**Doložka vybraných vplyvov**

**A.1. Názov materiálu:** Program prípravy a výstavby ciest I. triedy na roky 2011 - 2014

**Termín začatia a ukončenia PK:** 12.10.2011 – 25.10.2011

**A.2. Vplyvy:**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Pozitívne\* | Žiadne\* | Negatívne\* |
| 1. Vplyvy na rozpočet verejnej správy |  |  | X |
| 2. Vplyvy na podnikateľské prostredie – dochádza k zvýšeniu regulačného zaťaženia? | X |  |  |
| 3, Sociálne vplyvy  – vplyvy  na hospodárenie obyvateľstva,  -sociálnu exklúziu,  - rovnosť príležitostí a rodovú rovnosť a vplyvy na zamestnanosť | X |  |  |
| 4. Vplyvy na životné prostredie | X |  |  |
| 5. Vplyvy na informatizáciu spoločnosti |  | X |  |

**\*** Predkladateľ označí znakom x zodpovedajúci vplyv (pozitívny, negatívny, žiadny), ktorý návrh prináša v každej oblasti posudzovania vplyvov. Návrh môže mať v jednej oblasti zároveň pozitívny aj negatívny vplyv, v tom prípade predkladateľ označí obe možnosti. Bližšie vysvetlenie označených vplyvov bude obsahovať analýza vplyvov. Isté vysvetlenie, či bilanciu vplyvov (sumárne zhodnotenie, ktorý vplyv v danej oblasti prevažuje) môže predkladateľ uviesť v poznámke.

**A.3. Poznámky**

 -

**A.4. Alternatívne riešenia**

-

**A.5. Stanovisko gestorov**

**2. Vplyvy na verejné financie:**

**2.1 Zhrnutie vplyvov na rozpočet verejnej správy v návrhu**

 Tabuľka č. 1

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Vplyvy na rozpočet verejnej správy** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy (v eurách)** | | | |
| **2011** | **2012** | **2013** | **2014** |
| **Príjmy verejnej správy celkom\*\*\*** | **156 147 174** | **166 890 904** | **75 861 650** | **51 353 498** |
| v tom: príjmy z Európskych fondov | 156 147 174 | 166 890 904 | 75 861 650 | 51 353 498 |
| ***z toho:*** |  |  |  |  |
| ***- vplyv na ŠR*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na územnú samosprávu*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Výdavky verejnej správy celkom** | **133 471 852** | **388 241 116** | **419 559 871** | **310 571 556** |
| v tom: | 133 471 852 | 388 241 116 | 419 559 871 | 310 571 556 |
| ***z toho:*** |  |  |  |  |
| * ***Výdavky z fondov EÚ\*\**** | ***48 989 111*** | ***221 688 368*** | ***211 075 388*** | ***51 548 067*** |
| * z toho spolufinancovanie k fondom EÚ | 7 348 367 | 33 253 255 | 31 661 308 | 7 732 210 |
| * z toho prostriedky EÚ | 41 640 744 | 188 435 113 | 179 414 080 | 43 815 857 |
| * ***Výdavky zo ŠR SR*** | ***84 482 741*** | ***166 552 747*** | ***208 484 483*** | ***259 023 489*** |
| ***Kapitálové výdavky*** | 52 744 228 | 131 250 422 | 172 687 158 | 222 891 164 |
| * z toho 0530201 Výstavba cestnej siete | 49 738 431 | 131 250 422 | 172 687 158 | 222 891 164 |
| * z toho 06E01 MDVRR SR – Dopravná a telekomunikačná podpora | 660 000 | 0 | 0 | 0 |
| * z toho 05305 Výstavba vybranej nadradenej cestnej dopravnej infraštruktúry realizovaná formou PPP | 2 345 797 | 0 | 0 | 0 |
| ***Bežné výdavky*** | ***31 738 513*** | ***35 302 325*** | ***35 797 325*** | ***36 132 325*** |
| * z toho bežné výdavky na opravu a údržbu | 31 738 513 | 35 302 325 | 35 302 325 | 35 302 325 |
| * z toho 06E01 MDVRR SR – Dopravná a telekomunikačná podpora | 0 | 0 | 495 000 | 830 000 |
| * ***vplyv na územnú samosprávu*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Celková zamestnanosť** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- z toho vplyv na ŠR*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Financovanie zabezpečené v rozpočte \*** | **268 108 299** | **280 554 125** | **134 158 725** | **105 612 325** |
| ***z toho:*** |  |  |  |  |
| * ***Výdavky z fondov EÚ*** | ***183 702 558*** | ***196 342 240*** | ***89 249 000*** | ***60 415 880*** |
| * z toho spolufinancovanie k fondom EÚ | 27 555 384 | 29 451 336 | 13 387 350 | 9 062 382 |
| * z toho prostriedky EÚ | 156 147 174 | 166 890 904 | 75 861 650 | 51 353 498 |
| * ***Výdavky zo ŠR SR*** | ***84 405 741*** | ***84 211 885*** | ***44 909 725*** | ***45 196 445*** |
| * ***Kapitálové výdavky*** | 52 667 228 | 48 909 560 | 9 112 400 | 9 064 120 |
| * z toho 0530201 Výstavba cestnej siete | 49 661 431 | 39 000 000 | 5 000 000 | 5 000 000 |
| * z toho 06E01 MDVRR SR – Dopravná a telekomunikačná podpora | 660 000 | 0 | 0 | 0 |
| * z toho 0530208 - ŠR mimo spolufinancovania MSF+NN (nad GAP) | 0 | 9 909 560 | 4 112 400 | 4 064 120 |
| * z toho 05305 Výstavba vybranej nadradenej cestnej dopravnej infraštruktúry realizovaná formou PPP | 2 345 797 | 0 | 0 | 0 |
| * ***Bežné výdavky*** | ***31 738 513*** | ***35 302 325*** | ***35 797 325*** | ***36 132 325*** |
| * z toho bežné výdavky na opravu a údržbu | 31 738 513 | 35 302 325 | 35 302 325 | 35 302 325 |
| * z toho 06E01 MDVRR SR – Dopravná a telekomunikačná podpora | 0 | 0 | 495 000 | 830 000 |
| * ***vplyv na územnú samosprávu*** | 0 | 0 | 0 | 0 |

\* Hodnoty pre rok 2011 sú upravené v zmysle rozpočtových opatrení realizovaných do 31.08.2011. Hodnoty uvedené pre roky 2012 – 2014 vychádzajú z návrhu rozpočtu na roky 2012 – 2014 schváleného vládou SR uznesením č. 651 zo dňa 12.októbra 2011. Finančné prostriedky sú rozpočtované z kapitoly MDVRR SR pre Slovenskú správu ciest.

\*\* Prostriedky sú vyčlenené z Platobnej jednotky MDVRR SR pre Slovenskú správu ciest (opatrenie 5.2)

\*\*\* Príjmy sú rozpočtované na Platobnej jednotke MDVRR SR.

**2.2 Financovanie návrhu**

Tabuľka č. 2

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Financovanie** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy (v eurách)** | | | |
| **2011** | **2012** | **2013** | **2014** |
| **Celkový vplyv na rozpočet verejnej správy ( - príjmy, + výdavky)** | **84 482 741** | **166 552 747** | **208 484 483** | **259 023 489** |
| z toho vplyv na Štátny rozpočet | 84 482 741 | 166 552 747 | 208 484 483 | 259 023 489 |
| Financovanie zabezpečené v Štátnom rozpočte \* | 84 405 741 | 84 211 885 | 44 909 725 | 45 196 445 |
| Ostatné zdroje financovania  Štrukturálne fondy EÚ | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Rozpočtovo nekrytý vplyv** | **77 000** | **82 340 862** | **163 574 758** | **213 827 044** |

\* Hodnoty pre rok 2011 sú upravené v zmysle rozpočtových opatrení realizovaných do 31.08.2011. Hodnoty uvedené pre roky 2012 – 2014 vychádzajú z návrhu rozpočtu na roky 2012 – 2014 schváleného vládou SR uznesením č. 651 zo dňa 12.októbra 2011. Finančné prostriedky sú rozpočtované z kapitoly MDVRR SR pre Slovenskú správu ciest.

**Návrh na riešenie úbytku príjmov alebo zvýšených výdavkov podľa § 33 ods. 1 zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy:**

**Plnenie predkladaného „Programu prípravy a výstavby ciest I. triedy na roky 2011 -2014“ si vyžaduje v roku 2011 menší rozsah finančných prostriedkov ako je plánované čerpanie alokácie v OP Doprava 2007 -2013, prioritnej osi 5.2.**

**V rokoch 2012 – 2014 je potreba finančných prostriedkov spojená s realizáciou návrhu vyššia ako zdroje alokované v Štátnom rozpočte SR a v OP Doprava 2007 – 2013, prioritnej osi 5.2.**

**Nevykrytá potreba finančných prostriedkov pre roky 2012 - 2014 nad rámec alokovaných financií v OPD 2007 – 2013 je riešená prebiehajúcou realokáciou finančných prostriedkov v rámci prioritnej osi 5 (z opatrenia 5.1. do opatrenia 5.2.).**

**Nevykrytá potreba finančných prostriedkov pre roky 2012 - 2014 nad rámec alokovaných financií v ŠR SR sa bude riešiť realizáciou racionalizačných opatrení v oblasti výstavby ciest I. triedy a v rámci prioritných výdavkových tituloch kapitoly MDVRR SR na roky 2013 a 2014.**

**2.3 Popis a charakteristika návrhu**

**2.3.1 Popis návrhu:**

Základnými prioritami a cieľmi „Programu prípravy, výstavby a modernizácie ciest I. triedy...“ sú:

* znížiť počet kritických nehodových lokalít,
* znížiť negatívny dopad na životné prostredie a krajinu budovaním obchvatov miest, upokojovaním dopravy pred vstupom do obcí a miest,
* zvýšiť kapacitu križovatiek v záujme zvýšenia bezpečnosti a plynulosti cestnej dopravy,
* znížiť percento ciest I. triedy s prekročenou kapacitou,
* modernizovať medzinárodné cestné ťahy „E“ ciest podľa podmienok dohody AGR,
* rekonštruovať poškodené úseky ciest a mostov, ktoré pre deficit zabezpečenia systematickej údržby ohrozujú bezpečnosť premávky,
* prijať účinné preventívne opatrenia na ochranu cestnej siete pred jej neúmerným preťažovaním a poškodzovaním.

Naplnením programu (v prípade zabezpečenia zdrojov zo štátneho rozpočtu a zároveň realokáciou prostriedkov v rámci prioritnej osi 5 – medzi opatreniami 5.1. a 5.2) bude

do konca roku 2014, za predpokladu jeho plného financovania, vybudovaných 19 km nových obchvatov miest, 6 km privádzačov, 13 km preložiek ciest I. triedy, zrekonštruovaných

203 km ciest a odstránených 15 km zosuvov a havárií. Zároveň bude opravených

82 mostných objektov a zrekonštruovaných resp. upravených 16 križovatiek. V súlade   
s Programovým vyhlásením vlády dosiahneme zvýšenie bezpečnosti a zjazdnosti ciest

I. triedy elimináciou bezpečnostných rizík na 550 km a zlepšenie technických parametrov

na 102 km ciest. V roku 2012 budú dokončené okrem iného aj stavby I/2 Kúty KNL, I/75 Galanta – obchvat 2. Etapa, I/68 Mníšek nad Popradom, zosuvy, I/18 Žilina most 260 a I/59 Tvrdošín most.

V rokoch 2013 a 2014 budú okrem iných menších stavieb dokončené aj stavby s celkovými nákladmi nad 1,328 mil. Eur, ktorých súpis je uvedený v nasledujúcich tabuľkách:

Stavby nad 1,328 ukončené a odovzdané do užívania v roku 2013

|  |  |
| --- | --- |
| Názov stavby | Dĺžka úpravy v km |
| I/75 a I/64 Nové Zámky, križovatka | križovatka |
| I/51 Levice, križovatka s Tabakovou | križovatka |
| I/65 Kremnica – Kremnické Bane, rekonštrukcia | 1,5 |
| I/50 Ružová osada, rekonštrukcia | 1,5 |
| I/50 Zvolen – Neresnica, mimoúrovňová križovatka | križovatka |
| I/75 Veľký Krtíš – Pôtor, sanácia | 3,5 |
| I/72 Zbojské sedlo, Tisovec - Čertova dolina, II. etapa | 0,2 |
| I/15 Domaša, rekonštrukcia vozovky, III. úsek | 0,9 |
| I/77 Gerlachov, rekonštrukcia cesty | 0,9 |
| I/73 Ladomírova – Hunkovce, rekonštrukcia | 0,6 |
| I/15 Domaša, rekonštrukcia vozovky, II. úsek | 1,2 |
| I/79 Čierna – Solomonovo, rekonštrukcia cesty | 1,0 |
| I/77 Bardejov – Bardejovské Kúpele, rekonštrukcia cesty | 6,0 |
| I/68 Mníšek n/Popradom – št. hr. SR/PR, preložka cesty | 0,9 |
| I/50 Trenčianske Mitice – zosuv v km 127,380 – 128,380 | 1,0 |
| I/70 Párnica – zosuv v km 4,963 – 5,631 | 0,9 |
| I/50 Chocholná – Prievidza, odstránenie nevyhovujúcich parametrov | 62,0 |
| I/11 Žilina – hranica SR/ČR a I/12 Svrčinovec – hranica SR/PR, odstránenie nevyhovujúcich parametrov | 21,0 |
| Eliminácia bezpečnostných rizík na cestách I. triedy | 550,0 |
| Modernizácia a rekonštrukcia mostov ciest I. triedy | 67 mostov |

Stavby nad 1,328 ukončené a odovzdané do užívania v roku 2014

|  |  |
| --- | --- |
| Názov stavby | Dĺžka úpravy v km |
| I/64 Nitra - Drážovce | 1,2 |
| I/63 a II/580 Šurany, križovatka - KNL | križovatka |
| I/75 Galanta – obchvat, 3. stavba | 5,0 |
| I/51 Holíč – obchvat, II. etapa, 1. časť | 2,9 |
| I/50 Hronská Breznica – Budča (súbeh) | 2,8 |
| I/51 Banská Štiavnica – Banská Belá, obchvat | 4,7 |
| I/66 Polomka – bodová závada, I. etapa | 4,3 |
| I/66 Predajná, križovatka - nehodové miesto | 0,5 |
| I/65 Kremnické Bane – hranica kraja, rekonštrukcia | 3,6 |
| I/68 Prešov odb. Škultétyho - ZVL | 4,0 |
| I/79 Trebišov – Veľaty, rekonštrukcia | 10,0 |
| Horný Zemplín – rekonštrukcia, riešenie bezpečnosti cesty I/15 Sedliská – okr. hr. Vranov n/T. - Stropkov | 16,0 |
| Stavebné a bezpečnostné opatrenia na zníženie nehodovosti medzinárodného cestného ťahu E371 na ceste I/73 Šarišský Štiavnik - Ladomírova | 21,5 |
| Rekonštrukcia, zvýšenie bezpečnosti medzinárodného cestného ťahu E50 na ceste I/50 Horovce - Michalovce | 14,0 |
| I/67 a II/526 Rožňava križovatka - mesto | 0,3 |
| I/50 a I/18 Michalovce, rekonštrukcia križovatky | 1,3 |
| I/79 Trebišov – Veľaty, rekonštrukcia | 10,0 |
| I/67 Vernárska Tiesňava – Hranovnícke Pleso, rekonštrukcia | 1,4 |
| I/78 Námestovo - prieťah | 2,5 |
| I/64 Obchvat Prievidze, I. etapa, 2. stavba – MZ v budúcej trase I/64 | 2,7 |
| I/64 Kľak – zosuv, km 165,400 – 166,000 | 0,6 |
| I/78 Príslop – zosuv, km 3,400 – 6,000 | 2,6 |
| I/11 Čadca – obchvat, preložka | 0,8 |
| I/59 Dolný Kubín – pruh pre pomalé vozidlá | 4,0 |
| I/61 Trenčín, most | 2,5 |
| I/57 Horné Sŕnie - zosuv | 1,2 |
| I/65 Turčianske Teplice - Príbovce, km 113,500 - 129,000 | 15,5 |

Navrhovaný program,  ktorý je vo svojom finančnom objeme pre roky 2012 - 2014 podstatne vyšší ako prideľované finančné prostriedky v predchádzajúcich rokoch, vychádza z reálnych potrieb Slovenska. Stavebné akcie je podľa ich charakteru možné zadeliť do piatich základných okruhov. Sú to:

* privádzače na diaľničnú sieť a obchvaty miest,
* rekonštrukcia a obnova mostov,
* rekonštrukcia a obnova cestných úsekov, sanácia zosuvov a odstránenie bodových závad,
* realizácia a úprava križovatiek,
* eliminácia bezpečnostných deficitov na cestnej sieti.

Každý z piatich vyššie uvedených základných okruhov generuje špecifické vplyvy, ktorých charakter a rozsah je podrobnejšie analyzovaný v častiach vplyvoch na podnikateľské, sociálne a životné prostredie.

**2.3.2 Charakteristika návrhu:**

zmena sadzby

       zmena v nároku

       nová služba alebo nariadenie (alebo ich zrušenie)

       kombinovaný návrh

 x    iné

**2.3.3. Predpoklady vývoja objemu aktivít:**

Jasne popíšte, v prípade potreby použite nižšie uvedenú tabuľku. Uveďte aj odhady základov daní a/alebo poplatkov, ak sa ich táto zmena týka.

Tabuľka č. 3

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objem aktivít** | **Odhadované objemy** | | | |
| **r** | **r + 1** | **r + 2** | **r + 3** |
| Indikátor ABC |  |  |  |  |
| Indikátor KLM |  |  |  |  |
| Indikátor XYZ |  |  |  |  |

**2.3.4 Výpočty vplyvov na verejné financie**

Plnenie navrhovaných úloh bude finančne zabezpečené prostredníctvom štátneho rozpočtu a zdrojov EÚ alokovaných v štrukturálnych fondoch. Prijatie materiálu “Program prípravy a výstavby ciest I. triedy na roky 2011 – 2014“ zakladá zvýšené nároky na štátny rozpočet v rámci rozpočtovej kapitoly MDVRR SR a vyžaduje si navýšenie finančných prostriedkov alokovaných v Operačnom programe Doprava 2007 – 2013 v prioritnej osi č. 5.2. Podrobný prehľad výpočtu vplyvov na verejné financie je uvedený v tabuľkách č. 4 a 5.

Tabuľka č.4

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Príjmy (v eurách)** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy** | | | | **poznámka** |
| **2011** | **2012** | **2013** | **2014** |
| **Daňové príjmy (100)1** | **0** | **0** | **0** | **0** |  |
| **Nedaňové príjmy (200)1** | **0** | **0** | **0** | **0** |  |
| **Granty a transfery (300)\*** | **156 147 174** | **166 890 904** | **75 861 650** | **51 353 498** |  |
| **Príjmy z transakcií s finančnými aktívami a finančnými pasívami (400)** | **0** | **0** | **0** | **0** |  |
| **Prijaté úvery, pôžičky a návratné finančné výpomoci (500)** | **0** | **0** | **0** | **0** |  |
| **Dopad na príjmy verejnej správy celkom** | **0** | **0** | **0** | **0** |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |

\* V položke Granty a transfery (300) sú finančné prostriedky alokované v OP Doprava 2007 – 2013, v prioritnej osi 5.2.

Tabuľka č.5

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Výdavky (v eurách)** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy** | | | | **poznámka** |
| **2011** | **2012** | **2013** | **2014** |
| **Bežné výdavky (600)** | **31 738 513** | **35 302 325** | **35 797 325** | **36 132 325** |  |
| Mzdy, platy, služobné príjmy a ostatné osobné vyrovnania (610) | **-** | - | - | - |  |
| Poistné a príspevok do poisťovní (620) | **-** | - | - | - |  |
| Tovary a služby (630) | 31 738 513 | 35 302 325 | 35 797 325 | 36 132 325 |  |
| z toho bežné výdavky na opravu a údržbu ciest | 31 738 513 | 35 302 325 | 35 302 325 | 35 302 325 |  |
| z toho 06E01 MDVRR SR – Dopravná a telekomunikačná podpora | 0 | 0 | 495 000 | 830 000 |  |
| Bežné transfery (640) |  |  |  |  |  |
| Splácanie úrokov a ostatné platby súvisiace s úvermi, pôžičkami a NFV (650)2 | **-** | - | - | - |  |
| **Kapitálové výdavky (700)** | **101 733 339** | **352 938 791** | **383 762 546** | **274 439 231** | vrátane fondov EÚ |
| Obstarávanie kapitálových aktív (710)2 | 101 733 339 | 352 938 791 | 383 762 546 | 274 439 231 |  |
| Kapitálové transfery (720) | - | - | - | - |  |
| **Výdavky z transakcií s finančnými aktívami a finančnými pasívami (800)** | - | - | - | - |  |
| **Dopad na výdavky verejnej správy celkom** | **133 471 852** | **388 241 116** | **419 559 871** | **310 571 556** |  |
| **z toho výdavky na ŠR** |  |  |  |  |  |
| Bežné výdavky(600) | 31 738 513 | 35 302 325 | 35 797 325 | 36 132 325 |  |
| Kapitálové výdavky (700) | 101 733 339 | 352 938 791 | 383 762 546 | 274 439 231 |  |
| Výdavky z transakcií s finančnými aktívami a finančnými pasívami (800) | **-** | - | - | - |  |
|  |  |  |  |  |  |

Tabuľka č.6

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Zamestnanosť** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy** | | | | **poznámka** |
| **2011** | **2012** | **2013** | **2014** |
| **Počet zamestnancov celkom\*** | **-** | - | - | - |  |
| **z toho vplyv na ŠR** | **-** | - | - | - |
| **Priemerný mzdový výdavok**  **(v eurách)\*** | **-** | - | - | - |
| **z toho vplyv na ŠR** | **-** | - | - | - |
| **Osobné výdavky celkom (v eurách)** |  |  |  |  |  |
| **Mzdy, platy, služobné príjmy a ostatné osobné vyrovnania (610)\*** | **-** | - | - | - |  |
| **z toho vplyv na ŠR** | **-** | - | - | - |
| **Poistné a príspevok do poisťovní (620)\*** | **-** | - | - | - |
| **z toho vplyv na ŠR** | **-** | - | - | - |
|  |  |  |  |  |  |

Poznámky:

Priemerný mzdový výdavok je tvorený podielom mzdových výdavkov na jedného zamestnanca na jeden kalendárny mesiac bežného roka

Poistné tvorí podiel mzdových výdavkov, pričom za organizácie v pôsobnosti kapitol štátneho rozpočtu, s výnimkou prenesených kompetencií výkonu štátnej správy, pre zamestnancov 3 štátnej služby a zamestnancov pri výkone práce vo verejnom záujme predstavuje 34,95 %, pre policajtov, profesionálnych vojakov, colníkov, hasičov vrátane horskej záchrannej služby predstavuje 33,2 %. Pre ostatné subjekty verejnej správy vrátane prenesených kompetencií výkonu štátnej správy poistné tvorí podiel zodpovedajúci 35,2 %.

Kategórie 610 a 620 sú z tejto prílohy automaticky prenášané do príslušných kategórií prílohy „výdavky“

\* počet zamestnancov, mzdy a poistné rozpísať podľa spôsobu odmeňovania (napr. policajti, colníci ...)

**Vplyvy na podnikateľské prostredie**

Synergické efekty výstavby a obnovy cestnej infraštruktúry zabezpečujú zlepšenie dopravnej obslužnosti územia, úspory času a nákladov spojených s mobilitou a vyššiu dynamiku rozvoja podnikateľského prostredia v SR. Tieto prínosy majú celospoločenský charakter a ich efekt nie je obmedzený len na oblasť podnikateľského prostredia, ale pozitívne zasahujú aj do oblasti sociálnych vplyvov. Predkladaný materiál má pozitívny vplyv na podnikateľské prostredie, a to vzhľadom na základné ciele štrukturálnych fondov EÚ, ktoré sú okrem iného zamerané na skvalitnenie doplnkovej TEN-T cestnej siete, a medzinárodných koridorov, ktoré vo významnej miere na Slovensku tvoria cesty I .triedy. Plnením „Programu prípravy...“, realizáciou definovaných stavieb sa pre podnikateľov zvýši bezpečnosť prepravy ich tovaru a osôb, zníži opotrebenie ich vozidiel, skráti sa prepravný čas osôb a skráti sa doba obehu tovaru v prepravnom procese. Multiplikačnými pozitívnymi vplyvmi pre podnikateľov bude zníženie nákladov na prepravu, pohonné hmoty a nákladov spojených s obnovou ich vozidlového parku.

|  |  |
| --- | --- |
| **Vplyvy na podnikateľské prostredie** | |
| **3.1**. Ktoré podnikateľské subjekty budú predkladaným návrhom ovplyvnené a aký je ich počet? | Návrh bude mať pozitívny vplyv na aktivity projekčných kancelárií, stavebných firiem, ich subdodávateľov a spoločností, ktoré sa budú podieľať na príprave, rekonštrukcii a výstavbe ciest I. triedy. Vzhľadom na zadefinovaný rozsah prác je možné konštatovať, že sa bude jednať o desiatky spoločností.  Po zrealizovaní opráv, rekonštrukčných prác a uvedení relevantnej infraštruktúry do prevádzky bude mať návrh výrazne pozitívny vplyv aj na činnosť dopravných spoločností v osobnej i nákladnej doprave, a to aj zahraničných spoločností pri tranzite cez územie SR. Jedná sa o stovky spoločností.  Zlepšením technických parametrov jestvujúcej dopravnej infraštruktúry a vybudovaním obchvatov miest a privádzačov na diaľničnú sieť bude zabezpečená lepšia dostupnosť dotknutých území Slovenska. Lepšia dostupnosť poskytne možnosť prílevu nových podnikateľských investícií do dotknutých regiónov a ich priemyselných parkov, čo bude mať pozitívny vplyv na rozvoj regionálneho podnikateľského prostredia.  Je možné do budúcna uvažovať so vznikom resp. prísunom nových podnikateľských aktivít v rozsahu desiatok menších podnikateľských subjektov. |
| **3.2**. Aký je predpokladaný charakter a rozsah nákladov a prínosov? | Predkladaný materiál uvažuje s výstavbou, realizáciou opráv, úprav a rekonštrukciou vybraných mostných objektov a úsekov ciest I. triedy. Pre podnikateľské subjekty nebude znamenať realizácia návrhu žiadne navýšenie priamych ani vyvolaných nákladov. Prínosy generované prevádzkou kvalitatívne lepšej cestnej infraštruktúry budú mať charakter celospoločenský ale aj individuálny (priamo spojený s podnikaním konkrétnych podnikateľských subjektov).  Na celospoločenskej úrovni je za charakteristické prínosy návrhu možné považovať zníženie dopravnej nehodovosti, menšiu produkciu emisií a zníženie tvorby hluku z dopravy v zastavanom území. |
|  | Zároveň sa zvýši atraktivita dotknutých regiónov z pohľadu rozvoja cestovného ruchu, hotelového a turistického priemyslu a ďalších podnikateľských aktivít. Tieto prínosy budú generované nielen podnikateľom ale aj všetkým dotknutým osobám (ostatným užívateľom ciest a okolitému obyvateľstvu).  Najvýznamnejšími z vyššie uvedených pozitívnych vplyvov na celospoločenskej úrovni sú pre „Program prípravy...“ prínosy zo zníženia dopravnej nehodovosti/a  V roku 2012: zníženie počtu dopravných nehôd (DN) o 62, zníženie počtu usmrtených pri DN o 1 osobu, zníženie počtu ťažko zranených pri DN o3 osoby, zníženie počtu ľahko zranených pri DN o 15 osôb a zníženie celkovej hmotnej škody pri DN o 225 605 Eur.  V roku 2013: zníženie počtu dopravných nehôd (DN) o 2697, zníženie počtu usmrtených pri DN o 44 osôb, zníženie počtu ťažko zranených pri DN o 135 osôb, zníženie počtu ľahko zranených pri DN o 659 osôb a zníženie celkovej hmotnej škody pri DN o 9,79 mil. Eur.  V roku 2014: zníženie počtu dopravných nehôd (DN) o 2843, zníženie počtu usmrtených pri DN o 45 osôb, zníženie počtu ťažko zranených pri DN o142 osôb, zníženie počtu ľahko zranených pri DN o 694 osôb a zníženie celkovej hmotnej škody pri DN o 10,3 mil. Eur.  V roku 2015: zníženie počtu dopravných nehôd (DN) o 2935, zníženie počtu usmrtených pri DN o 47 osôb, zníženie počtu ťažko zranených pri DN o147 osôb, zníženie počtu ľahko zranených pri DN o 717 osôb a zníženie celkovej hmotnej škody pri DN o 10,63 mil. Eur.  Priemerne ročne po roku 2016: zníženie počtu dopravných nehôd (DN) o 3072, zníženie počtu usmrtených pri DN o 49 osôb, zníženie počtu ťažko zranených pri DN o 153 osôb, zníženie počtu ľahko zranených pri DN o 750 osôb a zníženie celkovej hmotnej škody pri DN o 11,12 mil. Eur/rok.  Za individuálne pozitívne vplyvy/prínosy generované priamo podnikateľským subjektom je možné považovať:  Pre subjekty podnikajúce v oblasti dopravy a prepravy bude generovať realizácia „Programu...“ tieto pozitívne vplyvy/prínosy:  Predpokladaná ročná úspora užívateľov spojená so skrátením ich cestovného času a znížením doby obehu tovaru/ b:  V roku 2011 – 46 748 760 EUR  V roku 2012 – 81 846 728 EUR  V roku 2013 – 102 988 540 EUR  V roku 2014 – 157 145 493 EUR  V roku 2015 – 210 640 607 EUR  V roku 2016 – 250 215 731 EUR  Každoročne po roku 2016 - 279 896 054 EUR |
|  | Realizáciou úprav, výstavbou obchvatov a zvýšením technickej úrovne cestných komunikácií, mostov a ich súčastí, bude poskytnutá užívateľom možnosť zrýchlenia a skvalitnenia dopravy. Zvýšená kvalita cestných komunikácií sa prejaví v znížení nákladov užívateľov spojených s opotrebovaním a amortizáciou ich vozidiel a zrýchlenie a plynulosť dopravy zníži spotrebu PHM.  Očakávaná ročná úspora PHM/c generovaná realizáciou „Programu...“ všetkým užívateľom ciest a podnikateľským subjektom:  V roku 2011 – 3 068 531 EUR  V roku 2012 – 9 705 283 EUR  V roku 2013 – 12 349 466 EUR  V roku 2014 – 25 381 773 EUR  V roku 2015 – 32 805 120 EUR  V roku 2016 – 36 850 305 EUR  Každoročne po roku 2016 - 40 198 288 EUR  Očakávaná ročná úspora plynúca zo zníženia opotrebovania a spomalenia amortizácie vozidiel/d podnikateľských subjektov a ostatných užívateľov ciest generovaná realizáciou „Programu...“:  V roku 2011 – 787 032 EUR  V roku 2012 – 947 560 EUR  V roku 2013 – 1 159 128 EUR  V roku 2014 – 1 882 277 EUR  V roku 2015 – 2 368 829 EUR  V roku 2016 – 2 696 977 EUR  Každoročne po roku 2016 - 2 909 307 EUR  Pre podnikateľov zapojených do realizácie návrhu (stavebné firmy, projektanti,...) je pozitívnym vplyvom udržateľnosť a rozvoj ich produkcie. Tieto pozitívne vplyvy však nie je možné exaktne vyčísliť.  Do „Programu prípravy a výstavby...“ sú taktiež zahrnuté stavebné úpravy dvoch mostných objektov, ktoré vykazujú havarijný stav. Realizáciou „Programu...“ bude zabezpečený ďalší významne pozitívny vplyv pozostávajúci zo skorej eliminácie možného výskytu vysoko negatívnych vplyvov (ako sú: zvýšenie nákladov na budovanie dočasných mostov, nefunkčnosť cestnej siete, na ktorej sa havarijný most nachádza,...), spôsobených možnou haváriou týchto mostov. |
| **3.3**. Aká je predpokladaná výška administratívnych nákladov, ktoré podniky vynaložia v súvislosti s implementáciou návrhu? | Aplikácia návrhu nevytvorí podnikateľským subjektom administratívne náklady. |
| **3.4**. Aké sú dôsledky pripravovaného návrhu pre fungovanie podnikateľských subjektov na slovenskom trhu (ako sa zmenia operácie na trhu?) | Návrh neupravuje podmienky pre vstup na trh, podmienky pre správanie sa na trhu neupravuje ani podmienky, ktoré by viedli k zmenám v štruktúre trhu. |
| **3.5**. Aké sú predpokladané spoločensko – ekonomické dôsledky pripravovaných regulácií? | Uvedenie plánovanej infraštruktúry do prevádzky prinesie množstvo spoločensko – ekonomických prínosov. Pozri bod 3.2.  Dôjde k zvýšeniu životnej úrovne a celkovej kvality života obyvateľov žijúci v blízkosti analyzovaných cestných úsekov a taktiež k zvýšeniu kvality dopravy realizovanej na cestnej sieti Slovenskej republiky. |

***/a***

**Metodika výpočtu prínosov zo zníženia dopravnej nehodovosti na cestách I. triedy:**

Pri stanovení prínosov zo zníženia dopravnej nehodovosti na cestách I. triedy boli do úvahy brané všetky stavebné akcie, ktorých účelom je v zmysle „Programu prípravy a výstavby ciest I. triedy na roky 2011 – 2014“ zabezpečiť odstránenie bezpečnostných rizík na cestnej sieti a úpravu jestvujúcich kritických nehodových lokalít.

Výpočet vychádzal z údajov pravidelnej ročnej štatistiky dopravných nehôd na cestných komunikáciách I. triedy a z údajov Slovenskej správy ciest o kritických nehodových lokalitách ciest I. triedy.

V prvom kroku boli všetky stavebné akcie eliminujúce bezpečnostné riziká a deficity rozdelené do týchto dvoch kategórií:

* Stavebné akcie „Programu...“ riešiace kritické nehodové lokality (KNL) – výpočet úspor zo zníženia nehodovosti bol pri týchto akciách založený na predpoklade, že elimináciou kritických nehodových lokalít budú odstránené všetky riziká nehodovej lokality a tým sa úplne eliminuje potenciál vzniku dopravnej nehody. To znamená, že všetky dopravné nehody budú na KNL eliminované. Pri aplikácii týchto predpokladov bola celková úspora vyčíslená ako suma štatisticky vykázaných priemerných údajov dopravnej nehodovosti SSC na riešených KNL za roky 2007 – 2009.
* Stavebné akcie „Programu...“ neriešiace konkrétne KNL ale riešiace bezpečnostné riziká a deficity na cestnej sieti mimo KNL – metodika výpočtu bola založená na porovnaní dĺžky analyzovaných úsekov k celkovej dĺžke ciest I. triedy a údajov celkovej dopravnej nehodovosti na cestách I. triedy k pravdepodobnej hodnote dopravnej nehodovosti na analyzovaných úsekoch. Analyzované úseky tvoria cca. 14 % z celkovej dĺžky cestných komunikácií I. triedy a tým že vykazujú bezpečnostné riziká, tak do výpočtu bola vnesená úvaha, že pravdepodobnosť vzniku dopravnej nehody oproti ostatným úsekom ciest I. triedy je na týchto úsekoch dvojnásobná. Pri aplikácii týchto predpokladov bola úspora dopravnej nehodovosti vyčíslená pomocou nasledujúceho vzťahu:

**ÚSPORA = UN1\*%UN2\*(D1/D2)\*2\*(I2/I1)**

Kde: UN1 – priemerný ukazovateľ dopravnej nehodovosti na celej sieti ciest I. triedy

%UN2 – percentuálny podiel ukazovateľa dopravnej nehodovosti na sieti ciest I. triedy bez úsekov KNL

D1 – dĺžka analyzovanej cestnej siete riešiacej bezpečnostné deficity v zmysle „Programu...“

D2 – celková dĺžka siete ciest I. triedy

I2 – Intenzita dopravy analyzovaného i- teho úseku

I1 – Suma intenzít dopravy na všetkých analyzovaných úsekoch riešiacich bezpečnostne riziká a deficity v zmysle „Programu...“

***/b***

**Metodika výpočtu predpokladanej úspory užívateľov spojenej so skrátením cestovného času a znížením doby obehu tovaru:**

Prínosy „Programu prípravy a výstavby ciest I. triedy na roky 2011 – 2014“ boli stanovené pre štyri individuálne skupiny – mosty, obchvaty, rekonštruované úseky a križovatky.

Pre výpočet úspory času a skrátenia doby obehu tovaru bola pre mosty, obchvaty a rekonštruované úseky použitá jednotná metodika. Výpočet je založený na porovnaní stavu vybraných úsekov a objektov ciest I. triedy pred rekonštrukciou, a po rekonštrukcii a zlepšení stavu vybraných úsekov. Pri výpočte časových úspor sa vychádza z predpokladu, že pred rekonštrukciou pôjdu vozidlá po vybraných úsekoch pomalšie z dôvodu zlého stavu vybraných úsekov a po rekonštrukcii rýchlejšie, z dôvodu plynulejšieho prejazdu vozidiel. Do výpočtu vstupovali údaje o dĺžke vybraných úsekov a objektov ciest I. triedy, rýchlosť vozidiel osobnej a nákladnej dopravy (v extraviláne a intraviláne) (*Koncepcia udržateľnosti výstavby nadradenej cestnej siete SR, VÚD, 2009*), intenzita na jednotlivých úsekoch ciest I. triedy s celoštátneho sčítania dopravy v roku 2010 s predpokladaným vývojom do roku 2017 (prepočítané koeficientmi podľa *„Metodický pokyn a návod prognózovania výhľadových intenzít na cestnej sieti do roku 2040“, MDPT SR, 2006*), obsaditeľnosť vozidiel osobnej a nákladnej dopravy (VÚD), hodnota jazdného času osôb v osobnej a nákladnej doprave (HEATCO), hodnota jazdného času tovaru v nákladnej doprav (HEATCO), priemerné zaťaženie vozidiel v nákladnej doprave (VÚD). Na základe týchto vstupných údajov sa vypočítal čas potrebný na prejazd vybraných úsekov a objektov ciest I. triedy pred rekonštrukciou a po rekonštrukcii. Rozdielom časov po rekonštrukcii a pred rekonštrukciou sa kvantifikovala úspora času vo vybraných úsekoch v hodinách. Úspora časových nákladov v EUR vychádzala z úspory vyjadrenej v hodinách upravenej o hodnoty jazdného času osôb v osobnej a nákladnej doprave a tovaru v nákladnej doprave a o priemernú obsaditeľnosť vozidiel osobnej a nákladnej dopravy a priemerné zaťaženie vozidiel. Výsledná úspora je vztiahnutá na rok. Úspory sú počítané pre najbližší rok po ukončení rekonštrukcie na danom úseku.

Pri výpočte úspor času na vybraných križovatkách sa využila metodika z *„Analýza nákladov a prínosov NSDI (CBA)“ – VÚD, 2011*; ktorá je založená na priemerných nameraných hodnotách zdržaní v rôznych kategóriách križovatiek pred a po realizácii úprav. Úspora sa počítala pre priemerné špičkové intenzity, keďže v sedlových intervaloch sa úspory považujú za minimálne.

***/c***

**Metodika výpočtu očakávanej úspory užívateľov spojenej so znížením spotreby PHM:**

Pre výpočet úspory spojenej so znížením spotreby PHM bola pre mosty, obchvaty a rekonštruované úseky použitá jednotná metodika. Výpočet je založený na porovnaní stavu bez realizácie stavieb uvedených v Programe... so stavom po ich realizácii. Do výpočtu vstupovali údaje o dĺžke vybraných úsekov a objektov ciest I. triedy, rýchlosť vozidiel osobnej a nákladnej dopravy a skladba vozového parku (*Koncepcia udržateľnosti výstavby nadradenej cestnej siete SR, VÚD, 2009*), intenzita na jednotlivých úsekoch ciest I. triedy s celoštátneho sčítania dopravy v roku 2010 s predpokladaným vývojom do roku 2017 (prepočítané koeficientmi podľa *„Metodický pokyn a návod prognózovania výhľadových intenzít na cestnej sieti do roku 2040“, MDPT SR, 2006*). Ceny paliva boli prevzaté zo Štatistického úradu SR, bez DPH, a indexované 2,5% ročne. Pre mosty sa kvôli relatívne malej dĺžke, a teda malej zmene mernej spotreby na jednotku dĺžky, počítalo s priemernými spotrebami na jednotku času a po vynásobení úsporou času sa získala úspora pohonných hmôt.

Pre križovatky sa využila metodika podľa *„Analýza nákladov a prínosov NSDI (CBA)“ – VÚD, 2011*, založená na jalových spotrebách vozidiel v križovatkách, ktoré boli stanovené programom HDM-4.

Úspory sú počítané pre najbližší rok po ukončení rekonštrukcie na danom úseku.

*/d*

**Metodika výpočtu očakávanej úspory plynúcej zo zníženia opotrebovania a spomalenia amortizácie vozidiel:**

Výpočet vychádza z predpokladanej životnosti vozidla osobnej (14 rokov) a nákladnej dopravy (10 rokov). Na základe životnosti sa určí hodnota časového opotrebenia vozidiel osobnej aj nákladnej dopravy v EUR. Údaje o životnosti vozidiel sú použité zo softvérového vybavenia HDM-4. Hodnota vozidla je určená na základe priemernej hodnoty bežného osobného vozidla a nákladného vozidla. Výpočet vychádza z predpokladu časovej životnosti vozidla, takže úspora vznikne na základe porovnania časov prejazdu vozidiel vybranými úsekmi ciest I. triedy pred a po realizácii prác. Do výpočtu vstupujú údaje o opotrebení vozidla za hodinu, čas potrebný na prejazd vybraných úsekov ciest I. triedy všetkými vozidlami podľa celoštátneho sčítania dopravy v roku 2010 pripadajúci na konkrétny úsek (vypočítané pri časovej úspore). Výsledná úspora je rozdiel medzi opotrebením vozidla po rekonštrukcii a pred rekonštrukciou vztiahnutá na rok. Úspory sú počítané pre najbližší rok po ukončení rekonštrukcie na danom úseku.

Pri križovatkách sa s opotrebovaním vozidiel nepočítalo.

**Sociálne vplyvy - vplyvy na hospodárenie obyvateľstva, sociálnu exklúziu, rovnosť príležitostí a rodovú rovnosť a na zamestnanosť**

Predkladaný materiál má pozitívny vplyv na zamestnanosť, aktivity realizované vďaka projektom, podporeným z dodatočných finančných prostriedkov EÚ vytvoria predpoklady pre udržanie a rast  zamestnanosti. Podrobnejšia analýza sociálnych vplyvov realizácie „Programu...“ je uvedená v nasledujúcej tabuľke.

|  |  |
| --- | --- |
| **Sociálne vplyvy predkladaného materiálu - vplyvy na hospodárenie obyvateľstva, sociálnu exklúziu, rovnosť príležitostí a rodovú rovnosť a vplyvy na zamestnanosť** | |
| **4.1.** Identifikujte vplyv na hospodárenie domácností a špecifikujte ovplyvnené skupiny domácností, ktoré budú pozitívne/negatívne ovplyvnené. | Realizácia Programu bude mať vo svojej podstate aj pozitívny dopad na hospodárenie domácností v dotknutých regiónoch. Tento pozitívny vplyv bude spojený s nižším opotrebením vozidiel užívateľov, čo sa premietne do zníženia nákladov rozpočtov jednotlivých dotknutých domácností. |
| Kvantifikujte:  - Rast alebo pokles príjmov/výdavkov na priemerného obyvateľa  - Rast alebo pokles príjmov/výdavkov za jednotlivé ovplyvnené skupiny domácností  - Celkový počet obyvateľstva/domácností ovplyvnených predkladaným materiálom | Nie je možné exaktne vyčísliť pozitívny vplyv vyjadrujúci pokles výdavkov pre jednotlivé ovplyvnené skupiny domácností. Výška tohto pozitívneho vplyvu bude závislá od počtu vozidiel v domácnostiach využívajúcich konkrétne, v tejto doložke vplyvov analyzované cestné úseky. |
| **4.2.** Zhodnoťte kvalitatívne (prípadne kvantitatívne) vplyvy na prístup k zdrojom, právam, tovarom a službám u jednotlivých ovplyvnených skupín obyvateľstva. | Aplikácia návrhu a následná realizácia výstavby niektorých súčastí predmetnej cestnej infraštruktúry (obchvaty, privádzače na diaľnice) a ich následné využívanie, prinášajú pozitívne synergické efekty, ktoré uľahčujú prístup obyvateľov k zdrojom, právam, tovarom aj službám. |
| **4.3.** Zhodnoťte vplyv na rovnosť príležitostí: Zhodnoťte vplyv na rodovú rovnosť. | Realizácia návrhu nijakým spôsobom neovplyvňuje oblasť diskriminácie na základe pohlavia, rasy, etnického pôvodu, náboženského vyznania, viery, zdravotného postihnutia, veku či sexuálnej orientácie. |
| **4.4.** Zhodnoťte vplyvy na zamestnanosť.  Aké sú vplyvy na zamestnanosť ?  Ktoré skupiny zamestnancov budú ohrozené schválením predkladaného materiálu ?  Hrozí v prípade schválenia predkladaného materiálu hromadné prepúšťanie ? | Schválenie predkladaného materiálu nebude mať žiadne negatívne vplyvy na zamestnanosť a nenastane po jeho schválení žiadne hromadné prepúšťanie.  Vplyv na zamestnanosť bude pozitívny. V rámci realizácie výstavby, opráv a rekonštrukčných prác je možné očakávať aj vytvorenie obmedzeného počtu nových pracovných miest.  Na základe prepočtu je možné predpokladať, že na realizácii predmetných stavebných prác spojených s realizáciu „Programu...“ sa bude podieľať v analyzovaných rokoch 2 423 zamestnancov, z toho novovytvorených bude 57 pracovných miest. */e, f* |

***/e***

**Metodika výpočtu pozitívneho vplyvu na zamestnanosť počas výstavby:**

Podľa rozpočtového programu CENKROS PLUS používaného na spracovanie orientačných a ponukových rozpočtov v stavebnej výrobe tvoria mzdové náklady na zamestnancov podieľajúcich sa na realizácii investície v cestnom staviteľstve cca. 1 - 4% z celkových investičných nákladov. Vo výpočte bola braná úvaha, že pri analyzovaných úsekoch bude toto percento predstavovať cca. 2 % z investičných nákladov. Priemerná mesačná mzda vrátane odvodov zamestnancov podieľajúcich sa na výstavbe bola braná do úvahy vo výške cca. 1500 Euro/mesiac/zamestnanec.

***/f***

**Očakávaný počet novovytvorených pracovných miest bol vyčíslený na základe nasledovnej úvahy použitej vo výpočte:** Podľa štúdie Nemeckej cestnej ligy a stavebných odborov IG Bau-Steine-Erden je jedným z prostriedkov vytvárania nových pracovných miest výstavba železničnej a cestnej infraštruktúry (diaľnice a rýchlostné cesty). Podľa tejto štúdie investícia 100 miliárd mariek vytvorí 1200 - 1600 nových pracovných miest počas výstavby. T.j. vo výpočte bolo brané do úvahy, že 50 mld. Euro vytvorí cca. 1300 nových miest počas výstavby.

**Vplyvy na životné prostredie**

Schválenie a následná realizácia „Programu...“ bude mať pozitívne a dočasne aj nízke negatívne vplyvy na okolie a životné prostredie.

|  |  |
| --- | --- |
| **Životné prostredie** | |
| **5.1.** Ktoré zložky životného prostredia (najmä ovzdušie, voda, horniny, pôda, organizmy) budú návrhom ovplyvnené a aký bude ich vplyv (pozitívny alebo negatívny)? | Realizácia aktivít, ktoré tvoria obsah predkladaného materiálu budú mať pravdepodobne tieto vplyvy na zložky životného prostredia:  **Dočasné negatívne vplyvy:**   * Ovzdušie bude dočasne negatívne ovplyvňované počas realizácie a výstavby stavebnými mechanizmami a stavebnou produkciou (zvýšenie miery emisii a prachových častíc v ovzduší). Tieto vplyvy je možné považovať za malé. * Organizmybudú dočasne negatívne ovplyvňované počas realizácie a výstavby zvýšeným hlukom zo  stavebnej produkcie. Tento vplyv je možné považovať za malý.   **Trvalé negatívne vplyvy:**  **Trvalé pozitívne vplyvy:**   * Vplyvom vysokej intenzity, nevyhovujúcej kapacity jestvujúcich cestných komunikácií a objektov môžu vznikať dlhé kolóny a zdržania prepravného prúdu. V týchto kolónach sa produkujú z dôvodu opakovanej akcelerácie a decelerácie vozidiel vyššie emisie. Implementáciou Programu... sa zvýši plynulosť dopravy a skráti sa doba prepravy, čoho výsledkom je zníženie produkcie emisií výfukových plynov. Ide hlavne o toxické a karcinogénne látky (VOC, NOx, SO2, PM) a látky, ktoré sa podieľajú na otepľovaní atmosféry Zeme (CO2, N2O, CH4).   Očakávaná ročná úspora nákladov spojených s produkciou emisií výfukových plynov/g generovaná realizáciou „Programu...“:    V roku 2011 – 3 036 368 EUR  V roku 2012 – 7 675 086 EUR  V roku 2013 – 9 052 765 EUR  V roku 2014 – 16 610 943 EUR |
|  | V roku 2015 – 21 752 641 EUR  V roku 2016 – 23 629 659 EUR  Každoročne po roku 2016 - 24 797 865 EUR  Očakávaná ročná úspora nákladov spojených s produkciou skleníkových plynov/h generovaná realizáciou „Programu...“:    V roku 2011 – 92 566 EUR  V roku 2012 – 564 544 EUR  V roku 2013 – 698 880 EUR  V roku 2014 – 1 482 717 EUR  V roku 2015 – 2 134 391 EUR  V roku 2016 – 2 320 171 EUR  Každoročne po roku 2016 - 2 513 653 EUR |
| **5.2.** Bude mať navrhovaný materiál vplyv na chránené územia a ak áno aký? | Budovanie úsekov ciest I. triedy zahrnutých v „Programe...“ bude až na niektoré obchvaty a privádzače k diaľniciam realizovaná priamo na jestvujúcom cestnom telese. Z tohto dôvodu nebude mať realizácia týchto úsekov žiadny významný vplyv na chránené územia. Obchvaty miest a privádzače uvedené v návrhu nezasahujú svojou polohou do chránených území ani ich nebudú inak ovplyvňovať. |
| **5.3.** Bude mať návrh vplyv na životné prostredie presahujúce štátne hranice? | Nakoľko budú všetky aktivity priamo spojené s územím Slovenska, tak predkladaný materiál nepredpokladá vplyv na životné prostredie presahujúce štátne hranice. |

***/g***

**Metodika výpočtu predpokladanej úspory spojenej so zníženou produkciou emisií výfukových plynov:**

Pre výpočet úspory spojenej so zníženou produkciou emisií výfukových plynov (NOx, SO2, NMVOC a PM2,5)bola pre mosty, obchvaty, rekonštruované úseky i križovatky použitá jednotná metodika. Kalkulácia vychádza z úspory času vozidiel na relevantných úsekoch a objektoch ciest I. triedy a jej následnej multiplikácie množstvom základných jalových emisií podľa *„Analýza nákladov a prínosov NSDI (CBA)“ – VÚD, 2011,* ktoré boli stanovené programom MEFA 06. Sociálne sadzby za hmotnostnú jednotku vyprodukovaných emisií boli prevzaté z *HEATCO*. Úspory sú počítané pre najbližší rok po ukončení rekonštrukcie na danom úseku.

***/h***

**Metodika výpočtu predpokladanej úspory spojenej so zníženou produkciou emisií skleníkových plynov:**

Pre výpočet úspory spojenej so zníženou produkciou emisií skleníkových plynov (CO2, CH4 a N2O) bola pre mosty, obchvaty, rekonštruované úseky i križovatky použitá jednotná metodika. Výpočet vychádza z úspor spotreby pohonných hmôt v tonách. Pri výpočte sú vstupné údaje o sociálnej cene CO2 ekvivalent v EUR/t (prevzaté z *HEATCO*) za roky a údaj o úsporách spotreby pohonných hmôt v tonách v relevantnom období. Úspora nákladov na zmenu klímy sa vypočítala ako súčin sociálnej ceny CO2 a úspor spotreby pohonných hmôt v tonách. Úspory sú počítané pre najbližší rok po ukončení rekonštrukcie na danom úseku.

**Vplyvy na informatizáciu spoločnosti**

|  |  |
| --- | --- |
| **Budovanie základných pilierov informatizácie** |  |
| **Obsah** |  |
| **6.1.** Rozširujú alebo inovujú sa existujúce alebo vytvárajú sa či zavádzajú sa nové elektronické služby? *(Popíšte ich funkciu a úroveň poskytovania.)* |  |
| **6.2.** Vytvárajú sa podmienky pre sémantickú interoperabilitu?  *(Popíšte spôsob jej zabezpečenia.)* |  |
| **Ľudia** |  |
| **6.3.** Zabezpečuje sa vzdelávanie v oblasti počítačovej gramotnosti a rozširovanie vedomostí o IKT?  *(Uveďte spôsob, napr. projekty, školenia.)* |  |
| **6.4.** Zabezpečuje sa rozvoj elektronického vzdelávania?  *(Uveďte typ a spôsob zabezpečenia vzdelávacích aktivít.)* |  |
| **6.5.** Zabezpečuje sa podporná a propagačná aktivita zameraná na zvyšovanie povedomia o informatizácii a IKT?  *(Uveďte typ a spôsob zabezpečenia propagačných aktivít.)* |  |
| **6.6.** Zabezpečuje/zohľadňuje/zlepšuje sa prístup znevýhodnených osôb k službám informačnej spoločnosti?  *(Uveďte spôsob sprístupnenia digitálneho prostredia.)* |  |
| **Infraštruktúra** |  |
| **6.7.** Rozširuje, inovuje, vytvára alebo zavádza sa nový informačný systém?  *(Uveďte jeho funkciu.)* |  |
| **6.8.** Rozširuje sa prístupnosť k internetu?  *(Uveďte spôsob rozširovania prístupnosti.)* |  |
| **6.9.** Rozširuje sa prístupnosť k elektronickým službám?  *(Uveďte spôsob rozširovania prístupnosti.)* |  |
| **6.10.** Zabezpečuje sa technická interoperabilita?  *(Uveďte spôsob jej zabezpečenia.)* |  |
| **6.11.** Zvyšuje sa bezpečnosť IT?  (*Uveďte spôsob zvýšenia bezpečnosti a ochrany IT.)* |  |
| **6.12.** Rozširuje sa technická infraštruktúra?  (*Uveďte stručný popis zavádzanej infraštruktúry.)* |  |
| **Riadenie procesu informatizácie** |  |
| **6.13.** Predpokladajú sa zmeny v riadení procesu informatizácie?  *(Uveďte popis zmien.)* |  |
| **Financovanie procesu informatizácie** |  |
| **6.14.** Vyžaduje si proces informatizácie finančné investície?  *(Popíšte príslušnú úroveň financovania.)* |  |
| **Legislatívne prostredie procesu informatizácie** |  |
| **6.15.** Predpokladá nelegislatívny materiál potrebu úpravy legislatívneho prostredia procesu informatizácie?  *(Stručne popíšte navrhované legislatívne zmeny.)* |  |