

VYHODNOTENIE MEDZIREZORTNÉHO PRIPOMIENKOVÉHO KONANIA

Harmonogram prípravy a výstavby projektov železničnej infraštruktúry – nové znenie

Spôsob pripomienkového konania
Počet vznesených pripomienok, z toho zásadných 20 /8
Počet vyhodnotených pripomienok 20

Počet akceptovaných pripomienok, z toho zásadných 16 /7
Počet čiastočne akceptovaných pripomienok, z toho zásadných 2 /1
Počet neakceptovaných pripomienok, z toho zásadných 2 /0

Rozporové konanie (s kým, kedy, s akým výsledkom)
Počet odstránených pripomienok
Počet neodstránených pripomienok

Sumarizácia vznesených pripomienok podľa subjektov

Č.	Subjekt	Pripomienky do termínu	Pripomienky po termíne	Nemali pripomienky	Vôbec nezaslali
1.	Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky	4 (1o,3z)	0 (0o,0z)		
2.	Úrad vlády Slovenskej republiky	8 (4o,4z)	0 (0o,0z)		
3.	Verejnosť	7 (7o,0z)	0 (0o,0z)		
4.	Žilinský samosprávny kraj	1 (0o,1z)	0 (0o,0z)		

5.	Úrad na ochranu osobných údajov Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
6.	Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
7.	Národný bezpečnostný úrad	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
8.	Štatistický úrad Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
9.	Ministerstvo obrany Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
10.	Národná banka Slovenska	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
11.	Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
12.	Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
13.	Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky (Úrad vlády Slovenskej republiky, odbor legislatívy ostatných ústredných orgánov štátnej správy)	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
14.	Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
15.	Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky - Sekcia legislatívy	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
16.	Protimonopolný úrad Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
17.	Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
18.	Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
19.	Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	

20.	Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
21.	Úrad priemyselného vlastníctva Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
22.	Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
23.	Asociácia zamestnávateľských zväzov a združení Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
24.	Konfederácia odborových zväzov Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
25.	Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
26.	Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
27.	Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
28.	Ministerstvo financií Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
29.	Úrad pre verejné obstarávanie	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
30.	Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
31.	Úrad geodézie, kartografie a katastra Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
32.	Správa štátnych hmotných rezerv Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
33.	Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
34.	Najvyšší súd Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
35.	Národná rada Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x

36.	Kancelária Ústavného súdu Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
37.	Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
38.	Slovenská poľnohospodárska a potravinárska komora	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
39.	Združenie miest a obcí Slovenska	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
40.	Splnomocnenec vlády Slovenskej republiky pre rómske komunity	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
41.	Republiková únia zamestnávateľov	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
42.	Úrad pre dohľad nad zdravotnou starostlivosťou	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
43.	Konferencia biskupov Slovenska	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
44.	Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
45.	Asociácia priemyselných zväzov a dopravy	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
	Spolu	20 (12o,8z)	0 (0o,0z)		

Vyhodnotenie vecných pripomienok je uvedené v tabuľkovej časti.

Vysvetlivky k použitým skratkám v tabuľke:

O – obyčajná A – akceptovaná
Z – zásadná N – neakceptovaná
ČA – čiastočne akceptovaná

Subjekt	Pripomienka	Ty p	Vy h.	Spôsob vyhodnotenia
MŽPSR	<p>Sekcia ochrany prírody a biodiverzity: Pripomienka č. 2: K prílohe č. 1 harmonogramu Žiadame zo zoznamu v liste "4b Ostatné" vypustiť projekty: "Dudince - Veľký Krtíš - Lučenec", "Banská Bystrica - Ružomberok - Dolný Kubín", "Tisovec - Revúca", "Muráň - Pohorelá", "Považská Bystrica - Domaniža - Rajec", "Pohorelá - Štrba - Zakopané (PKP)", "Spišská Belá – Tatranská Kotlina – Ždiar – Tatranská Javorina – Zakopane" a "Tatranská Lomnica – Tatranská Kotlina". Odôvodnenie: Uvedené projekty žiadame vypustiť, keďže by boli umiestnené v územiach sústavy Natura 2000 alebo ich bezprostrednom okolí, kde hrozí významný negatívny zásah do integrity týchto území. Z uvedeného dôvodu je potrebné už teraz dané projekty vylúčiť z harmonogramu, vôbec ich ďalej neanalyzovať a efektívne sústrediť prostriedky na prípravu iných projektov, kde sú uvedené riziká vplyvu na územia sústavy Natura 2000 nižšie alebo aspoň je možné zvažovať alternatívy, kde by takýto významne negatívny vplyv nevznikol.</p>	Z	ČA	<p>Pripomienka sa vzťahuje k zoznamu priorít a nie k samotnému harmonogramu. Všetky projekty uvedené v Prílohe č. 1 musia prejsť všetkými zákonnými povinnosťami, vrátane posúdenia EIA. Navrhujeme nevymazať projekty, ale priamo v hárku „4b Ostatné“ uviesť pri daných projektoch, že musia byť posúdené z pohľadu ochrany životného prostredia a sústavy NATURA 2000 a analyzované ich alternatívy. Požiadavka na posúdenie vplyvov na ŽP (územia Natura 2000) sa týka samozrejme všetkých projektov uvedených v harmonograme. Textácia pri daných projektoch je doplnená nasledovne: „Uvedený projekt je umiestnený v území sústavy Natura 2000 (alebo v jeho</p>

				bezprostrednom okolí) a hrozí významný negatívny zásah do integrity daného územia. Vzhľadom na riziká vplyvu projektu na územie sústavy Natura 2000 projekt nebude možné odsúhlasiť.“.
MŽPSR	<p>Sekcia ochrany prírody a biodiverzity: Pripomienka č. 1: Žiadame na str. 7 harmonogramu za doplniť za vetu "Štúdie by mali taktiež detailnejšie špecifikovať a odhadnúť náklady na jednotlivé projekty." novú vetu, ktorá bude znieť: "Štúdie by zároveň mali identifikovať možné negatívne vplyvy na územia sústavy Natura 2000 a identifikovať projekty, u ktorých bude potrebné realizovať primerané hodnotenie vplyvov na územia sústavy Natura 2000 podľa § 28 ods. 5 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov."</p> <p>Odôvodnenie: Je potrebné, aby sa na potrebu hodnotenia vplyvov na územia sústavy Natura 2000 myslelo úplne od začiatku prípravy projektov a aby boli železničné koridory navrhnuté tak, aby sa vyhli rizikovým miestam už na začiatku prípravy.</p>	Z	A	Znenie pripomienky zapracované do textu materiálu.
MŽPSR	<p>Sekcia ochrany prírody a biodiverzity: Pripomienka č. 3: K prílohe č. 1 harmonogramu Žiadame do listu "4b Ostatné" medzi "Ďalšie projekty vhodné na posúdenie v budúcnosti" do zoznamu projektov, kde sa navrhuje "Vypracovať predštúdie realizovateľnosti", pod riadok č. 35 s traťou "Kraľovany - Trstená" doplniť nový riadok pre projekt "Oravský Podzámok - Hruštín - Námestovo" s rozsahom "nová trať". Odôvodnenie: Modernizovaná trať Kraľovany - Trstená by s najväčšou pravdepodobnosťou niekoľkonásobne (kvôli nutnosti narovnania</p>	O	A	Projekt doplnený do hárku „4b Ostatné“.

	<p>oblúkov) križovala územie európskeho významu Orava, pričom v kumulácii s vplyvmi cesty R3 tak hrozí pri stavbe železnice významne negatívny zásah do integrity tohto územia sústavy Natura 2000. Trať na Oravu však v súčasnosti existuje a kvôli jej malej traťovej rýchlosti chápeme potrebu jej modernizácie. Preto navrhujeme posúdenie druhej alternatívy v trase Oravský Podzámok – Hruštín -Námestovo, ktorá sa takmer úplne vyhýba chráneným územiám. Navyše táto trať by nešla v súbehu s plánovanou rýchlostnou cestou R3, trať do Námestova by zjednodušila cestovanie popod sedlo Príslop, je tak väčšia šanca, že ľudia by presedlali z áut do vlakov a výstavba v tejto trase by teda mala nemalú šancu prispieť k plneniu cieľov Európskej zelenej dohody pri znížení emisií. Trať do Námestova by bola kratšia ako do Trstenej, ale obslúžila by výrazne väčší počet obyvateľov, mohla by tak vzorovo prispieť k plneniu cieľov Európskej zelenej dohody a zároveň by sa vyhla chráneným územiám. Posúdenie oboch alternatív (do Trstenej aj do Námestova) zvýši šancu, že aspoň jedna z alternatív bude hodnotená ako realizovateľná a možnosti na potrebnú modernizáciu železničného koridoru na Orave budú reálne.</p>			
MŽPSR	<p>Sekcia ochrany prírody a biodiverzity: Pripomienka č. 4: K prílohe č. 1 harmonogramu Žiadame, aby index BCR "cost-benefit ratio" zahŕňal aj pozitívne dopady projektov z pohľadu opatrení na ochranu klímy a aby podľa toho bola upravená prioritizácia projektov. Odôvodnenie: Je potrebné, aby BCR nezohľadňoval len náklady projektu a len benefity pri zohľadnení súčasných intenzít využitia tratí. Benefitom pri modernizácii tratí a to predovšetkým pri elektrifikácii alebo vhodnom výbere koridoru bude zníženie emisií a to či v dôsledku zmeny trakcie alebo v dôsledku zvýšenia atraktivity železníc a následného presadnutia cestujúcich z áut na železnice. Znížene emisií je cieľom Európskej zelenej dohody, z ktorého bude benefitovať celá spoločnosť, preto by</p>	Z	A	<p>Pripomienka sa vzťahuje k metodike a zoznamu priorít a nie k samotnému harmonogramu. Vplyv na životné prostredie je v BCR zahrnutý. Pri príprave zoznamu priorít bol v strategickej CBA (pre výpočet BCR) použitý ukazovateľ „prevedená doprava“. Daný ukazovateľ hovorí o odhade presunu</p>

<p>tento prínos mal byť zohľadnený v metodike BCR. Príkladom, kde podľa nášho názoru nebol dostatočne zohľadnený je napríklad trať Trnovec nad Váhom - Nitra. Dnes absentuje priame jednoduché dopravné spojenie Nitry a Bratislavy železnicou. Cestujúci tak využívajú prevažne dopravu s využitím fosílnych palív. Vybudovanie priamej trate, s ktorou harmonogram počíta, by viedlo k presadnutiu časti cestujúcich na vlak a následnému zníženiu emisií. To podľa nášho názoru môže zvýšiť BCR nad úroveň 0,7 a teda posunúť trať vyššie v prioritách. Podobne môže zohľadnenie zníženia emisií posunúť vyššie medzi priority niektoré ďalšie trate. A to v prípade, ak sa zohľadní presadnutie cestujúcich na vlak a zohľadnenia sa nielen aktuálne, ale aj budúce intenzity využitia trate po ich modernizácii. Zohľadnenia iba aktuálnych intenzít využitia tratí pri výbere priorít značne limituje možnosti rozvoja železničnej dopravy a možnosti väčšej podpory pri ich modernizácii do budúcnosti, keďže intenzita využitia cestujúcim na mnohých tratiach je nízka v dôsledku dlhodobého zanedbávania ich rozvoja a údržby.</p>	<p>dopravy na železnicu. Na strategickej úrovni CBA teda neobsahuje exaktne napríklad emisie, avšak odhaduje celkový prechod na železničnú dopravu. Máme za to, že pri železničných projektoch veľká väčšina environmentálnych benefitov vzniká práve na základe prevedenej dopravy, priame environmentálne benefity vznikajú iba pri projektoch elektrifikácie tratí. V prípade ak má projekt uvedený v zozname už vypracovanú štandardnú CBA podľa platnej metodiky, prevzala sa daná hodnota BCR. Platná metodika CBA zahŕňa aj vplyvy na životné prostredie (emisie). Zároveň, každý projekt bude mať v rámci projektovej prípravy posúdené a vyhodnotené svoje vlastné vplyvy (vypracovaná EIA podľa legislatívnych požiadaviek). V prípade uvádzaného úseku Trnovec nad</p>
--	---

				Váhom - Nitra brala štúdia uskutočniteľnosti a súvisiaca CBA do úvahy aj emisie (alternatíva C a C1). Vid' str. 161 a 162 štúdie, dostupné tu: https://www.zsr.sk/files/modernizacia-trati/nitra-luzianky/sr-zsr-elektrif-optim-trate-leopolodv-nitra-surany.pdf
ÚVSR	<p>Návrh uznesenia Do Návrhu uznesenia žiadame doplniť úlohu pre Ministerstvo dopravy a výstavby SR predkladať každoročne informatívny materiál o plnení odporúčaní z materiálu Priority v obnove a rozvoji železničnej infraštruktúry. Odôvodnenie: V predloženom Vlastnom materiáli sa okrem iného uvádza: „Príprava projektov podľa harmonogramu umožní systematicky realizovať projekty s najvyššou hodnotou za peniaze. Realizácia projektov sa stane predvídateľnejšou, čo umožní pripravovať projekty včas, kvalitne a efektívne.“</p> <p>To, či sa tento prísľub začne bezodkladne naplňovať, zďaleka nezávisí len od vyčleňovania zdrojov, resp. plnenia úloh B1 až B4 z Návrhu uznesenia. Vo veľkej – rozhodujúcej – miere to bude závisieť od plnenia či neplnenia odporúčaní uvedených v zhrnutí materiálu MDV a ÚHP s názvom Priority v obnove a rozvoji železničnej infraštruktúry. Tento materiál nebol prerokovaný vládou ako naň nadväzujúci Harmonogram, vláda i verejnosť si však zaslúžia vidieť dosiahnutý progres v plnení úloh a dosiahnutých výsledkoch. A to priebežne, nie až po mnohých rokoch prípravy a realizácie projektov. Úspešnosť v plnení niektorých odporúčaní bude mimoriadne dôležitá aj pre schopnosť Železníc SR včas a efektívne využiť zdroje z Plánu obnovy a odolnosti či ďalších fondov EÚ.</p>	Z	A	<p>Návrh uznesenia doplnený o úlohu pre ministra dopravy a výstavby SR: „predložiť na rokovanie vlády SR informatívny materiál o plnení odporúčaní z materiálu Priority v obnove a rozvoji železničnej infraštruktúry a progrese v plnení úloh a dosiahnutých výsledkoch“; „každoročne do 31. mája“.</p>

<p>ÚVSR</p>	<p>Predkladacia správa a Doložka vplyvov V predposlednom odseku v 2. vete Predkladacej správy a v Doložke vplyvov odporúčame prehodnotiť/ opraviť tvrdenie, že materiál nemá vplyv na životné prostredie. Nezodpovedá realite a zbytočne spochybňuje opodstatnenosť zaradenia podpory projektov železničnej infraštruktúry do financovania z Plánu obnovy a odolnosti v rámci podpory zelenej ekonomiky. Žiadame toto tvrdenie riadne zvážiť a opraviť – vplyv by mal byť prevažne pozitívny – a v zmysle odôvodnenia tejto pripomienky dopracovať Doložku vplyvov. Odôvodnenie: Priorizácia projektov obnovy a rozvoja železničnej infraštruktúry a jej premietnutie do harmonogramu je jedným z míľnikov Plánu obnovy a odolnosti. Mal by zabezpečiť, že sa v ďalšom období budú realizovať projekty, ktoré za dostupné verejné zdroje najviac: • zvýšia spoľahlivosť cestovania vlakom (eliminovanie častých príčin meškania vlakov pre tzv. pomalé jazdy, teda zníženia rýchlosti pre zlý stav trate), • skrátia jazdné časy a umožnia aj zahustenie ponuky vlakov na vybraných tratiach (dispečerizácie, ktoré eliminujú zbytočné prestoje v staniciach, iné modernizácie), • znížia emisie CO2 v železničnej doprave (elektrifikácia intenzívne využívaných, perspektívnych tratí), • zvýšia dostupnosť a komfort cestovania vlakmi (bezbariérové prístupy k nástupištiam, zvýšené peróny uľahčujúce nastupovanie do/ vystupovanie z vlakov). To všetko by malo mať pozitívne vplyvy na životné prostredie. Zvýšením podielu výkonov železničnej dopravy zabezpečovaných elektrickou trakciou. A ešte viac celkovým zatraktívnením železničnej dopravy, ktoré prinesie rast jej podielu na úkor iných módov dopravy viac zaťažujúcich životné prostredie (individuálna automobilová doprava, cestná nákladná doprava). Dá sa síce predpokladať, že aj bez priorizácie a harmonogramu by sa časť projektov z neho zrealizovala. No podľa doterajších výsledkov je zrejmé, že namiesto niektorých najprínosnejších projektov by sa významné zdroje minuli aj na projekty s malými alebo žiadnymi pozitívnymi vplyvmi na životné prostredie. Svedčí o tom nielen</p>	<p>Z</p>	<p>A</p>	<p>Doložka vplyvov doplnená o pozitívny vplyv na životné prostredie. Doplnená analýza vplyvov na životné prostredie.</p>
-------------	---	----------	----------	--

	<p>doterajšie využívanie zdrojov Železníc SR a jeho výsledky, ale tiež fakt, že i zdroje na prípravu ďalších projektov doteraz investovali do projektov s malými prínosmi v pomere k nákladom a naopak prípravu mnohých projektov s oveľa väčším potenciálom prínosov ani nezačali. Predkladaný materiál by to mal zmeniť a teda zvýšiť pozitívny vplyv realizovaných projektov železničnej infraštruktúry na životné prostredie. Bez vplyvu by predkladaný materiál zostal len ak by sa MDV SR a Železnice SR prioritizáciou a harmonogramom neriadili a pokračovali v doterajšej praxi, čo veríme nemajú v úmysle.</p>			
ÚVSR	<p>Príloha č. 1 V hárkoch 1b až 4b sú pre jednotlivé projekty v hlavných skupinách priorít uvedené roky začiatku realizácie a ukončenia realizácie. Ukončenie do roku 2028 až 2030 sa pritom uvádza aj pri projektoch, ktoré v hárkoch Harmonogram a Prehľad nie sú. Žiadame objasniť a odstrániť tento nesúlad. A doplniť do hárkov 1b až 4b stĺpec s informáciou o zahrnutí projektu v aktuálnom harmonograme. Odôvodnenie: Suma hodnôt projektov, pri ktorých sa v hárkoch 1b až 4b uvádza ukončenie do roku 2030, je až cca 10 miliárd eur, teda násobne vyššia ako suma plánovaných výdavkov do roku 2030 v hárkoch Prehľad a Harmonogram. Materiál, ktorý je sledovaný aj ako míľnik Plánu obnovy a odolnosti v časti zelená ekonomika, by nemal prezentovať zavádzajúce informácie k projektom, ktoré sa do harmonogramu zatiaľ nezmestili. Je preto potrebné zreteľne rozlíšiť, pri ktorých projektoch ide o termíny, s ktorými sa počíta v Harmonograme v rámci predpokladaného objemu dostupných zdrojov, a tiež čo znamenajú uvedené termíny pri iných projektoch (mimo harmonogramu).</p>	Z	A	<p>V hárkoch 1b až 4b je uvedený „Žiadaný rok realizácie“, ktorý vychádza zo zverejneného materiálu „Priority v obnove a rozvoji železničnej infraštruktúry“. Uvedený rok bol použitý pre stanovenie miery urgency. Dátumy žiadaného roku realizácie, začiatku realizácie a ukončenia realizácie boli vymazané, aby neboli zmätočné pre laickú verejnosť. Informácia o zaradení do harmonogramu v hárkoch 1a až 4b doplnená.</p>
ÚVSR	<p>Príloha č. 1 V hárkoch Prehľad a Harmonogram sú pri niektorých projektoch v časti Priorizácia uvedené na prvý pohľad neproporčné a zrejme nereálne sumy i lehoty prípravy a realizácie. Odporúčame ich skontrolovať a zreálniť.</p>	O	A	<p>Relevantné výdavky opravené a doplnené.</p>

	<p>Odôvodnenie: Napríklad pri úseku Prievidza – Jelšovce sa pri celkových nákladoch vyše 100 mil. € počíta so sumou na PD iba 240 tis. € (iba 0,2 % invest. nákladov) a s realizáciou za dva roky. Pri nasledujúcom úseku Nové Zámky – Nitra – Jelšovce sa pri nižších celkových nákladoch počíta na PD so sumou 3,26 mil. € (4,7 % invest. nákladov) a s realizáciou rozloženou na 3 roky. Ďalší projekt dispečerizácie trate Prešov – Strážske je kalkulovaný na realizáciu v jedinom roku. Odporúčame overiť, či majú uvedené i ďalšie rozdiely v podobných projektoch reálne opodstatnenie a prípadné chyby opraviť.</p>			
ÚVSR	<p>Príloha č. 1 V hárkoch Prehľad a Harmonogram sú pri niektorých projektoch v realizácii a tiež vo vysokom stupni prípravy uvedené nulové výdavky vynaložené do roku 2020. Ide o zjavnú chybu, žiadame údaje opraviť a doplnené skôr vynaložené náklady doplniť aj k celkovým nákladom na dané projekty.</p> <p>Odôvodnenie: Keďže projekty v realizácii a vo vysokom stupni prípravy už majú za sebou roky projektovej prípravy, niekde už aj výkupy pozemkov, v hodnote miliónov eur, uvedenie núl je zjavná chyba, ktorú je potrebné opraviť.</p>	O	A	Relevantné výdavky opravené a doplnené.
ÚVSR	<p>Príloha č. 1 V Prílohe č. 1, ktorá jediná z predkladaného materiálu uvádza konkrétne projekty železničnej infraštruktúry, žiadame doplniť aspoň základné údaje popisujúce rozsah a hlavné prínosy uvádzaných projektov, ako aj význam tratí na ktorých sa nachádzajú. Konkrétne význam riešenej trate – denný počet osobných/nákladných vlakov, dĺžku úseku (km), predpokladané skrátenie jazdného času rýchlika/ osobného vlaku/ nákladného vlaku (min), iné hlavné prínosy. Odôvodnenie: Vítame, že príprava a výstavba projektov obnovy a rozvoja železničnej infraštruktúry sa má konečne aj v SR sústrediť na priority vychádzajúce z dobre nastavených kritérií, zverejnených v prvom polroku 2021. Predkladaný harmonogram však obsahuje príliš málo informácií, ktoré by boli</p>	Z	A	Údaje doplnené (prínosy, charakteristika projektu, význam trate, dĺžka riešeného úseku).

	<p>zrozumiteľné pre verejnosť. Dokonca aj odborná verejnosť v ňom nenájde ani základné informácie o plánovaných projektoch. Hoci Príloha č. 1 obsahuje tisíce údajov, drvivá väčšina z nich je len rozpisom predpokladaných výdavkov na jednotlivé roky a v rámci nich rôzne zdroje financovania. Tu je podrobnosť až nadmerná, sotva využiteľná širšie ako pre úzky okruh rozpočtárov v rezortoch dopravy a financií. Naopak údaje o dĺžkach riešených úsekov a hlavných prínosoch plánovaných investícií, ktoré sú využiteľné pre oveľa širší okruh adresátov a umožnili by zvýšiť kvalitu verejnej diskusie o železničiach na Slovensku, v predloženom materiáli úplne absentujú. Žiadame ich preto doplniť, aby sa nielen minimalisticky ale plnohodnotne naplnili ciele prioritizácie a harmonogramu, ktorý je jedným z míľnikov Plánu obnovy a odolnosti. A aby odborníci, novinári i široká verejnosť mohli vnímať nielen sumy plánovaných investícií do železníc, ale aj hlavné prínosy jednotlivých projektov. Či už je to predpokladané skrátenie jazdného času (rýchlika/ osobného vlaku/ nákladného vlaku), eliminácia častých meškaní, úspora osobných nákladov na manuálnu obsluhu výhybiek v staniciach alebo iné prínosy, pre ktoré má zmysel do konkrétnych projektov investovať verejné zdroje EÚ a SR.</p>			
ÚVSR	<p>Vlastný materiál a Príloha č. 1 Vo vlastnom materiáli v tabuľke 1 a grafe 1, a tiež v prvých siedmich hárkoch Prílohy č. 1 (hárky Prehľad, Harmonogram, ... Súhrn_Prehľad) odporúčame všetky hodnoty v eurách uvádzať bez desatinných miest, zarovnané vpravo. Odôvodnenie: Keďže materiál uvádza predpokladané výdavky a nejde o vyúčtovanie, kde záleží aj na centoch, uvádzanie dvoch desatinných miest je nadbytočné. Či už ide o hodnoty v stovkách miliónov eur alebo 0,00 €, údaje za desatinnou čiarkou nezvyšujú informačnú hodnotu uvádzaných údajov. Naopak výrazne zhoršujú prehľadnosť tabuliek (veľké množstvo zbytočných číslíc). Taktiež zarovnanie hodnôt v eurách doľava v</p>	O	A	Upravené podľa pripomienky.

	Tabuľke 1 vlastného materiálu je na úkor prehľadnosti, osvedčeným štandardom prezentovania takýchto údajov je zarovnanie vpravo.			
ÚVSR	<p>Vlastný materiál V tabuľke č. 1 v treťom riadku uvedená Suma pre prebiehajúcu projektovú prípravu ukazuje extrémne výkyvy. V roku 2022 až vyše 10 mil. €, už o dva roky neskôr iba 2 mil. € a od roku 2026 dokonca nulové hodnoty až do roku 2030. Takýto plán by znamenal vysokú nestabilitu a neefektívnosť, odporúčame ho prehodnotiť. Odôvodnenie: Extrémne výkyvy v plánovaných výdavkoch na projektovú prípravu výrazne zneisťujú a poškodzujú podnikateľov v odvetví projektovania železničných stavieb, ktorí práve od zákaziek ŽSR závisia v najväčšej miere. To je v príkrom rozpore s deklarovaným pozitívnym vplyvom na podnikateľské prostredie, ktorý predkladateľ uvádza v Predkladacej správe i Doložke vplyvov. Extrémne nerovnomerné objednávanie projekčných prác by spôsobilo krátkodobé preťaženie projekčných kapacít s negatívnymi dôsledkami na cenu i kvalitu dodaných štúdií a projektov, a zároveň pochovalo ich motiváciu rozvíjať kapacity (najmä ľudský potenciál) s perspektívou nulového rozpočtu od roku 2026. Ani z hľadiska potrebnej súčinnosti rôznych útvarov ŽSR vo fáze spracovania i preberania projektovej dokumentácie nie je optimálne nakopiť väčšinu projektovej prípravy do krátkeho obdobia. Zároveň doteraz začaté obstarávania nových štúdií a projektovej dokumentácie na prioritné projekty zahrnuté v harmonograme neukazujú, že by ŽSR reálne konali spôsobom, ktorý by umožnil už v roku 2022 zrealizovať projekčné práce v deklarovanom objeme. Prezentované hodnoty teda možno stačí zrealizovať bez toho, aby si to vyžiadalo posun plánovaných obstarávaní na nové štúdie či projekčné práce. A tiež doplniť od roku 2026 aspoň indikatívne sumy na prípravu projektov, ktoré pôjdu do realizácie až za horizontom roku 2030.</p>	O	N	<p>Hodnoty v hárku „Prebiehajúce štúdie“ zahŕňajú iba už zazmluvnené náklady na projektovú prípravu a náklady na plánované štúdie na úrovni celých/ucelených traťových úsekov. Náklady na novú plánovanú projektovú prípravu sú uvedené v rámci jednotlivých projektov (označené zelenou bunkou v hárku „Prehľad“). Nenastane teda situácia, že sa zastaví príprava projektov, resp. sa alokuje relatívne malá suma na projektovú prípravu.</p>

Verejn osť	Príloha č. 1: V podkladoch nie je uvedený výdavok na obstaranie diagnostických vozidiel NPK,GPK, ktorý sa financuje z úveru SIH do roka 2023.	O	A	Uvedené nespadá pod prioritizáciu traťových úsekov. Doplnené do hárku „IT, Budovy, iné projekty“.
Verejn osť	Príloha č. 1: Navrhujeme doplnenie „Informačného systému prevádzkovateľa MDS ŽSR“ do prílohy č. 1 do zošita „IT, Budovy, iné projekty“. Celkové náklady projektu: 4 750 000 Eur, doba realizácie: 2023. Zdôvodnenie: Plnenie povinnosti manažéra infraštruktúry na základe Nariadenia EK č. 1301/2014 vybudovať systém zúčtovania a zberu nameraných dát z meracieho systému elektriny inštalovaného na HKV.	O	A	Doplnené do hárku „IT, Budovy, iné projekty“.
Verejn osť	V dokumente "Analýza vplyvov na rozpočet verejnej správy,na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu,3.3 Vplyvy na konkurencieschopnosť a produktivitu" navrhujeme znenie: "Produktivita: Aký má materiál vplyv na zmenu pomeru medzi produkciou podnikov a ich nákladmi? Materiál nemá priamy vplyv na zmenu produktivity, avšak zobrazuje harmonogram pre lepšie plánovanie a alokáciu zdrojov podnikateľských subjektov v danom sektore. Po realizácii investícií však dôjde k zvýšeniu produktivity, a to znížením prevádzkových nákladov ŽSR. Na základe uvedenej odpovede zaškrtnite a popíšte, či materiál produktivitu: <input checked="" type="checkbox"/> zvyšuje <input type="checkbox"/> nemení <input type="checkbox"/> znižuje" Zdôvodnenie: Na základe uvedeného odporúčame tiež zaškrtnúť políčko „zvyšuje“	O	A	Text doplnený.
Verejn osť	V dokumente "Harmonogram prípravy a výstavby projektov železničnej infraštruktúry", str. 6 navrhujeme znenie: "Znamená to, že v dôsledku odloženej údržby, historického dlhu a ako výsledok dlhodobého podfinancovania, je	O	ČA	Text doplnený. Ucelené a konkrétne názvy projektov neuvádzame pre ľahšiu orientáciu laickej verejnosti.

	<p>rekonštrukcia tratí a dosiahnutie interoperabilnej, konkurencieschopnej, spoľahlivej a bezpečnej železničnej dopravy najdôležitejšia. Z dlhodobého hľadiska sa musí ŽSR, ako správca infraštruktúry, cielene sústrediť na projektovú prípravu, vrátane štúdií realizovateľnosti, ucelených traťových úsekov alebo až celých koridorov. Za najvýznamnejšie v súčasnosti realizované projekty môžeme považovať projekty: • ŽSR, Dostavba zriaďovacej stanice Žilina-Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina, • Modernizácia železničnej trate v dvoch úsekoch Devínska nová Ves – štátna hranica SR/ČR; • Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach - Moldava nad Bodvou, • Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry (mimo), 1. etapa (Poprad – Lučivná) Kľúčové projekty pre obnovu a rozvoj železničnej infraštruktúry v rámci projektov vo vysokom stupni prípravy: • Modernizácia železničného úseku Čadca - Svrčinovec - št. hranica ČR/SR (3. etapa), • ŽST Hronský Beňadik – z. Tekovská Breznica – ŽST Nová Baňa, rekonštrukcia dopravnej cesty, • Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves - štátna hranica SR/ČR, úsek Malacky – Kúty, • Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Poprad Tatry(mimo) – Krompachy“, 1. etapa (Poprad Tatry (mimo) – Spišská Nová Ves), • ŽSR, Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné.". Zdôvodnenie: Úprava, doplnenie znenia. Navrhujeme vhodne nahradiť výraz „zanedbanej“ (napríklad „odloženej“), ktorý môže evokovať nenáležité vykonávanie si povinností manažéra infraštruktúry (konkrétne príslušných výkonných jednotiek, ktoré vykonávali príslušné činnosti v rámci správy a údržby podľa možností vzhľadom na dlhodobé podfinancovanie...).</p>			Špecifický a konkrétny názov projektov je uvedený v Prílohe č. 1 materiálu.
Verejn osť	<p>V dokumente "Predkladacia správa", Prvá veta v predposlednom odstavci navrhujeme znenie: "Predkladaný materiál predpokladá negatívny vplyv na</p>	O	A	Text opravený.

	rozpočet verejnej správy a pozitívny vplyv na podnikateľské prostredie." Zdôvodnenie: Slovo „materiál“ je tam navyše.			
Verejn osť	V materiáli sa uvádzajú negatívne vplyvy na RVS, pričom sú zdroje riešené iba čiastočne rozpočtovo zabezpečené. Z dôvodu plnenia uvedeného materiálu harmonogramu priorít by tento materiál mal obsahovať (vzhľadom na schválený RVS 2022 – 2024) už aj posúdenie RVS 2022 -2024 voči návrhu HMG priorít. Vzhľadom k tomu, že uvedené priority v podstate tvoria kosťru plánovacieho procesu či už EÚ, CEF, OPII alebo VZ je treba doriešiť kompetencie plánovacieho procesu a kompetenčných vzťahov ŽSR – MDV SR – MF SR, určenie zodpovednosti za plnenie HMG, určenie zodpovednosti za investičné procesy VO, prípravy aj realizácie. V priebehu roka nastanú aj mimoriadne udalosti, ktoré ovplyvnia investičný proces a teda aj HMG priorít, ktoré bude nutné riešiť okamžite, resp. môžu sa vyskytnúť prípady potreby zaradenia investičnej akcie aj mimo schváleného HMG. Bude uvedené umožnené? Akým spôsobom ak zmena je možná min 1 x ročne ale len v rámci procesu prípravy RVS na príslušný rozpočtový rok? Budú ŽSR môcť prevziať a uhradiť faktúry za investície, ktoré v týchto podkladoch nie sú uvedené?, Ako sa budú riešiť iné potrebné investičné projekty, ak sa materiál HMG nezaoberá oblasťou budov, informačných technológií a iných infraštruktúrnych projektov súvisiacich so železničnou infraštruktúrou? Na základe čoho a akých zdrojov bude ŽSR realizovať ostatné potrebné investície?	O	N	Mimoriadne udalosti môžu byť riešené prostredníctvom sumy určenej v harmonograme ako „Rezerva na havarijné stavy“. Uvedené sa vzťahuje aj na udalosti, ktoré je potrebné urýchlene riešiť a svojím charakterom sú urgentné, ale nejedná sa vyslovene o havarijný stav. Pre oblasť budov, IT a iných infraštruktúrnych projektov sa vypracuje podobná metodika podobne ako pre traťové úseky.
Verejn osť	V predkladacej správe, v prvej vete v predposlednom odstavci navrhujeme znenie: "Predkladaný materiál predpokladá negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy a	O	A	Text opravený.

	pozitívny vplyv na podnikateľské prostredie." Zdôvodnenie: Slovo „materiál“ je tam navyše.			
ŽSK	<p>K prílohe č. 1 - Harmonogramu Žiadame do listu "4b Ostatné" medzi "Ďalšie projekty vhodné na posúdenie v budúcnosti" do zoznamu projektov, kde sa navrhuje "Vypracovať predštúdie realizovateľnosti", doplniť pod riadok č. 35 s traťou "Kraľovany-Trstená" doplniť nový riadok pre projekt "Oravský Podzámok-Hruštín-Námestovo" s rozsahom "nová trať". Odôvodnenie: Harmonogram ráta s preverením nových tratí aj v územiach s menším počtom obyvateľov a to napríklad medzi Muráňom a Pohorelou, alebo Dobšinou a Mlynkami. Okres Námestovo je pritom najľudnatejším slovenským okresom (63268 obyvateľov) bez železničnej trate. Počet obyvateľov je v okrese Námestovo dokonca o 75 % vyšší ako v okrese Tvrdošín, kde sa ráta s posúdením modernizácie trate Kraľovany-Trstená do budúcnosti na rýchlosť 120 km/hod. Ako však predložený materiál v prvom odseku na strane 7 priznáva, môže nastať situácia, kedy "konkrétne štúdia realizovateľnosti neodporúčajú niektorý z projektov alebo jeho časť". Modernizácia trate Kraľovany-Trstená je v tomto ohľade riziková z troch ohľadov. Po prvé, modernizovaná trať povedie súbežne s rýchlostnou cestou R3. Hrozí teda, že modernizovaná trať nepriťahne dostatok cestujúcich na to, aby bola jej modernizácia rentabilná. Cestujúci budú mať voľbu využitia podobne rýchlej cesty R3. Po druhé, modernizovaná trať by križovala Územie európskeho významu Orava, pričom v kumulácii s vplyvmi cesty R3 tak hrozí pri stavbe železnice významne negatívny zásah do integrity sústavy Natura 2000 podľa článku 6.3 Smernice o biotopoch 92/43/EHS, čo by vylúčilo realizáciu tohto projektu. A po tretie, okres Tvrdošín je výrazne menší ako okres Námestovo a môže teda hroziť, že projekt sa nedostane dostatočne vysoko do priorít. To by ohrozilo akúkoľvek modernizáciu trate na Orave, ktorá je veľmi potrebná. Preto</p>	Z	A	Projekt doplnený do hárku „4b Ostatné“.

<p>navrhujeme doplnenie novej trate z Oravského Podzámku do Námestova cez Hruštín na posúdenie, ktorá obchádza a vylučuje riziká modernizácie trate do Trstenej z nasledovných dôvodov: 1) takmer úplne sa vyhýba chráneným územiám, preto má minimálne riziká, žeby nebola realizovateľná z dôvodu zásahu do integrity sústavy Natura 2000, 2) obsluhuje najľudnatejší okres na Slovensku bez železnice, s priaznivou demografickou štruktúrou, s obyvateľmi dochádzajúcimi do/cez susedné okresy do škôl, do práce, 3) do okresu Námestovo sa neplánuje žiadna rýchlostná cesta, prekážkou pri cestovaní automobilmi bude dlhodobé sedlo Príslop, ktoré bude spomaľovať dopravu. Prekonanie sedla Príslop železničnou dopravou umožní skrátiť dnešnú dobu cestovania automobilom z Námestova do Dolného Kubína z 45 minút na 25 minút vlakom. Takéto skrátenie času bude dostatočným dôvodom na to, aby ľudia menej využívali automobilovú dopravu, viac vlak. Vo výsledku by bol takýto železničný projekt do Námestova presne typom projektu, ktorý v rámci Európskej zelenej dohody podporuje Európska únia s cieľom zníženia emisií. Na takejto trati do Námestova by sa mohol dostaviť presne efekt ako na trati medzi Bratislavou a Komárnom, ktorá sa stala pre cestujúcich veľmi populárnou. Navrhnutá trať do Námestova by síce musela prekonať sedlo Príslop zhruba 4-5 km dlhým tunelom, avšak na zvyšnom úseku do Námestova by išla veľmi jednoduchým terénom, takmer priamo. Celková dĺžka trate z Oravského Podzámku do Námestova by bola 21 km, kým z Oravského Podzámku do Trstenej by bola dĺžka trate 29 km (vedená komplikovaným terénom s viacerými tunelmi a mostami pri modernizácii na 120 km/hod). Zvýšené náklady na výstavbu tunelu popod sedlo Príslop by sa ušetrili na kratšom úseku, ktorý by sa musel stavať po povrchu. Trať do Námestova je pritom súčasťou Regionálnej stratégie a vízie ZSSK do roku 2030: https://www.zssk.sk/fileadmin/dokumenty/2019/ZSSK_Regionalna_strategia_a_vizia_do_2030.pdf, preto by nemala chýbať v predstavenom harmonograme. Posúdenie oboch alternatív (do Trstenej aj do Námestova) zvýši šancu, že aspoň</p>			
---	--	--	--

	jedna z alternatív bude hodnotená ako realizovateľná a možnosti na potrebnú modernizáciu železničného koridoru na Orave budú reálne.			
--	--	--	--	--