokumentácie na vykonanie prác (DVP)**

Príloha špecifikuje a popisuje podklady a požiadavky na vypracovanie DVP s popisom všeobecných a základných požiadaviek na spracovanie dokumentácie. Dokumentácia na vykonanie prác (DVP) je vypracovaná v súlade s DRS, avšak s ohľadom na Zhotoviteľa a jeho prípadné návrhy na zmeny, prehľbuje, upresňuje a dopĺňa DRS do takých podrobností, ktoré už jednoznačne definujú výrobky, použité materiály, možnosti strojov a zariadení Zhotoviteľa, konštrukčné detaily, pomocné konštrukcie potrebné pre realizáciu stavby a tiež odstraňuje prípadné nedostatky v realizácii osadenia špeciálnych stavebných výrobkov.

Zabezpečuje ju Zhotoviteľ stavby prostredníctvom osoby, ktorá má príslušné oprávnenia na projektovanie pozemných komunikácií podľa zvláštnych predpisov, alebo ju vypracuje Zhotoviteľ vlastnými kvalifikovanými osobami, ak majú oprávnenie na projektovanie, pokiaľ to Objednávateľ nezadefinuje v ZoD inak.

## **2.20 Príloha č.13 Základné náležitosti dokumentácie skutočnej realizácie stavby (DSRS)**

Príloha špecifikuje a popisuje podklady a požiadavky na vypracovanie DSRS s popisom všeobecných a základných požiadaviek na spracovanie dokumentácie. Zabezpečenie DSRS prináleží Objednávateľovi stavby, prostredníctvom Zhotoviteľa stavby. Príloha č. 13 nového návrhu TP je vypracovaná v súlade s §29 Vyhlášky MŽP SR č. 453/2000 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia stavebného zákona.

Príloha popisuje vyhotovenie geodetickej dokumentácie stavby a dokumentácie objektov v oveľa podrobnejšom rozsahu ako je definovaná v súčasných TP, pre všetky objekty stavby (rozdelené podľa druhu objektu) stanovuje podrobnosť textovej a výkresovej časti, popisuje manuály užívania stavby a súvisiacu prevádzkovú dokumentáciu. Bola vytvorená prehľadná štruktúra s popisom a obsahom pre odovzdávanie stavebných objektov (kolaudácia), zadefinované pravidlá, aby nedochádzalo k nedorozumeniam pri odovzdávaní a preberaní stavebných objektov.

Oproti TP 019/2006 je aktualizované TP19 doplnené o :

Geodetickú dokumentáciu (GD-DSRS)

- Protokol o základnom vytýčení stavebného objektu
- Geodetická časť DSRS (GČ DSRS)
- Geometrický plán (porealizačný geometrický plán)
- Základná mapa diaľnic a rýchlostných ciest

Dokumentáciu monitorovania ostenia tunelov

Geotechnický monitoring

Dokumentáciu monitorovania ochranných opatrení pre obmedzenie vplyvu bludných prúdov.