



SPRÁVA O VÝSLEDKU KONTROLY 2021

Rekonštrukcie, opravy a údržba mostných objektov
na cestách II. a III. triedy

Najvyšší kontrolný úrad SR
Karol Mitrík, predseda

OBSAH

ZOZNAM SKRATIEK.....	3
ZOZNAM TABULIEK.....	3
ZOZNAM GRAFOV.....	3
VÝZNAMNÉ ZISTENIA A ODPORÚČANIA	4
KONTROLNÁ AKCIA	6
1 ÚČEL KONTROLNEJ AKCIE	6
2 RÁMEC KONTROLNEJ AKCIE.....	6
2.1 ZÁKLADNÁ CHARAKTERISTIKA	6
2.2 VÝKON KONTROLY	6
2.3 ŠPECIFICKÉ OBLASTI	6
3 VÝSLEDKY KONTROLNEJ AKCIE.....	7
3.1 STAV MOSTOV SA DLHODOBO ZHORŠUJE HOCI SYSTÉM HOSPODÁRENIA S MOSTAMI JE NASTAVENÝ PODĽA PLATNÝCH PREDPISOV.....	7
3.2 ZDROJE NA ZABEZPEČENIE HOSPODÁRENIA S MOSTAMI SÚ NEDOSTATOČNÉ.....	9
3.3 INFORMÁCIE O STAVE MOSTOV NIE SÚ VŽDY SPRÁVNE A ÚPLNÉ, ČO OVPLYVŇUJE NADVÄZUJÚCE PROCESY	10
3.4 KONTROLA SPRÁVCOV JE FORMÁLNA A NIE JE ZAMERANÁ NA ODBORNÉ ČINNOSTI	11
3.5 ÚDRŽBA, OPRAVY A ANI MODERNIZÁCIA MOSTOV NIE SÚ ÚČINNÉ.....	12
4 REAKCIA KONTROLOVANÝCH SUBJEKTOV	13
5 KONTAKT	13
6 PRÍLOHY	15
PRÍLOHA Č. 1: PREHLAD O POČTOCH MOSTOV PODĽA SAMOSPRÁVNÝCH KRAJOV A PODĽA SSTUPŇA STAVEBNO-TECHNICKÉHO STAVU ...	15
PRÍLOHA Č. 2: PROCESY V SYSTÉME HOSPODÁRENIA S MOSTAMI.....	17

ZOZNAM SKRATIEK

SKRATKA	VÝZNAM
BA	Bratislavský kraj
BB	Banskobystrický kraj
KE	Košický kraj
ISSAI	Medzinárodné štandardy najvyšších kontrolných inštitúcií
MDV SR	Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky
MF SR	Ministerstvo financií Slovenskej republiky
NKÚ SR	Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky
NR SR	Národná rada Slovenskej republiky
NR	Nitriansky kraj
PO	Prešovský kraj
TN	Trenčiansky kraj
TT	Trnavský kraj
ZA	Žilinský kraj

ZOZNAM TABULIEK

Tabuľka č. 1: Charakteristika mostov podľa stupňa stavebno-technického stavu	7
Tabuľka č. 2: Vyhodnotenie účinnosti podľa kritérií NKÚ SR	12

ZOZNAM GRAFOV

Graf č. 1: Počty mostov na cestách II. a III. triedy podľa stupňa ich stavebno-technického stavu.....	8
---	---

VÝZNAMNÉ ZISTENIA A ODPORÚČANIA

Cestnú infraštruktúru na Slovensku hierarchicky tvoria diaľnice, rýchlostné cesty, cesty I., II. a III. triedy a miestne komunikácie. Táto infraštruktúra bola pôvodne celá vo vlastníctve štátu. V rámci decentralizácie verejnej správy štát časť kompetencií v doprave previedol na samosprávy. Vlastníctvo miestnych komunikácií v intravilánoch obcí vrátane výkonu správy bolo prevedené ako prvé na príslušné obce.

Cesty II. a III. triedy, vrátane mostných objektov na týchto cestách, dostali v roku 2004 od štátu do vlastníctva samosprávne kraje. Štát si ponechal vo vlastníctve diaľnice a rýchlostné cesty, ktoré spravuje Národná diaľničná spoločnosť, a cesty I. triedy, ktoré má v správe Slovenská správa ciest.

Do roku 2015 bol hlavným zdrojom príjmov samosprávnych krajov na správu cestnej infraštruktúry výnos z dane z motorových vozidiel, z ktorej kraje ročne získavali milióny eur. Od roku 2015 po zmene legislatívy prevzal od krajov výber tejto dane štát a finančný výpadok kompenzuje samosprávnym krajom zvýšením príjmov z podielových daní. Celková suma finančných prostriedkov vynaložených samosprávnymi krajmi na správu ciest v ich vlastníctve v rokoch 2019 a 2020 presiahla každý rok sumu 190 miliónov eur.

Analytická štúdia NKÚ SR už v roku 2018 potvrdila zhoršujúci sa stav mostov na cestách II. a III. triedy v rokoch 2013 - 2016. Na štúdiu nadviazala kontrola NKÚ SR s **účelom** preveriť nastavenie a spôsob zisťovania stavebno-technického stavu mostov ako aj účinnosť systému opráv a údržby mostov na cestách vo vlastníctve samosprávnych krajov v rokoch 2017 - 2019.

Na správu ciest vo svojej pôsobnosti si všetkých osem samosprávnych krajov zriadilo alebo založilo regionálne správy ciest. Súčasťou cestnej siete, ktorú spravujú, sú aj mosty. Vo všetkých krajoch bola správa mostov nastavená podľa systému hospodárenia s mostami v zmysle technických predpisov rezortu MDV SR. Hospodárenie s mostami je definované ako súbor vzájomne súvisiacich činností vlastníkov/správcov mostov, ktorých cieľom je zabezpečiť potrebné informácie o mostoch a ich vyhodnotenie pre výber a zostavenie poradia opráv, rekonštrukcií a prestavieb vybraných mostov pre zaistenie ich prevádzkovej spôsobilosti a bezpečnosti. Stav mostov, ktorých bolo spolu 5 395, sa zisťoval prostredníctvom prehliadkovej činnosti a diagnostiky. Podľa výsledkov týchto činností boli mosty zaraďované do jedného zo siedmich stupňov stavebno-technického stavu od bezchybného po havarijný.

Kľúčovú pozíciu pri zisťovaní stavebno-technického stavu mostov majú tzv. prehliadkari - certifikovaní zamestnanci s príslušným vzdelaním, **ktorí môžu vykonávať bežné a hlavné prehliadky mostov**. Vzhľadom na ich nízky počet a ťažkú zastupiteľnosť predstavuje akékoľvek prerušenie činnosti takéhoto odborného pracovníka na dlhšie obdobie rádo vo týždňoch výpadok v počte vykonaných prehliadok aj viac ako 200 mostov v príslušnom regióne. **Problémy s nevykonávaním plánovaných povinných prehliadok mostov a nedôsledným evidovaním ich výsledkov v informačnom systéme kontrolóri NKÚ SR zaznamenali v rôznej miere vo všetkých krajoch. V dôsledku toho neboli vždy informácie o stave mostov úplné a správne**, čo následne ovplyvňovalo aj ďalšie nadväzujúce činnosti, najmä plánovanie a výkon údržby, opráv ale aj rekonštrukcií mostov. **NKÚ SR vidí priestor na elimináciu týchto nedostatkov zvýšením kapacít prehliadkarov alebo efektívnejším využitím existujúcich kapacít formou centralizáciou ich činnosti. Takáto centralizácia je možná na základe zmluvnej spolupráce jednotlivých správcov alebo vykonaním úpravy technických predpisov v oblasti výkonu prehliadok mostov.**

Podľa výsledkov kontroly sa stav mostov na cestách II. a III. triedy dlhodobo zhoršuje. Počet mostov na cestách II. a III. triedy v najlepšom stave klesol za 16 rokov takmer na polovicu z 3 498 na 1 763. Počet mostov v troch najhorších stupňoch stavebno-technického stavu vzrástol viac ako dvojnásobne z 486 na 1 154. Správcovia ciest v samosprávnych krajoch vykonávajú len nevyhnutnú údržbu a opravy mostov. Činnosť správcov sa sústreďuje na odstránenie najhorších stavov v rámci dostupných finančných zdrojov, nie na reálnu potrebu. **Pri zachovaní existujúceho prístupu samosprávnych krajov k správe mostov na cestách II. a III. triedy, bude narastať počet uzávierok mostov ako aj nepredvídateľných kolapsov.**

Vlastnícky vzťah samosprávnych krajov k cestám II. a III. triedy a mostom na týchto cestách znamená záväzok uvedený majetok zveľaďovať, chrániť a zhodnocovať. Jeho zverenie do správy inej organizácie znamená presun kompetencií a vyčlenenie prostriedkov na zabezpečenie tejto činnosti. Zodpovednosť za plnenie záväzkov však aj v takomto prípade stále zostáva na vlastníčkovi. **NKÚ SR zistil, že samosprávne kraje ako vlastníci mostov kontrolu odbornej činnosti správcov zanedbávali. Vykonávali len kontrolu prostredníctvom hlavných kontrolórov a zameriavali sa predovšetkým**

na plnenie rozpočtu, účtovníctvo a výkazníctvo, náležitosti dokladov a analýzu položiek. **Kontrolnú činnosť s cieľom overiť dodržiavanie systému hospodárenia s mostami, samosprávne kraje ako vlastníci, ani iné kompetentné orgány, nevykonávali.** Nemali preto informácie, že správcovia zanedbávajú alebo neplnia časť svojich povinností. Riešením je správať sa ako dobrý hospodár a aplikovať v praxi kontrolné mechanizmy vyplývajúce zo systému hospodárenia s mostami alebo iné zavedené systémy manažérstva kvality.

Účinnosť systému opráv, údržby ako aj modernizácie mostov na cestách vo vlastníctve samosprávnych krajov bola vyhodnotená na základe kritérií stanovených NKÚ SR. Samosprávne kraje okrem jedného nemali stanovené dostatočne konkrétne a merateľné ciele, ani kritériá a merateľné ukazovatele v oblasti správy mostov. Len v Žilinskom kraji bol systém vyhodnotený ako účinný s možnými zlepšeniami. V ostatných siedmich krajoch bol systém vyhodnotený ako neúčinný.

Dôvodom takého negatívneho vyhodnotenia sú nedostatočne a nedôsledne vykonávané činnosti v rámci systému hospodárenia s mostami a zhoršujúci sa stavebno-technický stav mostov v krátkodobom aj v dlhodobom horizonte. Kumulácia rôznych finančných zdrojov v podobe vlastných rozpočtových prostriedkov, úverov a eurofondov v rámci jedného kraja sa pozitívne prejavuje v intenzívnejšom výkone činností v rámci systému hospodárenia s mostami a tým aj v stabilizácii stavu mostov v krátkodobom horizonte. Z dlhodobého hľadiska sa prejavuje nedostatok zdrojov na výkon všetkých činností v rámci systému hospodárenia s mostami, osobitne však na systematickú modernizáciu mostov.

Podľa zistení NKÚ SR na zabezpečenie cyklickej obnovy mostov je pri priemernej životnosti mosta 100 rokov potrebné obnovovať každoročne jedno percento všetkých mostov na cestách II. a III. triedy, teda 54 mostov ročne. Je to 2,5-krát viac mostov ako sa ročne obnovuje v súčasnosti s využitím všetkých zdrojov financovania. **Za kľúčové považuje NKÚ SR, že na systematickú dlhodobú obnovu mostov je potrebné využívať všetky dostupné finančné zdroje..**

Pri súčasnom prístupe samosprávnych krajov s aktuálne dostupnými zdrojmi sa bude stále zhoršovať stav mostov vrátane počtu mostov v havarijnom stave, ktoré je nevyhnutné uzavrieť pre hroziacu katastrofu.

Náprava zisteného stavu si podľa NKÚ SR vyžaduje prijatie systémového riešenia. Súčasťou riešenia by malo byť nielen nastavenie udržateľného spôsobu financovania zo všetkých dostupných zdrojov ale aj úprava procesov s využitím skúseností zo zahraničia. Jednou z možností uprav je vytvorenie organizácie podobnej Štátnemu fondu dopravnej infraštruktúry v Českej republike.

Základom pre nastavenie systému hospodárenia s regionálnymi mostami je finančne a organizačne garantovaná každoročná rekonštrukcia jedného percenta z celkového počtu 5 395 mostov, ktorá sa odvodzuje od priemernej životnosti mosta 100 rokov. Tá sa musí cyklicky opakovať, keďže stavebno-technický stav mostov sa odsúvaním ich opráv dlhodobo zhoršuje. **Systémové riešenie musí zabezpečiť kontinuálne, nemenné a trvalé účelovo viazané príjmy na každoročnú obnovu 54 mostov.** Takéto nastavenie nových pravidiel si vyžaduje aktívnu účasť štátu pri legislatívnych zmenách systému financovania.

KONTROLNÁ AKCIA

1 ÚČEL KONTROLNEJ AKCIE

NKÚ SR zaradil do svojho plánu kontrolnej činnosti na rok 2020 kontrolnú akciu „Rekonštrukcie, opravy a údržba mostných objektov na cestách II. a III. triedy“. Kontrolná akcia bola vykonaná s využitím výsledkov predbežnej štúdie zameranej na efektívnosť vynakladania verejných prostriedkov na výstavbu, opravu a údržbu mostných objektov na cestách II. a III. triedy z roku 2017.

Účelom kontrolnej akcie bolo preveriť nastavenie a spôsob zisťovania stavebno-technického stavu mostov ako aj účinnosť systému opráv a údržby mostov na cestách vo vlastníctve samosprávnych krajov.

Predmetom kontrolnej akcie bola správnosť a úplnosť informácií o stavebno-technickom stave mostov a účinnosť údržby a opráv mostov.

Na kontrolnú akciu plynule nadväzuje kontrolná akcia „Rekonštrukcie, opravy a údržba mostov na cestách I. triedy“. NKÚ SR po spojení výsledkov oboch kontrol poskytne ucelený pohľad na mosty na cestách I., II. a III. triedy.

2 RÁMEC KONTROLNEJ AKCIE

2.1 ZÁKLADNÁ CHARAKTERISTIKA

Kontrolou bolo preverených všetkých osem samosprávnych krajov ako aj všetkých osem správcov ciest, ktorých si jednotlivé kraje zriadili, resp. založili na výkon správy cestnej infraštruktúry formou rozpočtovej alebo príspevkovej organizácie, prípadne ako akciovú spoločnosť so 100 % vlastníckym podielom samosprávneho kraja k 31.12.2020.

Kontrola bola zameraná najmä na nefinančné aspekty – vybrané procesy a postupy spojené s údržbou a opravami mostov na cestách II. a III. triedy, ako aj výsledky z krátkodobého a dlhodobého hľadiska. Kontrolovaným obdobím boli roky 2017 – 2019, pre dosiahnutie účelu kontroly a objektívne zhodnotenie kontrolovaných skutočností aj údaje z predchádzajúceho a nasledujúceho obdobia, osobitne za rok 2020.

2.2 VÝKON KONTROLY

Počas prípravy kontrolnej akcie boli identifikované riziká správnosti a úplnosti údajov o stave mostov a chýbajúcej účinnosti systému opráv a údržby mostov z dôvodu dlhodobého sa zhoršujúceho stavu mostov. Tieto riziká boli rozpracované do predmetu kontroly, a boli aj kontrolou potvrdené.

Kontrola bola vykonaná v súlade so zákonom o NKÚ SR a so štandardmi, ktoré vychádzajú zo základných princípov medzinárodných štandardov najvyšších kontrolných inštitúcií (ISSAI).

2.3 ŠPECIFICKÉ OBLASTI

Účinnosť nebola vyhodnotená za každý kontrolovaný subjekt samostatne ale spoločne za samosprávny kraj a príslušného správcu ako celok. Tento špecifický prístup bol využitý z dôvodu vnútorného rozdelenie kompetencií medzi samosprávny kraj ako vlastníka a správcu vykonávajúceho správu ciest vo vlastníctve samosprávneho kraja. Rozdelenie bolo v každom kraji osobitné nielen pre rôznu právnu subjektivitu správcu a z toho vyplývajúce odlišnosti, ale aj pre mieru nezávislosti a rozhodovacej samostatnosti správcu od vlastníka. Takýto prístup umožnil základné porovnanie medzi jednotlivými krajinami.

Preverované boli procesy, pri ktorých nebola primeraná operatívna a podporná evidencia, príp. neboli formalizované vykonávané činnosti. Uvedené potvrdil samotný výkon kontroly, keď odborná činnosť správcov nebola predmetom žiadnej externej kontroly a aj samotní správcovia uviedli, že NKÚ SR je prvá inštitúcia, ktorá sa za dobu existencie správcu preveruje takúto skutočnosť.

3 VÝSLEDKY KONTROLNEJ AKCIE

3.1 STAV MOSTOV SA DLHODOBO ZHORŠUJE HOCI SYSTÉM HOSPODÁRENIA S MOSTAMI JE NASTAVENÝ PODĽA PLATNÝCH PREDPISOV

Správa mostov vo všetkých samosprávnych krajoch bola nastavená podľa systému hospodárenia s mostami v zmysle technických predpisov rezortu MDV SR. Hospodárenie s mostami je definované ako súbor vzájomne súvisiacich činností vlastníkov/správcov mostov, ktorých cieľom je zabezpečiť potrebné informácie o mostoch a ich vyhodnotenie pre výber a zostavenie poradia opráv, rekonštrukcií a prestavieb vybraných mostov pre zaistenie ich prevádzkovej spôsobilosti a bezpečnosti.

Každý samosprávny kraj si na výkon správy cestnej infraštruktúry zriadil alebo založil osobitnú organizáciu, pričom ku koncu roka 2020 mali tieto organizácie právnu formu rozpočtovej organizácie, príspevkovej organizácie alebo obchodnej spoločnosti. Právna forma správcu priamo ovplyvňovala spôsob financovania aj majetkovú evidenciu mostov, pretože rozpočtové a príspevkové organizácie zabezpečujú aj majetkovú a účtovnú evidenciu ciest a mostov. Samosprávne kraje evidujú cesty a mosty vo svojom majetku v prípadoch, keď zverili správu ciest obchodným spoločnostiam. Podľa kontrolných zistení nemala právna forma správcu priamy vplyv na zmeny v stave mostov v jednotlivých regiónoch.

NKÚ SR zistil, že **finančná hodnota pozemkov pod cestnou infraštruktúrou je takmer 54 miliónov eur** a tvorí podiel 18,6 % z celkovej hodnoty pozemkov vlastnených samosprávnymi krajinami. **Finančná hodnota ciest a mostov je vyše 613 miliónov eur** a tvorí podiel 43,6 % z celkovej hodnoty stavieb vo vlastníctve samosprávnych krajov. **Finančná hodnota stavieb, teda mostov, má hodnotu vyše 86 miliónov eur** a tvorí podiel približne 14 % percent hodnoty cestnej infraštruktúry.

Cestná infraštruktúra sa teda významne podieľa na hodnote majetku samosprávnych krajov v položkách pozemky a stavby. **Preto NKÚ SR poukazuje na nevyhnutnosť nastavenia jasných pravidiel komunikácie medzi samosprávnym krajom a správcou majetku.** Súčasne je potrebné zdôrazniť osobitné postavenie správcu cestnej infraštruktúry v porovnaní s inými organizáciami v zriaďovateľskej pôsobnosti samosprávneho kraja. **Zlý stav majetku v správe iných organizácií má dopad predovšetkým na ich činnosť, ale zlý stav cestnej infraštruktúry, osobitne mostov, má dopad na širšie územie a podstatne väčší počet obyvateľov aj susedných regiónov.**

Rozdelenie celkového počtu 5 395 mostov medzi jednotlivé samosprávne kraje je veľmi nerovnomerné. Najviac mostov, vyše tisíc, je v Prešovskom kraji a Banskobystrickom kraji. Naopak, v Bratislavskom kraji je ich menej ako 130.

Jednotlivé kraje sú tiež zaťažené rozdielnou intenzitou dopravy a majú rozdielnú cestnú infraštruktúru vyššej kategórie. Viacero okresov v rôznych krajoch, napríklad Pezinok, Myjava, Gelnica či Medzilaborce, nemá na svojom území cestu I. triedy, teda doprava je realizovaná na cestách II. a III. triedy.

Kvalita mostov z hľadiska rozsahu porúch sa na Slovensku vyjadruje jedným zo siedmich stupňov stavebno-technického stavu v súlade s technickými normami, do ktorých sa mosty zatriedujú na základe stavu zisteného ich prehliadkou.

Tabuľka č. 1: Charakteristika mostov podľa stupňa stavebno-technického stavu

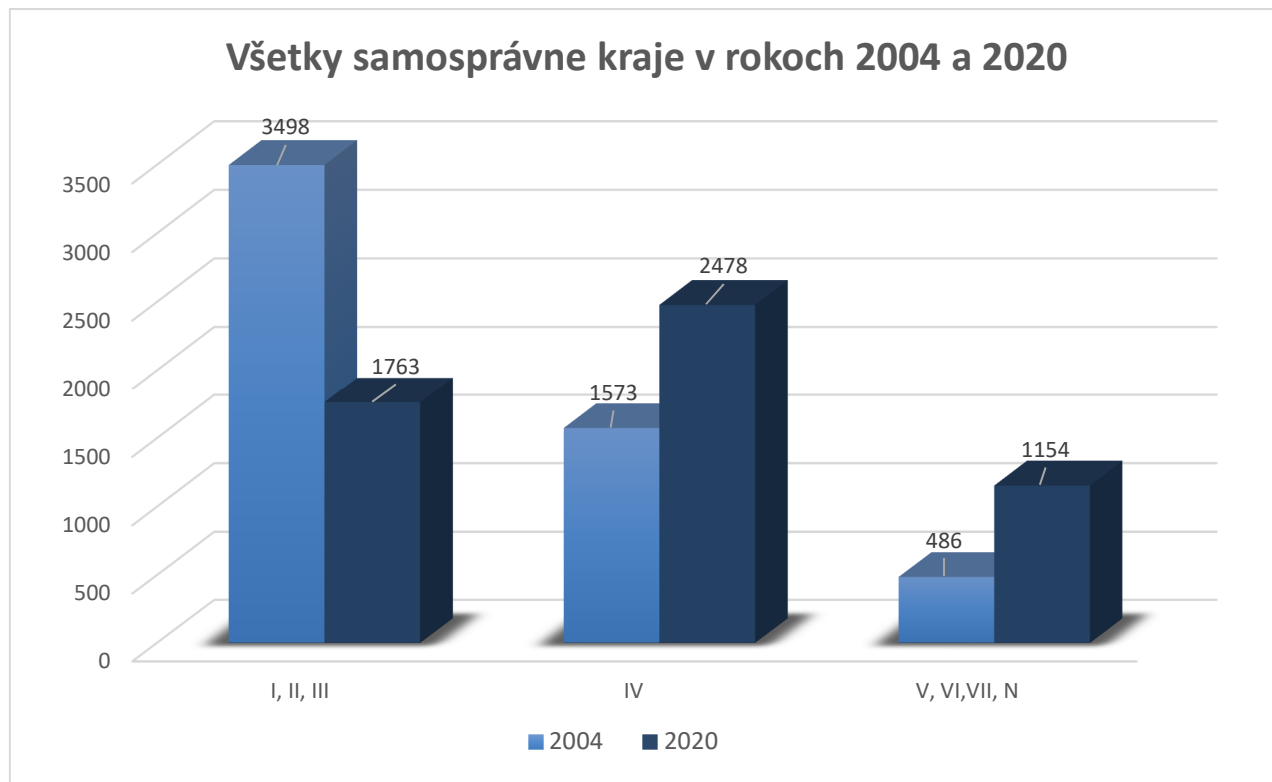
Stupeň	Charakteristika
I	bezchybný
II	veľmi dobrý
III	dobrý
IV	uspokojivý
V	zlý
VI	veľmi zlý
VII	havarijný
N	neurčený

Zdroj: TP 077 Technické podmienky Systém hospodárenia s mostami

Odstraňovanie porúch na mostoch pri prvých štyroch stupňoch stavebno-technického stavu je spojené len s bežnou údržbou a relatívne jednoduchými opravami, ktoré zabezpečia udržanie prevádzkyschopného stavu. Od stupňa V je na odstránenie porúch potrebná rozsiahla oprava alebo rekonštrukcia na základe projektu prostredníctvom investičnej činnosti.

Rozdelenie mostov do troch skupín podľa stupňa ich stavebno-technického stavu v čase prevodu vlastníctva mostov krajom v roku 2004 a súčasný stav bol podľa údajov cestnej databanky spracovaný do nasledujúceho grafu:

Graf č. 1: Počty mostov na cestách II. a III. triedy podľa stupňa ich stavebno-technického stavu



Zdroj: cestná databanka a evidencia jednotlivých vlastníkov, resp. správcov

V roku 2004 bolo v najlepších troch stupňoch stavebno-technického stavu takmer 63 % všetkých mostov, v roku 2020 to bolo už len necelých 33 %. Presne opačný trend bol zaznamenaný v najhorších troch stupňoch stavebno-technického stavu, do počtu ktorých bol zahrnutý aj malý počet mostov v neurčenom stave. Počet mostov v týchto skupinách vzrástol v roku 2020 na viac ako 21 % z necelých 9 % v roku 2004. Nárast podielu z viac ako 23 % na takmer 46 % bol zaznamenaný v stupni IV. Výnimkou bol Žilinský kraj, kde je stav mostov relatívne nezmenený. Podrobný prehľad počtu mostov podľa jednotlivých krajov je spracovaný v prílohe 1 tejto správy.

V Nitrianskom kraji napríklad bolo v roku 2013 v štvrtom stupni 146 mostov, za sedem rokov sa počet mostov v tejto skupine zvýšil o 147, teda o 100 %. V piatom stupni bolo 31 mostov, o sedem rokov ich bolo 61. V šiestom stupni sa v roku 2013 nachádzali štyri mosty, v roku 2020 už desať mostov.

NKÚ SR na základne kontrolných zistení konštatuje, že počet mostov na cestách II. a III. triedy v najlepšom stave klesol za 16 rokov takmer na polovicu a počet mostov v najhorších stupňoch stavebno-technického stavu vzrástol viac ako dvojnásobne. Stav mostov výrazne neovplyvnilo ani to, že všetky samosprávne kraje uplatňujú pri veľkých opravách a rekonštrukciách mostov takmer výlučne pravidlo „worst-first“, t. j. že najskôr sa realizujú výkony na najhorších mostoch. Výnimkou z tohto pravidla bol Banskobystrický samosprávny kraj, kde súčasne so súvislou opravou dlhšieho úseku cesty preventívne opravili všetky mosty na danom úseku bez ohľadu na ich stupeň stavebno-technického stavu.

Podľa kontrolných zistení nie sú **prioritou samosprávnych krajov v oblasti cestnej infraštruktúry opravy mostov, ale práve súvislé opravy ciest, ktoré sú pre verejnosť viditeľnejšie.** Ak sa však opravy mostov odsúvajú, ich následné havarijné uzávierky spôsobujú strategické dopravné problémy v širšom regióne a nutnosť výraznejších obchádzok. Aktuálne to potvrdzuje vylúčenie vozidiel nad 12 ton na moste cez Váh v Hlohovci, uzatvorenie mosta cez derivačný kanál v Ilave, resp. pri Podvaží v okrese Považská Bystrica alebo mosta cez Hornád medzi Kysakom a Lodinou.

Počas posledných približne piatich rokov sa opakovane vyskytli prípady, keď most nebol zaradený v niektorom z najhorších stupňov stavebno-technického stavu a napriek tomu došlo k jeho náhlemu kolapsu s následkom okamžitého uzatvorenia, resp. výrazného obmedzenia plynulosti premávky. Medzi najviac mediálne známe prípady patria most cez Ružín v okrese Gelnica s piatym stupňom stavebno-technického stavu v čase udalosti, či pád rímsy na moste v Krivoštanoch v okrese Michalovce, ktorý bol v stupni IV. Takéto nepredvídané situácie predstavujú dlhodobú komplikáciu každodenného života obyvateľov v dotknutej oblasti v podobe obchádzok, ktoré predlžujú dochádzanie za prácou či vzdelaním a komplikujú zásobovanie. Súčasne vytvárajú tlak na samosprávny kraj a príslušného správcu, aby bezodkladne hľadal riešenie.

Súčasťou starostlivosti o technický stav mostov je ich kvalitná diagnostika, následná údržba a opravy ale aj systematická obnova. Samosprávne kraje však podľa zistení NKÚ SR tieto princípy pri starostlivosti o mosty na cestách II. a III. triedy neaplikujú dostatočne. Opakovane sa vyskytli prípady, keď zachytili stav mosta až keď bol v havarijnom stave. V takom prípade sa most pre možnosť hrozacej katastrofy uzavrel. Vlastníci by mali podľa NKÚ SR nastaviť systém prehliadok a následných opráv tak, aby k oprave mostov dochádzalo ešte keď sú v lepších stupňoch stavebno-technického stavu a minimalizovali sa tak prípady uzatvárania mostov pre hroziacu katastrofu.

3.2 ZDROJE NA ZABEZPEČENIE HOSPODÁRENIA S MOSTAMI SÚ NEDOSTATOČNÉ

Chýbajúce ľudské kapacity

V samosprávnych krajoch patrila problematika mostov ako súčasti cestnej infraštruktúry do kompetencie organizačného útvaru, ktorý mal spravidla do 10 zamestnancov. Predmetom činnosti takéhoto útvaru boli kompetencie samosprávneho kraja v oblasti dopravy, t. j. prímestská autobusová doprava a úlohy vyplývajúce z cestného zákona vrátane zabezpečenia výkonu správy ciest II. a III. triedy a mostov na týchto cestách.

V jednotlivých regionálnych správach ciest tvorili zamestnanci, ktorých pracovná náplň sa prevažne týkala mostov, menej ako 2 % celkového počtu zamestnancov. Boli to pracovné pozície s činnosťami kumulovanými s oblasťou zimnej údržby. Mosty ako výlučnú pracovnú náplň mala približne polovica z tohto počtu zamestnancov, a to najmä v prípadoch, keď boli u správcu zriadené mostné čaty.

Pre zisťovanie stavebno-technického stavu mostov sú kľúčoví prehliadkari, teda certifikovaní pracovníci oprávnení vykonávať bežné a hlavné prehliadky mostov.

Tie sa musia vykonávať v pravidelných intervaloch, vo vymedzenom čase a na všetkých mostoch. Bežná prehliadka musí byť vykonaná každý rok, hlavná raz za štyri roky. Okrem týchto prehliadok sa vykonávajú aj mimoriadne prehliadky vyplývajúce z nepredvídateľných udalostí ako sú povodne, následky nehôd, pády či náhle kolapsy mostov špecifickej konštrukcie. Prehliadkari zodpovedali za výkon prehliadok v rámci vymedzeného regiónu. Nízke počty prehliadkarov spôsobovali problémy so zastupiteľnosťou a nahraditeľnosťou. **Dlhodobý výpadok jedného prehliadkara mal za následok nevykonanie viac ako 200 prehliadok mostov v regióne.**

Problémy s nevykonávaním plánovaných povinných prehliadok mostov kontrolóri NKÚ SR zaznamenali v rôznej miere vo všetkých krajoch. Okrem toho identifikovali prípady, keď záznamy z vykonaných prehliadok neboli vložené v informačnom systéme vôbec, alebo s výrazným aj viacročným oneskorením.

NKÚ SR v rámci kontrolnej akcie zisťoval medzi prehliadkami formou dotazníkov možnosti zlepšenia systému prehliadok mostov. Z doručených odpovedí vyplýva, že prehliadky umožňujú v dostatočnej miere vizuálne zistiť stav mostov v kombinácii s primeraným využitím diagnostických metód. Zároveň je podľa týchto odborných pracovníkov možné zlepšiť výkon prehliadok mostov v rámci existujúceho systému hospodárenia s mostami najmä prostredníctvom dodatočného technického vybavenia, či navýšenia počtu prehliadkarov. Všetky bežné aj hlavné prehliadky by tak bolo možné vykonať v stanovenom čase. Návrhy na zmenu systému hospodárenia s mostami súviseli najmä s potrebou predĺženia obdobia na výkon prehliadok, či zlepšenia informačného systému zvýšením užívateľskej prívetivosti, zavedením povinnosti vlastníka potvrdiť výsledok prehliadky, resp. zavedením povinnosti výkonu diagnostiky za vopred stanovených podmienok.

Záveru odborníkov z praxe boli takmer identické s názormi akademických odborníkov z Katedry stavebných konštrukcií a mostov Stavebnej fakulty Žilinskej univerzity. Aj podľa nich **kľúčovú rolu pri kontrole spoľahlivosti a zisťovaní stavebno-technického stavu mostov zohráva dohľadacia činnosť, najmä hlavné prehliadky.** Nastavenie systému starostlivosti o mosty cez technické normy a pokyny hodnotia odborníci ako dobré, zmeniť by sa mohli napríklad frekvencie prehliadok.

Správne nastavený systém starostlivosti o mosty musí mať zabezpečený dostatok personálu, techniky a financií na všetky činnosti, teda aj na prehliadky, bežné opravy, údržbu aj modernizáciu. Prínosom by podľa NKÚ SR bolo

zvýšenie počtu prehliadkarov alebo vytvorenie celoslovenského systému, v rámci ktorého by krajskí správcovia spolupracovali a využívali prehliadkarov z celoslovenskej databázy podľa regionálnych potrieb.

Nedostatočné finančné zdroje na dlhodobú obnovu mostov

Samosprávne kraje vyčleňujú pre správcov dopravnej infraštruktúry približne 10 % zo svojho celkového rozpočtu. Z tohto objemu určeného na správu ciest vrátane mostov je priamo na mosty využitých iba približne 1,5 %. Rádovo ide o státisíce eur, ktoré **nie sú dostačujúce a potvrdzuje to aj stav mostov, ktorý sa zhoršuje. Viac ako 67 % mostov na cestách II. a III. triedy má viac ako 50 rokov, pričom 27,7 % má viac ako 70 rokov**, t. j. boli postavené do roku 1950. Rekonštrukcie a obnova mostov sú nevyhnutné na zabezpečenie ich prevádzkyschopného stavu. Vysoký vek mostov a rastúca intenzita dopravy si vyžadujú priebežné vynakladanie finančných prostriedkov na ich opravy a údržbu. Ich obmedzený objem a s tým súvisiaca nedostatočná údržba a opravy sa prejavujú v dlhodobom zhoršovaní stavebno-technického stavu mostov a následnej nutnosti ich rekonštrukcie, resp. obnovy.

Podľa výsledkov kontroly správcovia ciest v samosprávnych krajoch opomínajú včasnú prevenciu a vykonávajú len nevyhnutné opravy mostov. Výkon kontrol a následné opravy prispôsobujú objemu dostupných financií, nie reálnym potrebám.

O potrebe navýšiť finančné prostriedky na údržbu a opravy mostov preukázateľne informovali len traja správcovia. Tieto výkony navyše správcovia systematicky neplánujú a nevyhodnocujú, čo v spojení s nedôsledným evidovaním odstránených porúch v cestnej databanke znižuje aktuálnosť a vypovedaciu schopnosť údajov o mostoch a možnosti ich správneho využívania v nadväzujúcich činnostiach.

Podľa získaných údajov za všetky samosprávne kraje za obdobie rokov 2017 – 2020 sa zlepšil stupeň stavebno-technického stavu spolu pri 87 mostoch, t. j. približne pri 22 mostoch ročne. Rozhodnutie o rekonštrukcii bolo vždy v kompetencii vlastníka na základe podkladov od správcu. Požiadavky každoročne presahovali dostupné zdroje, preto rozhodnutia o výbere konkrétnych mostov na rekonštrukciu boli na poslancoch zastupiteľstva príslušného samosprávneho kraja. Systematický prístup pri predkladaní aktuálnych požiadaviek na rekonštrukciu zahŕňajúci vyhodnocovanie vrátane analýzy príčin a dopadov však absentoval.

Na zlepšovanie stupňa stavebno-technického stavu mostov využívajú samosprávne kraje rôzne zdroje financovania. Okrem vlastných rozpočtových prostriedkov aj investičné úvery od komerčných bánk, resp. Európskej investičnej banky, návratné finančné výpomoci od MF SR alebo eurofondy. Vlastné zdroje samosprávnych krajov tvoria najmenšiu časť zdrojov.

Podľa zistení NKÚ SR na zabezpečenie cyklickej obnovy mostov je pri priemernej životnosti mosta 100 rokov potrebné obnovovať každoročne 1 % všetkých mostov na cestách II. a III. triedy, teda 54 mostov ročne. Len na udržanie aktuálneho stavebno-technického stavu mostov je potrebné každoročne obnovovať približne 2,5-krát viac mostov, ako sa deje v súčasnosti s využitím všetkých dostupných zdrojov.

Na základe výsledkov kontroly NKÚ SR konštatuje, že samosprávne musia vytvoriť finančné podmienky na cyklickú obnovu mostov, v rámci ktorej by ich mali každý rok modernizovať 54.

3.3 INFORMÁCIE O STAVE MOSTOV NIE SÚ VŽDY SPRÁVNE A ÚPLNÉ, ČO OVPLYVŇUJE NADVÄZUJÚCE PROCESY

Mosty sa okrem majetkovej evidencie evidujú aj v informačnom systéme cestnej databanky. Kontrolou evidencie mostov a údajov v cestnej databanke NKÚ SR zistil nedostatky s vplyvom na správnosť a úplnosť údajov o mostoch. V Banskobystrickom kraji boli **výrazne odlišné údaje o počte mostov v majetkovej evidencii vlastníka (979) a správcu (1 034)**. Vlastník aj správca v Bratislavskom kraji uvádzal rôzne číselné a písomné označenie rovnakých mostov v jednotlivých evidenciách.

Výsledky bežných alebo hlavných prehliadok mostov v štyroch krajoch vrátane návrhu výkonu prác na odstránenie zistených porúch, rovnako ako výsledky vykonaných diagnostík, či informácie o vykonaných prácach pri oprave mostov boli do systému cestnej databanky vkladané oneskorene aj s viacročným odstupom alebo neboli vôbec vložené. Dôsledkom tejto skutočnosti boli neúplné informácie o stave mostov, čo skresľovalo súhrnné údaje. Keďže súčasťou protokolu o prehliadke boli aj informácie o odporúčaných výkonoch údržby a opráv na odstránenie zistených porúch, chýbajúce údaje v systéme skresľovali plánovanie opráv a údržby mostov, ako aj poradie naliehavosti opráv, ktoré informačný systém generuje na základe údajov o ich stave.

Počas kontrolovaného obdobia vlastníci v dvoch krajoch po kolapse mosta či jeho časti zaviazal správcu k vykonaniu mimoriadnych prehliadok viacerých mostov. Podľa výsledkov mimoriadnych prehliadok mostov s betónovými nosníkmi typu „vloššák“ v Košickom kraji bol pri 41 mostoch (80 % z preverovaného počtu) zhoršený stupeň stavebno-technického stavu. Mosty takéhoto typu vyžadujú intenzívnu priebežnú údržbu. Nezaradenie piatich mostov do najhoršieho stupňa VII s následkom okamžitého uzatvorenia bolo možné len na základe osobitných opatrení, ako bola mesačná frekvencia prehliadok, podopretie poškodených nosníkov, či zmena organizácie dopravy. Regionálny správca ciest v Košickom kraji odhadol potrebu finančných zdrojov na odstránenie závad na týchto mostoch v sume, ktorá zodpovedá hodnote trojročného vlastného rozpočtu.

Zaradenie mostov do stupňov stavebno-technického stavu ovplyvňujú aj výsledky diagnostiky, ktorá sa využívala, ak nebola postačujúca vizuálna prehliadka. Najmä v prípadoch, keď bolo potrebné podrobne preskúmať stav mosta pre vypracovanie projektovej dokumentácie pred jeho rozsiahlou rekonštrukciou, resp. modernizáciou. Výnimkou bol Žilinský kraj, ktorý vykonal 29 diagnostík z celkového počtu 59 diagnostík vo všetkých krajoch. Na základe výsledkov tejto diagnostiky Žilinský kraj upravil stupeň stavebno-technického stavu piatich mostov a pri 14-tich mostoch znížil ich zaťažiteľnosť. Aj keď je diagnostika finančne náročná, preukázal sa jej prínos k objektívnemu určeniu stavebno-technického stavu mostov. Kraje vykonávajú diagnostiku výlučne dodávateľským spôsobom, pretože nemajú na jej výkon technické ani personálne vybavenie.

Pri vykonávaní diagnostiky existuje aj riziko, že pri zistení horšieho stavu mosta sa jeho oprava nakoniec neuskutoční, lebo oprávnenie o nej rozhodnúť nemá správca, ale vlastník. Tieto rozhodnutia boli limitované nielen celkovou výškou rozpočtu samosprávneho kraja, ale často aj potrebou získania konsenzu väčšiny poslancov zastupiteľstva. Zdĺhavosť rozhodovacích a schvaľovacích procesov, ako aj nastavenie verejného obstarávania v niektorých prípadoch spôsobilo, že stav mosta pred začatím prác bol horší ako v čase, keď sa diagnostikou zisťoval jeho stav.

V dôsledku týchto zistení **NKÚ SR konštatuje, že v systéme cestnej databanky neboli niektoré informácie správne, úplné a aktuálne. Dôsledkom tohto stavu je skreslené plánovanie údržby, opráv a rekonštrukcií mostov.**

3.4 KONTROLA ČINNOSTI SPRÁVCOV JE FORMÁLNA A NIE JE ZAMERANÁ NA ODBORNÉ ČINNOSTI

Vlastnícky vzťah samosprávnych krajov k cestám II. a III. triedy a mostom znamená záväzok uvedený majetok zveľaďovať, chrániť a zhodnocovať. Zverenie tohto majetku do správy inej organizácie znamená presun kompetencií a vyčlenenie prostriedkov na zabezpečenie tejto činnosti. Zodpovednosť za plnenie vyššie uvedených záväzkov však aj v takomto prípade stále zostáva na vlastníckovi a bola preukázaná vyhradením si práva rozhodovať o tom, ktorý konkrétny most bude rekonštruovaný, či určením povinnosti správcu predložiť vopred samosprávnomu kraju na schválenie čerpanie prostriedkov na externé dodávky tovarov a služieb pri vyššej sume, napríklad nad 20 000 eur.

V legislatíve, ale aj vo vnútorných predpisoch samosprávnych krajov, sú nastavené kontrolné mechanizmy na výkon kontroly činnosti správcu nielen prostredníctvom príslušných odborných útvarov alebo hlavným kontrolórom samosprávneho kraja, ale aj tretími osobami. **NKÚ SR zistil, že boli vykonávané len kontroly hlavným kontrolórom.** Tieto kontroly sa zameriavali predovšetkým na plnenie rozpočtu, účtovníctvo a výkazníctvo, náležitosti dokladov a analýzu fakturovaných položiek.

Samosprávne kraje ani iné kompetentné orgány podľa zistení NKÚ SR nevykonali žiadnu kontrolu zameranú na systém hospodárenia s mostami. Plnenie povinností v tejto oblasti bolo teda iba na zodpovednosti jednotlivých správcov.

Povinnosťou správcov je napríklad pravidelne vypracúvať súhrnné prehľady o vykonaných prehliadkach mostov a posilať ich MDV SR a správcovi cestnej databanky. S výnimkou dvoch krajov si správcovia túto povinnosť v sledovanom období neplnili a adresáti prehľadov nesplnenie tejto povinnosti nenamietali, ani jej plnenie nevyžadovali.

NKÚ SR na základe kontrolných zistení ďalej konštatuje, že v sledovanom období vlastníci neurobili ani žiadnu kontrolu u správcu zameranú na výkon odborných činností. Vlastníci to odôvodňovali nedostatočnými odbornými kapacitami medzi vlastnými zamestnancami, prípadne argumentovali tým, že táto činnosť má byť vykonávaná vnútornou kontrolou správcu alebo prevádzkovateľom cestnej databanky. Rovnako neboli vykonávané ani kontroly tretími – nezávislými osobami.

3.5 ÚDRŽBA, OPRAVY A ANI MODERNIZÁCIA MOSTOV NIE SÚ ÚČINNÉ

NKÚ SR v rámci kontrolnej akcie zisťoval aj to, či je systém údržby, opráv ale aj modernizácie mostov v jednotlivých krajoch účinný. Podľa kontrolných zistení nemali samosprávne kraje až na jednu výnimku stanovené dostatočne konkrétne a merateľné ciele, kritériá a merateľné ukazovatele v oblasti správy mostov. Z toho dôvodu nebolo možné podľa týchto kritérií jednotne vyhodnotiť účinnosť.

Absencia relevantných cieľov a ukazovateľov stanovených samosprávnymi kraji boli dôvodom pre rozhodnutie NKÚ SR stanoviť vlastné ciele a kritériá. Z hľadiska účinnosti NKÚ SR definoval štyri ciele a desať kritérií, každé kritérium malo určené podmienky pre získanie 0 – 2 bodov, pričom celkový počet bodov bol 20. Kritériá sa vyhodnocovali spoločne pre samosprávny kraj a jeho správcu ciest podľa počtu bodov.

Ako účinný s možným zlepšením bol vyhodnotený systém hospodárenia s mostami len v jednom kraji. Pri zvyšných siedmich krajoch bolo celkové hodnotenie tohto systému ako neúčinné.

Tabuľka č. 2: Vyhodnotenie účinnosti podľa kritérií stanovených NKÚ SR

Cieľ	Kritérium	BA	BB	KE	NR	PO	TN	TT	ZA
Bezpečná a plynulá premávka	Výskyt kolapsu mostov alebo výrazného obmedzenia premávky	2	0	0	0	0	0	2	2
	Zmena v počte mostov v stupni VI alebo VII stavebno-technického stavu	1	1	1	1	1	1	1	1
Správnosť a úplnosť informácií o mostoch	Počet diagnostík mostov	0	2	2	2	1	2	1	2
	Vykonanie hlavných prehliadok mostov	1	1	2	0	0	0	1	1
Účinnosť - procesy	Plánovanie údržby a opráv mostov a plánovanie rekonštrukcií	2	2	2	1	2	1	2	2
	Stanovenie relevantných cieľov a merateľných ukazovateľov	1	2	1	1	2	2	0	2
	Zlepšenie stupňa stavebno-technického stavu mostov	2	2	2	2	2	2	2	2
Účinnosť - výsledky	Krátkodobá zmena podielu mostov v stupni V-VII na počte mostov	1	0	0	0	0	0	2	2
	Dlhodobá zmena podielu mostov v stupni IV na počte mostov	0	0	2	0	0	0	0	2
	Dlhodobá zmena podielu mostov v stupni I-III na počte mostov	0	0	0	0	0	0	0	2
Spolu		10	10	12	7	8	8	11	18

Zdroj: NKÚ SR

Žilinský kraj je jediným krajom, ktorý má systém starostlivosti o mosty nastavený účinne. Súčasne mal aj najlepšie stanovený cieľ, ktorý mal zároveň aj dobrý merateľný ukazovateľ.

Ako príklad dobrej praxe možno uviesť rozhodnutie tohto kraja vytvoriť zásobník investičných projektov rekonštrukcií ciest II. a III. triedy a ich mostných objektov. Aktualizovaný bol online za vzájomnej spolupráce vlastníka a správcu o mosty v najhoršom stupni stavebno-technickom stave, resp. aj o mosty v lepšom stave s vysokou intenzitou dopravy prípadne vyšším strategickým významom v cestnej infraštruktúre. Zásobník bol záväzným podkladom a východiskom pre prípravu a realizáciu kapitálových investícií podľa disponibilných zdrojov rozpočtu Žilinského samosprávneho kraja, vrátane úverových zdrojov a možností čerpania eurofondov. Zásobník bol vytvorený tak, že stavby, kde sa predpokladal dlhší čas prípravy rekonštrukcie, boli v predchádzajúcom roku uvedené v pláne spracovania projektovej dokumentácie a v nasledujúcom roku bola plánovaná realizácia. Prehľad zámerov pre konkrétny rok bol online k dispozícii na webovom sídle Žilinského samosprávneho kraja v podobe prehľadnej mapy.

V tomto, ale aj v ostatných krajoch, bolo identifikované riziko predlžovania času prípravy rekonštrukcie o 1 až 3 roky, ale aj riziko predrazenia rekonštrukcie mostov pre nutnú prekládku inžinierskych sietí. Podľa platnej legislatívy ich preloženie musí financovať vlastníka mosta, hoci nemal možnosť ovplyvniť ich umiestnenie. Minimálne v jednom prípade (Nitriansky samosprávny kraj) zabránili rekonštrukcii mosta problémy s majetkovým vysporiadaním pozemkov. Podľa vyjadrení samosprávnych krajov je problém s vysporiadaním vlastníckych práv oveľa väčšou prekážkou pri cestách ako pri mostoch.

Takýto stav bol už v roku 2004 pri prevzatí cestnej infraštruktúry od štátu a samosprávne kraje nie sú schopné tento stav odstrániť vlastnými silami.

Na základe získaných dát NKÚ SR konštatuje, že **stav mostov v siedmich z ôsmich krajov sa dlhodobo zhoršuje a nastavený systém rekonštrukcií, opráv a údržby mostov na cestách II. a III. triedy je v týchto krajoch neúčinný.**

Hlavná príčina tohto stavu je najmä dlhodobé nedostatočné financovanie hospodárenia s mostami, pričom **procesy plánovania a výkonu činností sú prispôbované objemu dostupných finančných prostriedkov, a nie skutočnej potrebe**, ktorá je násobne vyššia.

Možnosti samosprávnych krajov a ich správcov **na zlepšenie stavu cestnej infraštruktúry** v rámci vlastného rozpočtu **sú** okrem pravidiel rozpočtového hospodárenia **obmedzené** najmä skutočnosťou, že samosprávne kraje dokážu len v malej miere ovplyvniť príjmovú časť svojho rozpočtu. V tejto situácii je **zvýšenie objemu finančných prostriedkov určených na cestnú infraštruktúru** možné hľadaním vnútorných rezerv.

4 REAKCIA KONTROLOVANÝCH SUBJEKTOV

Kontrolované subjekty nevzniesli námietky voči pravdivosti a preukázateľnosti kontrolných zistení.

V zápisnici o prerokovaní protokolu sa kontrolované subjekty zaviazali prijať opatrenia na odstránenie zistených nedostatkov a informovať o tom NKÚ SR v stanovených termínoch. NKÚ SR bude plnenie týchto opatrení následne monitorovať.

5 KONTAKT

NKÚ SR

Priemyselná 2
824 73 Bratislava 26
www.nku.gov.sk

Banskobystrický samosprávny kraj
Námestie SNP 23,
974 01 Banská Bystrica
www.bbsk.sk

Banskobystrická regionálna správa ciest, a. s.
Majerská cesta 94,
974 96 Banská Bystrica
www.bbrsc.sk

Bratislavský samosprávny kraj
Sabinovská 16,
820 05 Bratislava-Ružinov
www.bratislavskykraj.sk

Regionálne cesty Bratislava a. s.
Čučoriedková 6,
827 12 Bratislava-Vrakuňa
www.rcba.sk

Košický samosprávny kraj
Námestie Maratónu mieru 1
042 66 Košice-Staré Mesto
web.vucke.sk

Správa ciest Košického samosprávneho kraja
Námestie Maratónu mieru 1
042 66 Košice-Staré Mesto
www.scksk.sk

Nitriansky samosprávny kraj
Rázusova 2A,
949 01 Nitra
www.unsk.sk

Regionálna správa a údržba ciest Nitra, a. s.
Štúrova 147,
949 65 Nitra
www.rsucnr.sk

Prešovský samosprávny kraj
Námestie mieru 2,
080 01 Prešov
www.po-kraj.sk

Správa a údržba ciest Prešovského samosprávneho kraja
Jesenná 14,
080 05 Prešov
www.sucpsk.sk

Trenčiansky samosprávny kraj
K dolnej stanici 7282/20A,
911 01 Trenčín
www.tsk.sk

Správa ciest Trenčianskeho samosprávneho kraja
Brnianska 3
911 05 Trenčín
www.sctsk.sk

Trnavský samosprávny kraj
Starohájska 10,
917 01 Trnava
www.trnava-vuc.sk

Správa a údržba ciest Trnavského samosprávneho kraja
Bulharská 39,
918 53 Trnava
www.spravaciest.sk

Žilinský samosprávny kraj
Komenského 48,
011 09 Žilina
www.zilinskazupa.sk

Správa ciest Žilinského samosprávneho kraja
M. Rázusa 104,
010 01 Žilina
www.sczsk.sk

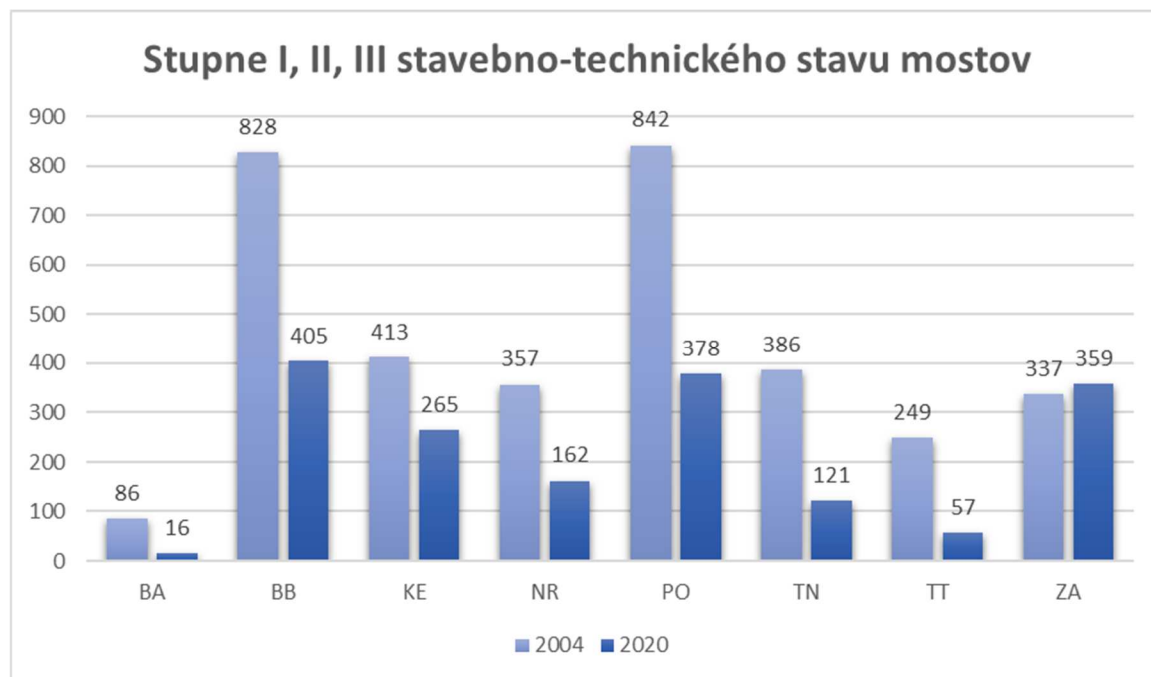
6 PRÍLOHY

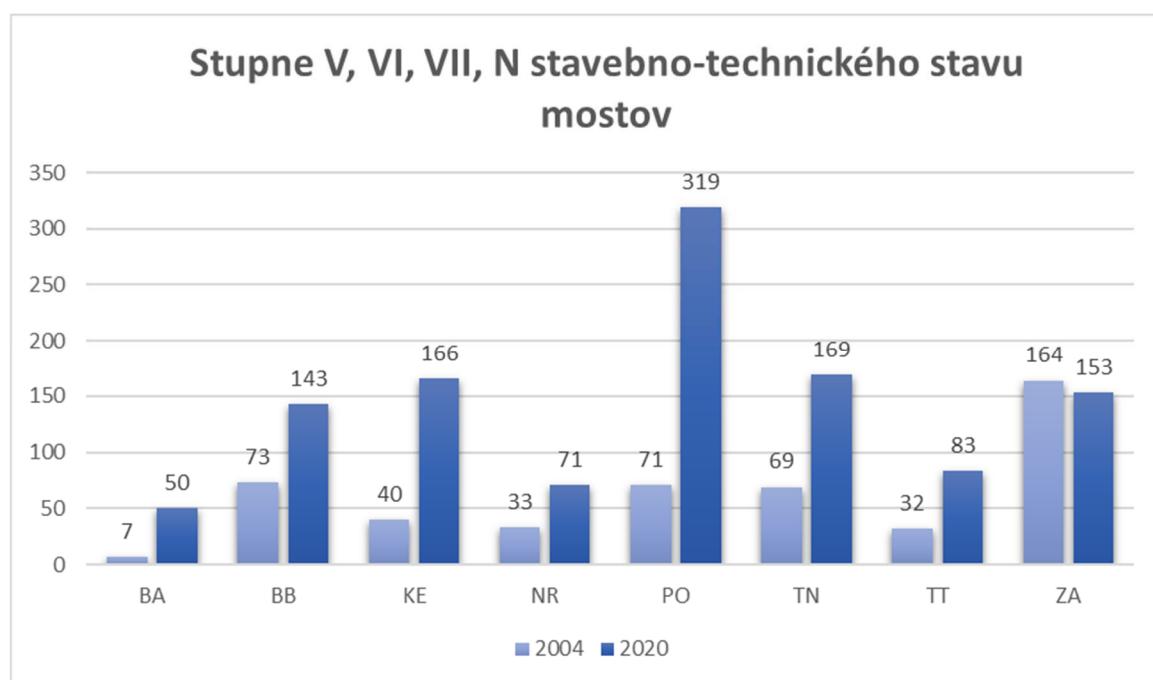
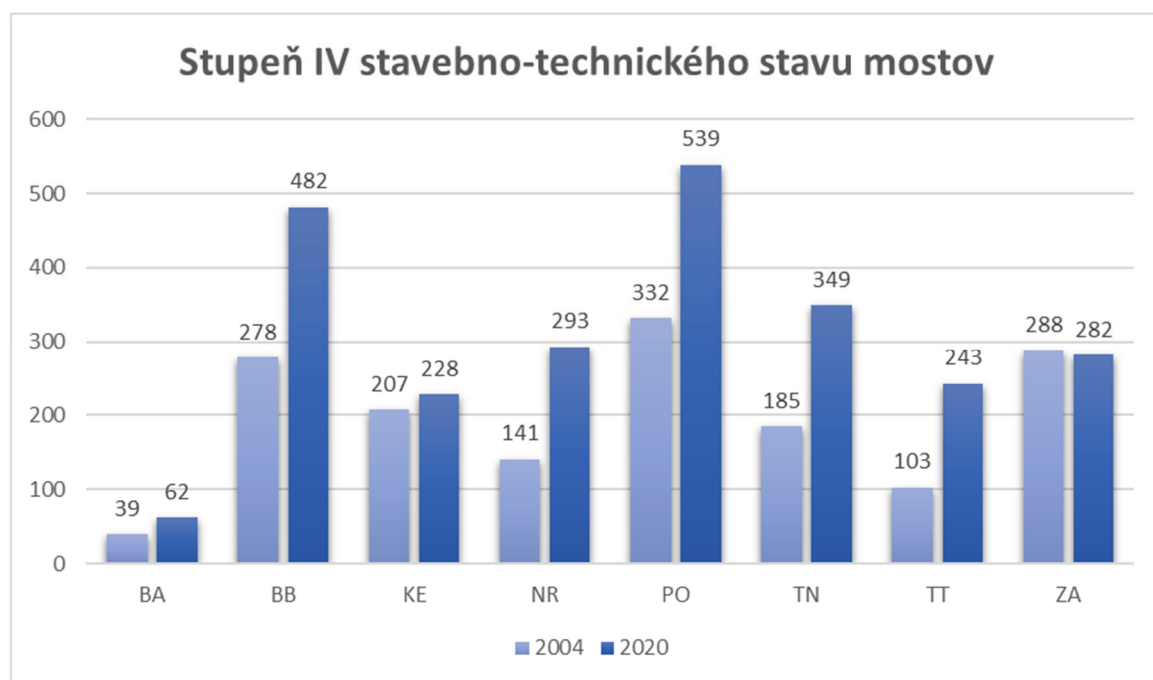
PRÍLOHA Č. 1 – PREHĽAD O POČTOCH MOSTOV A ICH STAVEBNO-TECHNICKOM STAVE PODĽA SAMOSPRÁVNÝCH KRAJOV

Prehľad o počte mostov za všetky samosprávne kraje

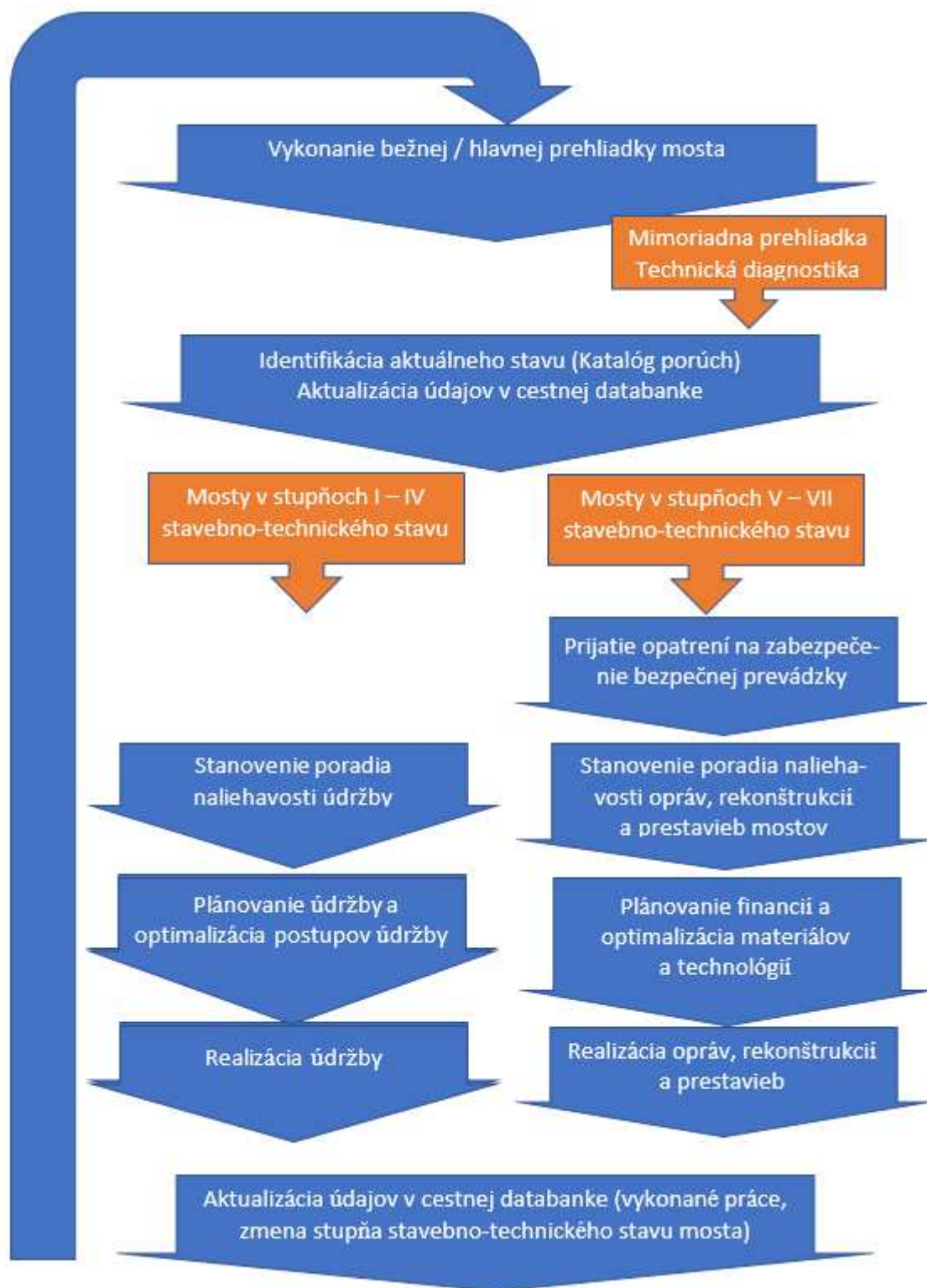
	Spolu	BA	BB	KE	NR	PO	TN	TT	ZA
Počet mostov 2004	5 557	129	1 179	660	531	1 245	640	384	789
Počet mostov 2020	5 395	128	1 030	659	526	1 236	639	383	794

Rozdelenie počtu mostov podľa samosprávnych krajov a podľa stupňa ich stavebno-technického stavu





PRÍLOHA Č. 2 – PROCESY V SYSTÉME HOSPODÁRENIA S MOSTAMI



Zdroj: spracované podľa TP077 Systém hospodárenia s mostami