

Posúdenie možností a návrh postupu pri čerpaní zdrojov z nadnárodných fondov a iniciatív Európskej únie vrátane Nástroja na prepájanie Európy (CEF) s cieľom dobudovať infraštruktúru a logistické kapacity v prihraničnej oblasti s Ukrajinou

1. ÚVOD

V súčasnom geopolitickom kontexte, ovplyvnenom vojnou na Ukrajine, Slovenská republika zohráva významnú úlohu pri podpore obnovy tejto krajiny a jej integrácie do európskych štruktúr. Slovensko využíva svoje skúsenosti z transformačných procesov a integrácie do Európskej únie na pomoc Ukrajine, najmä v oblasti dopravnej infraštruktúry a logistiky, ktoré tento materiál priamo popisuje. Účelom predkladaného materiálu je informovať vládu SR o čerpaní zdrojov¹ z nadnárodných fondov a iniciatív Európskej únie vrátane Nástroja na prepájanie Európy (CEF) a ich implementácie v programovom období 2021 - 2027. Materiál je zameraný na vybrané kľúčové oblasti za účelom dobudovania infraštruktúry a logistických kapacít v prihraničnej oblasti s Ukrajinou, čo má potenciál výrazne prispieť k adaptácii ukrajinských noriem na európske štandardy, čím sa prispieva k stabilite a rozvoju celého regiónu. Materiál obsahuje projekty, ktoré sa už realizujú, resp. budú implementované na území Košického samosprávneho kraja a Prešovského samosprávneho kraja, vzhľadom na skutočnosť, že len tieto dva samosprávne kraje priamo susedia s Ukrajinou. V rámci dopravnej infraštruktúry zohrávajú najdôležitejšiu úlohu tri hlavné nástroje, a to Program Slovensko, Plán obnovy a odolnosti a CEF. Návrhové nástroje, ako napr. úvery z Európskej investičnej banky (EIB), neboli posudzované vzhľadom na limitované možnosti štátneho rozpočtu a konsolidačné úsilie v rámci EÚ. V závere materiálu sú zhrnuté hlavné prínosy týchto nástrojov ako aj vyšpecifikované kľúčové projekty, ktoré sa už realizujú alebo plánujú realizovať. Podpora prepojenosti (konektivity) s Ukrajinou umožní rozvoj najmä východného Slovenska a širšieho cezhraničného regiónu. Zlepšená infraštruktúra a prepojenie podporí tok tovarov a služieb, priláka zahraničné investície a vytvorí nové pracovné miesta, čím sa zvýši konkurencieschopnosť a ekonomická stabilita celého regiónu.

1.1. Program Slovensko 2021 – 2027 (P SK)

Železničná doprava

V P SK je na rozvoj železničného sektora vyčlenených spolu 686 245 986 EUR (zdroj EÚ). Ide o zdroje v rámci politického cieľa 3 (Doprava), ktoré sú určené realizáciu týchto typov oprávnených akcií:

- modernizácia, resp. renovácia železničných tratí (zlepšovanie vybraných technických parametrov železničnej dopravnej cesty, zvyšovanie kapacity,
- elektrifikácia tratí, dispečerizácia tratí) a kľúčových železničných uzlov,
- modernizácia a výstavba infraštruktúry na kontrolu a prípravu vozidlového parku železničnej osobnej dopravy pre prevádzku v rámci služieb vo verejnom záujme,
- implementácia Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS) vrátane staničného a traťového zabezpečovacieho zariadenia,
- výstavba a modernizácia terminálov intermodálnej prepravy,
- obnova staničných budov,
- predinvestičná a projektová príprava.

Podpora železničnej infraštruktúry v P SK je rozdelená do dvoch špecifických cieľov a dvoch opatrení. Opatrenie 3.1.1. je zamerané na trate patriace do transeurópskej siete (TEN-T). Opatrenie 3.2.1 je zamerané na regionálne trate, tzn. mimo TEN-T.

Do konca roka 2024 sa očakáva uzatvorenie dvoch zmlúv v sume 405 283 945 EUR za zdroje EÚ (Tab. 1) s významným podielom celkovej alokácie MD SR na rozvoj železničnej infraštruktúry na východnom Slovensku. V oboch prípadoch sa jedná o projekty s platnými zmluvami o dielo, tzn. náklady už vznikajú a budú postupne refundované zo zdrojov P SK.

¹ Náklady uvedené v popise jednotlivých projektov nemusia zahŕňať všetky výdavky týkajúce sa realizácie projektu, napríklad náklady na obstaranie projektovej dokumentácie alebo na poskytovanie služieb stavebno-technického dozoru.

Tab. 1 - Prehľad projektov v oblasti železničnej dopravy P SK plánovaných na zazmluvnenie v Prešovskom a Košickom samosprávnom kraji

Názov projektu	Opatrenie P SK	Fond	Región NUTS3	Oprávnené výdavky projektu v EUR (zdroje EÚ)
ŽSR, Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo) – Krompachy, Stavba A.1 Poprad Tatry (mimo) – Vydrník	3.1.1	KF	PO	373 522 863
ŽSR, Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou, realizácia – 2. fáza	3.1.1	EFRR (MRR)	KE	31 761 082
Spolu:	-	-	-	405 283 945

Nad rámec týchto dvoch projektov a dvoch fázovaných projektov z Operačného programu Integrovaná infraštruktúra (Železničný uzol Žilina a Modernizácia železničnej trate Svrčinovec – štátna hranica SR/ČR) boli k 30.06.2024 v Komisii pod Monitorovacím výborom P SK pre Cieľ 3 schválené dva rezervné projekty Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s. (ZSSK) na vybudovanie infraštruktúry na kontrolu a prípravu vozového parku železničnej osobnej dopravy v Košiciach a Žiline. Kumulatívne celkové oprávnené náklady týchto projektov sú v sume 209 723 050 EUR (zdroj EÚ). Nevyhnutným predpokladom pre ich zaradenie na realizáciu je získanie dodatočných zdrojov, čo bude prioritou MD SR v rámci prerozdelenia alokácie P SK v nadväznosti na strednodobé preskúmanie P SK v roku 2025 a s tým súvisiacej revízie P SK.

MD SR poukazuje na nedostatočnú alokáciu Opatrenia 3.1.1 P SK, prioritne za zdroje KF. V prípade, že by na národnej úrovni došlo k prijatiu rozhodnutia o navýšení alokácie aj z prostriedkov EFRR, do úvahy prichádza okrem iných projektov aj možnosť implementácie projektu ZSSK týkajúceho sa modernizácie údržbovej základne v Košiciach. Rozhodnutie Európskej komisie o povolení realizácie projektov z hľadiska štátnej pomoci bolo vydané v roku 2022. MD SR taktiež poukazuje na možnosť podpory realizácie obnovy staničných budov na železnici, ktoré môžu prispieť k dodatočnej absorpčnej schopnosti Opatrenia 3.1.1 P SK.

Cestná doprava

V P SK je na rozvoj cestného sektora vyčlenených spolu 1 080 385 184 EUR za zdroje EÚ. Ide o zdroje v rámci politického cieľa 3 (Doprava), ktoré sú určené na realizáciu týchto typov oprávnených akcií:

- výstavba nových úsekov diaľnic a rýchlостných ciest (prioritne základnej siete TEN-T),
- výstavba a modernizácia ciest I. triedy,
- predinvestičná a projektová príprava.

V rámci podpory cestnej dopravy je nevyhnutné uviesť, že P SK momentálne predstavuje jediný zdroj financovania cestnej infraštruktúry zo zdrojov EÚ. K 31.07.2024 uzavrelo MD SR s Národnou diaľničnou spoločnosťou, a.s. zmluvy o poskytnutí nenávratného finančného príspevku v sume 52 812 535 EUR za zdroje EÚ na realizáciu cestných projektov fázovaných medzi Operačným programom Integrovaná infraštruktúra a P SK (Tab. 2).

Tab. 2 - Prehľad zazmluvnených projektov P SK a projektov plánovaných na zazmluvnenie v oblasti cestnej dopravy v Košickom a Prešovskom samosprávnom kraji

Názov projektu	Opatrenie P SK	Fond	Región NUTS3	Oprávnené výdavky projektu v EUR (zdroje EÚ)
R2 Košice, Šaca – Košické Oľšany (2. úsek) – II. fáza	3.1.2	EFRR	KE	52 812 535
Modernizácia vybraných úsekov na cestách I. triedy v PO a KE kraji – 1. etapa*	3.2.2	EFRR	KE, PO	13 034 408

Modernizácia vybraných úsekov na cestách I. triedy v PO a KE kraji – 1. etapa – I/66 Popová – Hranovnica, I. úsek Vernár*	3.2.2	EFRR	PO	12 106 648
---	-------	------	----	------------

* aktuálne v procese zazmluvňovania

MD SR považuje Opatrenie 3.1.2 za kľúčové opatrenie P SK, ktorého cieľom je prispieť k dobudovaniu chýbajúcich úsekov diaľnice D3 a rýchlostných ciest R2 a R3, a tým zabezpečiť kvalitné spojenie s okolitými krajinami. Alokácia v rámci KF nie je dostatočná na financovanie všetkých pripravovaných úsekov diaľnice D3, preto bude potrebné nájsť dodatočné finančné krytie na realizáciu minimálne jedného úseku D3. Primárnym dôvodom je vplyv inflácie a rast cien stavebných materiálov a stavebných prác. MD SR bolo zo zdrojov EFRR pridelených spolu 70,4 mil. EUR na rýchlostné cesty, ktoré boli vyhlásením dvoch technických výziev podľa článku 118a nariadenia o spoločných ustanoveniach (2021/1060) pre obchvaty miest Košice a Tvrdošín vyčerpané.

MD SR považuje Opatrenie 3.2.2 za kľúčové opatrenie P SK na zlepšenie súčasného stavu v regionálnej mobilite, ktorá je zabezpečovaná cestnou dopravou. Na základe interného preskúmania stanovených cieľov a zvolenej stratégie v opatrení a so zohľadnením pretrvávajúcej dôležitosti a významu ciest I. triedy pre národné hospodárstvo, MD SR konštatuje, že pridelená alokácia v sume 240,6 mil. EUR zo zdrojov EÚ je značne poddimenzovaná a vyžaduje si prehodnotenie. MD SR predpokladá, že s prijímateľom Opatrenia 3.2.2, ktorým je Slovenská správa ciest, uzatvorí zmluvy o poskytnutí nenávratného finančného príspevku na všetky alokované zdroje opatrenia, najneskôr do júna 2025. Tým sa vytvára dostatočný priestor pre pridelenie dodatočných zdrojov na nové projekty, ako aj na doručenie výsledkov týchto projektov verejnosti. Významný podiel celkovej alokácie MD SR je určený na rozvoj ciest I. triedy na východnom Slovensku v Prešovskom i Košickom samosprávnom kraji (modernizácia ciest I. triedy a I/68 Sabinov – preložka cesty). Aktuálne je v príprave aj obchvat Stropkova, avšak v dôsledku nedostatočnej alokácie nie je v súčasnosti možné projekty zo zdrojov P SK podporiť. Nad rámec aktuálneho zásobníka projektov by mala veľký potenciál v kontexte rozvoja prihraničnej oblasti modernizácia úseku I/74 od hraničného priechodu Ublá po Strážske. Uvedený úsek plní dôležitú funkciu ako alternatíva k cestnému spojeniu z hraničného priechodu Vyšné Nemecké.

1.2. Nástroj na prepájanie Európy (CEF)

CEF je priamo riadený nástroj EÚ pre rozvoj dopravy, energetiky a digitálnych sietí. MD SR je tzv. národný kontaktný bod pre oblasť dopravy. Oblasť energetiky gesturuje MH SR a digitálne siete gesturuje MIRRI SR. MD SR v rámci svojej kompetencie napríklad podpisuje súhlasy žiadateľov o predloženie projektov do dopravných výziev. Projekty priamo nevyberá a nefinancuje ako pri tradičných „eurofondoch“.

CEF riadi Európska Komisia prostredníctvom agentúry CINEA (Climate Infrastructure and Environment Executive Agency). Výzvy vyhlasuje každoročne Európska komisia prostredníctvom agentúry CINEA. Výzvy sa delia na kohézne a všeobecné a spravidla sú otvárané na jeseň príslušného roka a termín na predloženie projektových žiadostí je obvykle polovica januára nasledujúceho roka.

Európska komisia informovala, že najbližšia výzva bude otvorená v termíne od 24.9.2024 do 21.1.2025. Výzva bude vyhodnocovaná prostredníctvom hodnotiteľov Komisie v rámci februára až júna 2025. Výsledky výzvy budú schvaľované Výborom pre CEF (CEF Transport Committee) približne v júli 2025. Prijímatelia budú následne podpisovať grantové zmluvy s EK (CINEA) na jeseň (koniec októbra) 2025. Ich orientačný rozpočet je 2,515 miliardy EUR: 960 miliónov EUR v rámci všeobecnej obálky a 1,555 miliardy EUR v rámci kohéznej obálky.

Tab. 3 - Prehľad alokácie výziev CEF 2024/2025

Výzvy CEF Doprava 2024/2025	Všeobecná obálka (v mil. EUR)	Kohézna obálka (v mil. EUR)
Projekty na základnej sieti (TEN-T Core) (1) železnice, (2) vnútrozemské vodné cesty a vnútrozemské prístavy, (3) námorné prístavy, (4) cestné spojenia a multimodálne nákladné terminály	0	1 080
Projekty na súhrnnej sieti (TEN-T Comprehensive) (1) železnice, (2) vnútrozemské prístavy, (3) námorné prístavy, (4) cestné spojenia a multimodálne nákladné terminály	0	150
Inteligentná a interoperabilná mobilita ERTMS, inteligentné dopravné systémy, riečne informačné systémy, a i.	640	165
Udržiateľná a multimodálna mobilita (1) Európsky námorný priestor a (2) multimodálne uzly pre cestujúcich	160	0
Bezpečná a zabezpečená mobilita (1) Vonkajšie hranice (iba všeobecná obálka), (2-3) Bezpečné a strážené parkovanie (všeobecná a kohézna obálka), (4-5) klimatická odolnosť (všeobecná a kohézna obálka) a (5) bezpečnosť na cestách (iba kohézna obálka)	160	160
Spolu:	960	1 555

1. Kohézna obálka

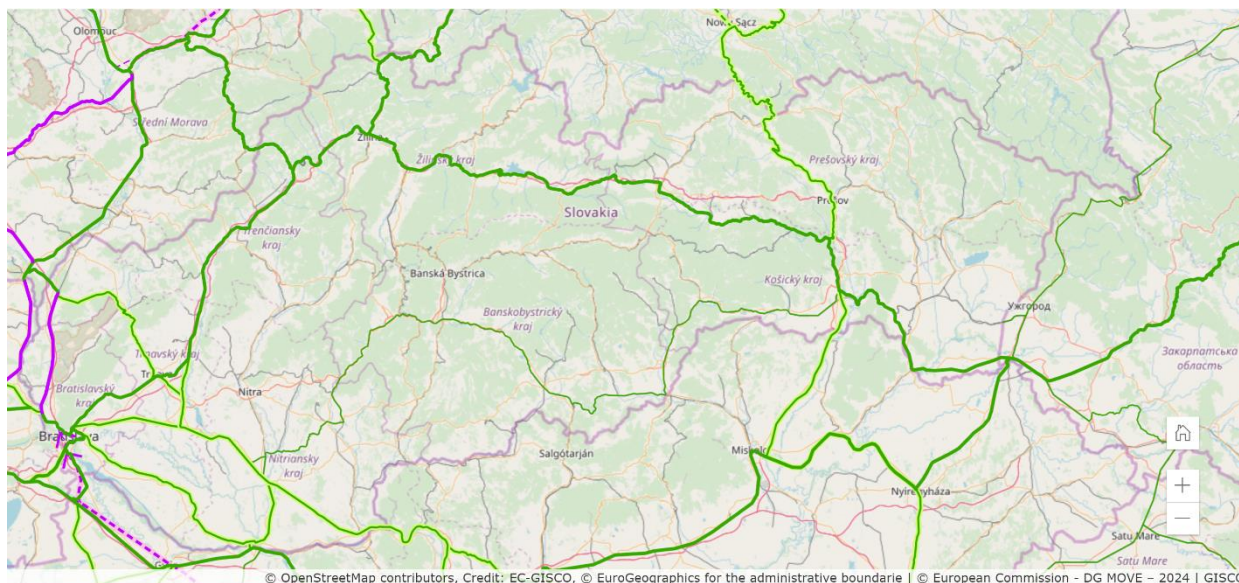
Slovenskej republike bola v rámci nástroja CEF 2021 - 2027 predbežne vyčlenená tzv. národná obálka v sume 497 mil. EUR (Tab. 4).

Tab. 4 – Prehľad pridelenej alokácie CEF pre Slovenskú republiku a súčasné využitie zdrojov

Kohézna obálka celkom (v EUR)	Súčasný kontrahovanie Kohéznej obálky (v EUR)
497 000 000	244 459 918

Financovanie zo zdrojov EÚ v rámci Kohéznej obálky CEF je maximálne **85 % oprávnených výdavkov**. V prípade, že chce prijímateľ požiadať o zdroje na stavebné práce, základnou podmienkou, z hľadiska pripravenosti, je existencia platnej EIA. Pripravenosť projektu na realizáciu patrí medzi hlavné kritériá výberu projektov. Vyššia miera pripravenosti zvyšuje šance na výber projektu. V tomto kontexte nemožno opomenúť skutočnosť, že v dôsledku podfinancovania železničného sektora v posledných rokoch a v dôsledku pomalého progresu v príprave projektov, boli možnosti MD SR a ŽSR v minulosti značne limitované. Je taktiež potrebné zdôrazniť, že nástroj CEF sa zameriava výhradne na projekty lokalizované na transeurópskej dopravnej sieti (TEN-T). Nižšie v tabuľke uvádzame zoznam doteraz úspešných projektov v Košickom a Prešovskom samosprávnom kraji (Tab. 5).

Železničné koridory siete TEN-T (hrubá, tmavo zelená = základná sieť, tenká, tmavo zelená = súhrnná sieť, svetlo zelená = nákladné koridory TEN-T, fialové = vysokorýchlostné trate)



Zdroj: TENTec

Tab. 5 prehľad zazmluvnených projektov v Košickom a Prešovskom samosprávnom kraji

Projekt	Žiadateľ	EÚ zdroj (grant)	Výzva (rok)
Štúdia uskutočniteľnosti Via Carpatia	NDS	476 000 €	2021
Modernizácia terminálu Interport, Haniska pri Košiciach	BB - TRADE, s.r.o./Interport	45 046 472 €	2021
Modernizácia terminálu Dobrá (PD)	ZSSK Cargo	1 746 325 €	2022
EU-Ukraine SL – optimisation and modernisation of transport flows in terms of infrastructure capacity, interoperability and efficiency of the border crossing services at the common HU/SK/UA rail BCP	Finančné riaditeľstvo SR	5 000 000 €	2022
Development of the military-civilian potential of the VIA CARPATIA on the territory of the Slovak Republic	NDS a.s.	69 816 801,50 €	2023 (MilMob)

2. Všeobecná obálka

V rámci všeobecnej obálky bol schválený jeden projekt, ktorý implementujú Finančné riaditeľstvo SR a MD SR.

Projekt s názvom „**EU-Ukraine SL – optimisation and modernisation of transport flows in terms of infrastructure capacity, interoperability and efficiency of the border crossing services at the common HU/SK/UA rail BCP**“ rieši (slovenská časť projektu) nákup a montáž stacionárneho železničného röntgenového skenera na hraničnom priechode Čierna nad Tisou vrátane potrebných stavebných prác.

Predmetom projektu je aj štúdia na optimalizáciu colných systémov a infraštruktúry železníc na hranici (spoločná štúdia medzi SR/UA/HU). Náklady na slovenskú časť projektu predstavujú približne 10 mil. EUR, čo pri spolufinancovaní 50 % (max. spolufinancovanie pre všeobecnú obálku) predstavuje grant vo výške 5 mil. EUR. Predpokladaná doba realizácie projektu je 1/2023 – 1/2028.

Celkový (globálny) projekt zahŕňa štúdie a práce na modernizácii železničnej infraštruktúry nasledujúcich troch základných železničných hraničných priechodov (BCP) medzi Maďarskom, Slovenskom a Ukrajinou:

- Čop/Záhony (Ukrajina, Maďarsko).
- Čop/Čierna nad Tisou (Ukrajina/Slovensko).
- Batovo/Eperjeske (Ukrajina/Maďarsko).

Okrem toho projekt zahŕňa práce na modernizácii nasledujúcich ukrajinských príslušných železničných spojení obsluhujúcich vyššie uvedené hraničné priechody, najmä:

- Železničný úsek Čop – štátna hranica v smere do staníc Čierna nad Tisou (Slovensko) a Záhony (Maďarsko).
- Železničný úsek Boržava – Vynohradiv.
- Železničný úsek Batovo/Dyakovo.
- Železničný úsek Čop - Užhorod.

Širší hraničný priechod a prekladisko Čop – Čierna nad Tisou – Záhony – Eperjeske – Batovo je najväčším železničným hraničným priechodom a prekladiskom medzi Ukrajinou a Európskou úniou a zohráva dôležitú úlohu v humanitárnej pomoci, hospodárskom rozvoji, rozvoji trás solidarity medzi Európskou úniou a Ukrajinou a logistiky s dvojakým použitím. Projekt prispeje k zlepšeniu dopravných tokov na hraničných priechodoch, vyššej interoperabilite medzi ukrajinským a európskym železničným systémom, zrýchleniu postupov železničných hraničných priechodov a harmonizovanému rozvoju projektov v spoločnom hraničnom priechode a oblasti prekládky. **V dôsledku zlepšení a zlepšenej dostupnosti dôjde k zvýšeniu priepustnej kapacity medzi Ukrajinou a Európskou úniou.**

3. Vojenská mobilita

V rámci vojenskej mobility bol schválený jeden projekt, ktorý implementuje Národná diaľničná spoločnosť, a.s.

Projekt pokrýva výstavbu 2. etapy severného obchvatu mesta Prešov na rýchlostnej ceste R4 v celkovej dĺžke 10,2 km (km 4,3 – 14,5) a projektovú prípravu (projektová dokumentácia) na výstavbu 58,8 km dlhého nového úseku rýchlostnej cesty R4 medzi Kapušami a štátnou hranicou s Poľskou republikou. Projekt je súčasťou medzinárodnej trasy Via Carpatia a nachádza sa na súhrnnej sieti TEN-T.

Výstavba severného obchvatu má za cieľ prepojenie diaľnice D1 a rýchlostnej cesty R4 Kapušany - Giraltove s cieľom odbremeniť dopravu od existujúcej cestnej siete mesta Prešov doplnením mimoúrovňových križovatiek a prerozdelením východiska a cieľa dopravy. Nový úsek bude spĺňať štandardy TEN-T, t.j. ide o dvojpruhovú diaľnicu, s núdzovou linkou, oddelením smerov, mimoúrovňovými križovatkami a maximálnou rýchlosťou 130 km/h.

Projektová príprava medzi Kapušami a štátnou hranicou Slovensko/Poľsko rieši cezhraničné cestné prepojenie a zabezpečuje kontinuitu koridoru. V tomto regióne bude plniť funkciu preloženia nákladnej dopravy medzi Poľskom a Maďarskom a zároveň zlepši vzájomnú dostupnosť miest Košíc a Prešova s Miškolcom, Budapešťou a Rzeszówom.

Celkovým cieľom projektu je zlepšenie dopravnej kapacity a bezpečnosti dopravy na rozšírenej základnej cestnej sieti TEN-T. Projekt je súčasťou globálneho projektu Via Carpatia, ktorý má spojiť sedem krajín EÚ – Litvu, Poľsko, Slovensko, Maďarsko, Rumunsko, Bulharsko a Grécko.

4. Projekty železničnej infraštruktúry v rámci CEF 2021-2027 – všeobecný prehľad

Realizované projekty železničnej infraštruktúry pozitívne zasahujú do všetkých oblastí ekonomiky, ochrany životného prostredia a sociálnych záležitostí. Dopady projektov sa prejavujú v oblasti zvýšenia konkurencieschopnosti obcí a miest daného regiónu, zlepšenia mobility a bezpečnosti ľudí, účinnosti a ziskovosti prepravy osôb a tovarov, ako aj zníženia znečistenia životného prostredia emisiami. Modernizovaná infraštruktúra na Slovensku vytvára predpoklady rýchlejšieho spojenia aj na hraniciach medzi SK/CZ, SK/AT a v budúcnosti bude prioritou aj spojenie SK/UA a SK/PL z pohľadu tovarových tokov, ktoré budú smerovať na Ukrajinu pri jej rekonštrukcii. Nezanedbateľným faktom je aj skutočnosť, že železničné trate prispievajú k zníženiu emisií skleníkových plynov čím Slovenská republika prispieva k cieľom definovaným v Green Deal a Fit for 55. V Tab. 6 je uvedený prehľad projektov, ktoré boli z hľadiska spolufinancovania z nástroja CEF úspešné a ktoré sa plánujú predložiť v rámci nasledujúcej výzvy. Uvedený zoznam je predbežný a bude závisieť od presných parametrov plánovanej výzvy (napr. podľa termínu oprávnenosti).

Tab. 6 prehľad železničných projektov CEF

Názov projektu	Predpokladaný grant (v mil. EUR)	Predpoklad realizácie	Aktuálny stav
Modernizácia ČR/SR – Kúty – Devínska Nová Ves (mimo), 2. etapa	172	2022 - 2024	Schválený
Elektrifikácia a komplexná rekonštrukcia trate Devínska Nová Ves - št. hranica SR/A	12	2023 - 2024	Schválený
Modernizácia trate Vydrník– Spišská Nová Ves*	199	2025 - 2027	Plánovaný na predloženie do najbližšej výzvy
Zdvojkoľajnenie trate Devínska Nová Ves - št. hranica SR/A, projektová dokumentácia	N/A	2024 - 2027	Plánovaný na predloženie do najbližšej výzvy
Modernizácia Malacky – Kúty	383	2025 - 2028	Plánovaný na predloženie do najbližšej výzvy
Modernizácia Paludza – Liptovský Hrádok	510	2026 - 2029	Plánovaný na predloženie do najbližšej výzvy

*Projekt spĺňa predpoklad zlepšenia infraštruktúry v prihraničnej oblasti s Ukrajinou.

1.3. Plán obnovy a odolnosti Slovenskej republiky

Plán obnovy (POaO) je spoločnou reakciou krajín EÚ na silný pokles ekonomiky v dôsledku pandémie ochorenia COVID - 19. Jeho hlavným cieľom je podporiť reformy a investície, ktoré Slovensku umožnia začať opäť dobiehať životnú úroveň priemeru EÚ.

V zmysle úlohy C.12. z uznesenia vlády SR č. 117 „posúdiť možnosti a navrhnuť postupy na čerpanie zdrojov z nadnárodných fondov a iniciatív Európskej únie vrátane Nástroja na prepájanie Európy (CEF) za účelom budovania infraštruktúry a logistických kapacít v prihraničnej oblasti s Ukrajinou a navrhované riešenia predložiť na rokovanie vlády“, **je Ministerstvo dopravy SR zodpovedné** za čerpanie prostriedkov z POaO **za Sektor dopravy Komponent 3 – Udržateľná doprava.**

Hlavným cieľom je predovšetkým zatraktívniť ekologické formy dopravy a tým prispieť k zelenej a digitálnej tranzícii v doprave. Cieľom je zvýšiť počet cestujúcich v železničnej a verejnej osobnej doprave a objem prepraveného tovaru v ekologickej intermodálnej doprave. Očakáva sa, že uvedené intervencie prispievajú k zníženiu produkcie emisií znečisťujúcich látok a skleníkových plynov v doprave a k zlepšeniu kvality ovzdušia vo veľkých sídlach.

Tab. 7 - Zoznam projektov financovaných z POaO v oblasti železničnej infraštruktúry

P. č.	Názov projektu	Suma (mil. €)
1.	Elektrifikácia a komplexná rekonštrukcia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné (ciele green a digital)*	221,4
2.	Komplexná rekonštrukcia železničnej trate Hronský Beňadik - Nová Baňa (mimo) (cieľ green)	38,6
3.	Šaštíň – Kúty, modernizácia železničného zvršku	10,7
4.	BA Nové Mesto - BA ÚNS, rekonštrukcia koľ. č. 1,2 (cieľ green)	22,5
5.	Fifakovo – výh. Holiša, rekonštrukcia železničného zvršku a spodku (cieľ green)	20,3
6.	Veľký Horeš – Streda nad Bodrogom, rekonštrukcia koľaje č. 1, 2 (cieľ green)*	40,6
7.	Nižná Myšľa - Ruskov, modernizácia koľaje č. 2 (cieľ green)*	25,6
8.	Redesign procesu medzinárodného cestovného poriadku (TTR) (cieľ digital)	10,5
9.	Komplexná rekonštrukcia výhybiek a SZZ Levice a DOZZ Veľké Kozmálovce (cieľ digital)	26,8
10.	Zvýšenie priepustnosti trate v úseku BA Rača - Leopoldov	22,6

*Vyznačené projekty spĺňajú predpoklad zlepšenia infraštruktúry v prihraničnej oblasti s Ukrajinou.

Projekty v prihraničnej oblasti s Ukrajinou na východnom Slovensku financované z POaO **predstavujú 287,6 mil. EUR**, čo predstavuje 2/3 celkovej alokácie Komponentu 3 Investície č. 1 časti Rekonštrukcia a modernizácia dráhovej infraštruktúry.

2. POPIS VYBRANÝCH INVESTIČNÝCH PROJEKTOV V PRÍPRAVE A REALIZÁCI

2.1. *Prehľad kľúčových projektov na Východnom Slovensku v realizácii*

ŽSR, Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou, realizácia – 2. fáza

Predmetom projektu je uskutočnenie stavebných prác týkajúcich sa elektrifikácie trate vrátane predelektrifikačných úprav v úseku Haniska - Veľká Ida - Moldava nad Bodvou mesto. Stavba je líniového charakteru a jej účelom je zmena existujúcej motorovej trakcie na energeticky výhodnejšiu elektrickú trakciu. V rámci úseku sa vybudujú zariadenia nevyhnutné pre jazdu elektrických vlakov (trakčné vedenie, transformačné stanice a pod.), čiastočne sa zmodernizuje železničný vršok a spodok a zvýši sa rýchlosť vo vybraných oblúkoch, vymenia sa staničné a traťové zabezpečovacie zariadenia (okrem stanice Haniska) s inštaláciou ich diaľkového zariadenia a kompletne sa vymenia nástupištia. Cieľom je dosiahnuť po elektrifikácii trate zlepšenie dynamiky jazdy, parametrov koľajovej dopravy, dosiahnuť lepšiu vybavenosť trate a jej vyššiu prepojenosť v rámci vybudovania integrovaného dopravného systému v košickom regióne.

Prvá fáza projektu bola financovaná z alokácie OPII a dokončenie projektu v sume 31 761 082 EUR (zdroj EÚ) je zabezpečené z alokácie P SK (Opatrenie 3.1.1). Celková zmluvná cena predstavuje sumu 66 094 296 EUR bez DPH.

ŽSR, Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo) – Krompachy, Stavba A.1 Poprad Tatry (mimo) – Vydrník

Riešený úsek železničnej infraštruktúry je súčasťou hlavnej železničnej trasy v smere Bratislava – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou – štátna hranica s Ukrajinou. Projekt predstavuje ďalšiu etapu modernizácie tratí na sieti ŽSR a je pokračovaním modernizovaného úseku Lučivná – Poprad. Cieľom stavby je prestavba existujúcej železničnej dopravnej cesty s cieľom zlepšiť jej technické vybavenie a použiteľnosti, a to zabudovaním moderných a progresívnych prvkov, a tým zlepšenia jej parametrov. Dĺžka úseku dopravnej cesty, ktorá prejde modernizáciou je 14 km.

Hodnota zákazky je v Zmysle zmluvy o dielo č. ZOD/22025/001 v sume 368 897 543,08 EUR bez DPH. Stavba je naplánovaná na financovanie z alokácie P SK (Opatrenie 3.1.1).

ZSSK CARGO, Terminál Dobrá – 1. etapa

Projekt rieši vypracovanie štúdie realizovateľnosti a projektovej dokumentácie pre vydanie územného rozhodnutia na modernizáciu Terminálu kombinovanej dopravy (CTT) v Dobrej. Zahŕňa tiež inštaláciu elektrického dosahového zakladača s nabíjačkou a manipulačným zariadením, ako aj terminálového operačného systému (TOS) a príslušenstva.

Cieľom projektu je zvýšenie prekládkovej kapacity terminálu kombinovanej dopravy v Dobrej. To prispeje k zvýšeniu efektívnosti kombinovanej nákladnej dopravy na Slovensku. Výsledný modálny prechod z cesty na železničnú dopravu prispeje k dekarbonizácii dopravného systému, čo je v súlade so Zelenou dohodou EÚ a stratégiou udržateľnej a inteligentnej mobility.

Projekt je súčasťou globálneho projektu „Východoslovenské prekladiská – slovensko-ukrajinské hraničné priechody (Čierna nad Tisou/Dobrá)“ a nachádza sa v blízkosti ukrajinských a maďarských hraníc. Leží na koridore základnej siete TEN-T Rýn – Dunaj, konkrétne na úseku Mníchov/Norimberg – Praha – Ostrava/Prerov – Žilina – Košice – hranica s UA.

Realizácia projektu prispeje k posilneniu železničného spojenia medzi EÚ a susednými krajinami. Umožní rýchlejšiu prekládku nákladu medzi širokým rozchodom (1 520 mm), prichádzajúcim z Ukrajiny, a štandardným európskym rozchodom (1 435 mm). Je to o to dôležitejšie vzhľadom na súčasnú situáciu na Ukrajine a umiestnenie terminálu na vstupnom a výstupnom bode koridoru Solidarity Lanes do jadranských prístavov. Projekt umožní aj poskytovanie humanitárnej pomoci a presun vojenskej techniky na Ukrajinu, ako aj vývoz tovarov a komodít, najmä poľnohospodárskych produktov.

Financovanie projektu je zabezpečené z CEF v sume 2 193 753,10 EUR za zdroje EÚ.

Modernizácia prekladiska INTERPORT v Haniskách pri Košiciach pre účely kombinovanej dopravy

Projekt rieši štúdie a práce na modernizácii existujúceho železnično-cestného terminálu, dôležitého multimodálneho dopravného uzla v Haniskej pri Košiciach, v blízkosti maďarských a ukrajinských hraníc. Nachádza sa v tesnej blízkosti koridoru základnej siete Rýn-Dunaj, na úseku Mníchov/ Norimberg - Praha - Ostrava/Přerov - Žilina - Košice - hranica UA.

Cieľom projektu je zvýšiť interoperabilitu multimodálnej dopravy a prispieť k zlepšeniu cezhraničných prepojení, zvýšeniu kapacity železníc a zvýšeniu efektívnosti kombinovanej nákladnej dopravy na Slovensku. Presun z cesty na železničnú dopravu prispeje k dekarbonizácii dopravného systému, čo je v súlade so Zelenou dohodou EÚ a stratégiou udržateľnej a inteligentnej mobility.

Projekt zahŕňa modernizáciu multimodálneho terminálu, ktorý poskytuje zariadenia na prekládku nákladu z cesty/železnice na železniciu na železničných tratiach so štandardným európskym rozchodom (1 435 mm) a širokým rozchodom (1 520 mm). Konkrétnejšie, existujúce železničné vlečky sa rozšíria o vlaky s dĺžkou 740 m. Súčasťou prác bude modernizácia a rozšírenie manipulačnej plochy, prístupových ciest, inžinierskych sietí a zabezpečovacieho zariadenia terminálu. Súčasťou projektu je aj inštalácia technologického zariadenia na prekládku, najmä dvoch portálových žeriavov, technológie na prekládku voľne ložených poľnohospodárskych produktov a terminálového operačného systému, ktorý zoptimalizuje prevádzku terminálov a zvýši kapacitu prekládky. Financovanie projektu je zabezpečené z CEF v sume 45 046 472,50 EUR zo zdrojov EÚ.

ŽSR, Elektrifikácia a súvisiace rekonštrukcie na úseku trate Bánovce nad Ondavou - Humenné

Táto líniová stavba predstavuje elektrifikáciu existujúcej jednokoľajnej železničnej trate jednosmernou trakčnou sústavou 3 kV a zrealizovanie súvisiacej rekonštrukcie zariadení a stavieb železničnej infraštruktúry na úseku Bánovce nad Ondavou - Humenné o dĺžke 33,5 km. Realizácia súvisiacej rekonštrukcie sa sústreďuje najmä na predelektrifikačné úpravy, výstavbu zabezpečovacích zariadení, rekonštrukcie a úpravy zariadení a stavieb železničného zvršku a spodku. Modernizácia trate umožní zvýšenie rýchlosti vlakov až na 120 km/h a zníži emisie, keďže na trati už nebudú premávať dieselové vlakové súpravy. Hodnota zákazky je v Zmysle zmluvy o dielo č. ZOD1223/23 v sume 216 070 505,52 EUR bez DPH. Stavba je financovaná z Plánu obnovy a odolnosti.

Veľký Horeš – Streda nad Bodrogom, rekonštrukcia koľaje č. 1, 2

Predmetom projektu je rekonštrukcia oboch traťových koľají 1 a 2 v medzistaničnom úseku medzi železničnou stanicou Veľký Horeš a železničnou stanicou Streda nad Bodrogom.

Hlavným cieľom projektu je zlepšiť technické parametre železničnej infraštruktúry, zvýšenie bezpečnosti na predmetnej časti trate, zníženie nákladov na údržbu. Komplexnou rekonštrukciou železničnej trate sa zlepši dostupnosť kvalitnej železničnej infraštruktúry pre obyvateľstvo, ako aj pre poskytovanie služieb nákladnej dopravy, resp. rekonštrukciou železničného zvršku a železničného spodku a čiastočnej výmene vrstiev zemného telesa sa odstránia trvalé a prechodné obmedzenia traťovej rýchlosti na obidvoch koľajach (zvýšenie traťovej rýchlosti z 50 km/h na pôvodnú traťovú rýchlosť 100 km/h). Financovanie projektu je zabezpečené z Plánu obnovy a odolnosti v sume 40 610 825 EUR.

Nižná Myšľa - Ruskov, modernizácia koľaje č. 2

Predmetom projektu je rekonštrukcia koľaje č. 2 elektrifikovanej dvojkoľajnej železničnej trate medzi železničnou stanicou Nižná Myšľa a železničnou stanicou Ruskov. Hlavným cieľom projektu je zlepšiť technické parametre železničnej infraštruktúry, zaistiť dlhodobú bezpečnosť železničnej prevádzky v danom úseku, zvýšenie komfortu pre koncových užívateľov a tým zvýšenie atraktivity železničnej dopravy v regióne. Zároveň sa výrazným spôsobom zlepši technický stav mostných objektov, stavieb a zariadení železničného spodku a prístup cestujúcej verejnosti k železničnej infraštruktúre v podobe novozriadených nástupísk na zastávkach Bohdanovce a Vyšná Myšľa. Rekonštrukcia bude mať priaznivý dopad aj na zníženie prevádzkových nákladov v ďalších rokoch. V prípade nerealizovania projektu,

vzhľadom na stav železničnej infraštruktúry, by v budúcnosti hrozilo zavedenie prechodného obmedzenia traťovej rýchlosti. Financovanie projektu je zabezpečené z Plánu obnovy a odolnosti v sume 25 660 030 EUR.

Výstavba a modernizácia terminálov intermodálnej prepravy (dopytová výzva)

MD SR vyčlenilo v rámci Opatrenia 3.2.1 P SK na podporu rozvoja intermodálnej prepravy zdroje v sume 15 000 000 EUR za zdroje EÚ. Tieto prostriedky budú poskytnuté formou dopytovo-orientovanej výzvy subjektom pôsobiacim na trhu na realizáciu intervencií do výstavby a modernizácie terminálov intermodálnej prepravy. Výzva synergicky doplní existujúcu podporu multimodality financovanú z Plánu obnovy a odolnosti Komponentu 3 – Udržateľná doprava (podpora nákupu intermodálnych prepravných jednotiek a zavádzania nových intermodálnych liniek). Podmienkou spustenia výzvy je súhlas Európskej komisie s návrhom schémy štátnej pomoci, ktorú MD SR na tento účel vypracovalo. MD SR očakáva, že výzvu bude možné vyhlásiť v roku 2025.

R2 Košice, Šaca – Košické Olšany (2. úsek) – II. fáza

Stavba zabezpečí odľahčenie v súčasnosti zaťaženej dopravnej sieti v okolí mesta Košice, ako aj v samotnom meste od tranzitnej dopravy a zároveň vytvorením juhovýchodného obchvatu mesta s viacerými novými napojeniami na existujúci dopravný systém prerozdelenie zdrojovej a cieľovej dopravy, čím sa odľahčia v súčasnosti vyťažené vstupy do mesta. Týmto sa zvýši plynulosť, rýchlosť a bezpečnosť dopravy a dôjde k výraznému zlepšeniu dopravno-prevádzkových podmienok pre tranzitnú dopravu. I. fáza projektu bola financovaná z alokácie OPPII a dokončenie projektu v sume 52 812 535 EUR (zdroj EÚ) je zabezpečené z Opatrenia 3.1.2 P SK.

I/68 Sabinov, preložka cesty

Predmetom projektu je preložka cesty I/68 prostredníctvom vybudovania novej cestnej komunikácie v parametroch odpovedajúcich dopravnej intenzite, ktorá vytvorí podmienky pre odklon dopravy mimo zastavané územie mesta Sabinov, obcí Pečovská Nová Ves, Orkucany, Šarišské Michaľany s cieľom zlepšenia životného prostredia a zvýšenia bezpečnosti, ako aj poskytnutia vyššieho dopravného komfortu užívateľom komunikácie. Hodnota stavby je v Zmysle zmluvy o dielo č. 2095/6300/2023/VS-03/21 v sume 73 757 392,87 EUR bez DPH. Stavba je naplánovaná na financovanie z alokácie P SK (Opatrenie 3.2.2).

Modernizácia vybraných úsekov na cestách I. triedy v Prešovskom a Košickom kraji – 1. etapa – I/66 Popová – Hranovnica, I. úsek Vernár

Cieľom stavby je stavebnými úpravami a modernizáciou úseku cesty I/66 odstránenie nevyhovujúceho technického stavu cestného telesa z dôvodu opotrebovania vozovky vplyvom dopravnej záťaže, klimatických podmienok a nekompaktnosti cesty z dôvodu rozšírenia pôvodnej vozovky. Cieľom projektu je zabezpečiť bezpečnosť, plynulosť, zvýšenie komfortu dopravy, zníženie negatívneho dopadu cestnej dopravy na životné prostredie krajiny a obyvateľstva. Predmetom modernizácie je úprava vozovky, úprava križovatiek a vjazdov, odvodnenie vozovky, rekonštrukcia priepustov, úprava resp. výmena dopravného značenia, výmena a doplnenie bezpečnostných zariadení, atď. Celková dĺžka riešeného úseku je 8,3 km. I. fáza projektu bola financovaná z alokácie OPPII a dokončenie projektu v sume 12 106 648 EUR (zdroj EÚ) je zabezpečené z alokácie P SK (Opatrenie 3.2.2).

Modernizácia vybraných úsekov na cestách I. triedy v Prešovskom a Košickom kraji – 1. etapa

Cieľom projektu je zlepšenie technického stavu a modernizácia nasledujúcich cestných úsekov:

- I/18 a I/21 Petič – Hanušovce nad Topľou – dĺžka úseku rekonštrukcie je 9,060 km,
- I/18 Prešov – Lipníky – dĺžka úseku rekonštrukcie je 7,726 km,
- I/79 Veľatý – Slovenské Nové Mesto – dĺžka úseku rekonštrukcie je 9,941 km,
- I/79 Vranov nad Topľou – Parchovany – dĺžka úseku rekonštrukcie je 9,996 km,
- I/79 a III/3680 Malá Trňa, križovatka – dĺžka úseku rekonštrukcie je 1,614 km.

Predmetom modernizácie je úprava vozovky, križovatiek a vjazdov, odvodnenie vozovky, rekonštrukcia priepustov, úprava, resp. výmena dopravného značenia, výmena a doplnenie bezpečnostných zariadení, atď. Celková dĺžka rekonštruovaných úsekov je 38,337 km.

I. fáza projektu bola financovaná z alokácie OPII a dokončenie projektu (úsek I/79 Vranov nad Topľou - Parchovany) v sume 13 034 408,19 EUR (zdroj EÚ) je zabezpečené z alokácie P SK (Opatrenie 3.2.2).

Štúdia realizovateľnosti, D1 Beharovce – Branisko, 2.profil

Predmetom projektu je vypracovanie štúdie realizovateľnosti v zmysle požadovaných variant a alternatív projektu organizácie výstavby pre úsek D1 Beharovce - Branisko, 2. profil. Projekt zahŕňa aj rekonštrukciu pravej tunelovej rúry.

Zmluvná cena diela v zmysle Zmluvy o dielo č. ZM/2023/0270 vrátane dodatku č. 1 je 219 711 EUR bez DPH. Náklady projektu sú hradené zo zdrojov Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s., pričom v prípade potreby je možné náklady financovať z P SK (Opatrenie 3.1.2). Limitujúcim faktorom je nedostatok zdrojov v P SK.

R4 Prešov – severný obchvat (km 4,3 - 14,5)

Ide o pokračovanie výstavby rýchlostnej cesty R4 v úseku severného obchvatu mesta Prešova. Predmetná II. etapa v km 4,3 – 14,5 nadviaže na v súčasnosti prevádzkovanú I. etapu. Rýchlostná cesta je navrhovaná v kategórii R 24,5/100 a jej funkcia bude spočívať najmä vo vylúčení tranzitnej dopravy vedenej v súčasnosti v prietahu Prešovom. Účelom stavby je zároveň prepojiť diaľnicu D1 a rýchlostnú cestu R4 Kapušany – Giraltovce tak, aby došlo k odľahčeniu dopravy z existujúcej komunikačnej siete mesta Prešov a vložením mimoúrovňových križovatiek k prerozdeleniu zdrojovej a cieľovej dopravy. To bude mať za následok vyššiu bezpečnosť účastníkov dopravy a zvýšenie plynulosti a komfortu jazdy.

Zmluvná cena diela v zmysle Zmluvy o dielo č. ZM/2023/0270 vrátane dodatkov je 337 745 665,33 EUR bez DPH. Projekt je spolufinancovaný z CEF (vojenská mobilita) v sume 69 mil. EUR. Stavebné práce uvedeného projektu predstavujú 121 078 515 EUR (EÚ zdroj 60 539 257,5 EUR – časť grantu CEF určená pre stavebné práce).

Celý ťah R4 je dôležitým koridorom európskeho významu Via Carpatia a je súčasťou siete TEN-T. Zámerom je prepojiť Baltské, Čierne a Egejské more pozdĺž východnej hranice Európskej únie. Celkovo ide o 9 úsekov v súhrnnej dĺžke takmer 60 kilometrov v trase Kapušany – Lipníky – Kuková – Giraltovce – Radoma – Rakovčik – Svidník – Lodomirová – Hunkovce – štátna hranica s Poľskom.

Financovanie projektovej dokumentácie je zabezpečené z nástroja CEF v sume 476 000 EUR za zdroje EÚ v rámci spoločného projektu s Poľskou republikou „*Implementation of a cross-border road connection on the Via Carpatia route between Poland and Slovakia*“.

Multimodálna štúdia realizovateľnosti Bidovce – štátna hranica SK/UA (I/19 Bidovce – Vyšné Nemecké)

Predmetom zákazky je vypracovanie multimodálnej štúdie realizovateľnosti na dopravnej osi pozdĺž cesty I/19, konkrétne v úseku od križovatky ciest I/19 a II/576 pri obci Bidovce až po štátnu hranicu s Ukrajinou. Účelom je identifikovanie realizovateľných možností riešenia dopravy v danom území, ktorá je v súčasnosti vedená intravilánmi sídelných útvarov na danej dopravnej osi tak, aby to bolo technicky, ekonomicky, sociologicky a environmentálne najvhodnejšie riešenie. V rámci zákazky je analyzovaný a posudzovaný súčasný a budúci stav bez akejkoľvek investície a varianty obchvatov, preložiek, alebo rekonštrukcií úsekov cesty I/19 v kombinácii s odporúčanými úsekmi diaľnice D1 v polovičnom alebo plnom profile.

Aktuálna cena diela v zmysle Zmluvy o dielo č. ZM/2022/0278 vrátane dodatkov je 586 685 EUR bez DPH. Ministerstvo dopravy SR poskytlo prostredníctvom OPII na realizáciu diela prostriedky v sume 234 674 EUR. Súčasný stav: štúdia bola vyhotovená, poskytla osem variantov. Ďalším krokom je vypracovanie EIA, ktorá bola predložená do CEF Military Mobility, avšak nebola vybraná na financovanie z dôsledku nedostatku alokácie vo výzve.

2.2. Prehľad kľúčových projektov na Východnom Slovensku v príprave

ŽSR, Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo) – Krompachy. Časť: A.2 Vydrník (mimo) – Spišská Nová Ves (mimo)²

Riešený úsek železničnej infraštruktúry je súčasťou hlavnej železničnej trasy v smere Bratislava – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou – štátna hranica s Ukrajinou. Projekt predstavuje ďalšiu etapu modernizácie tratí na sieti ŽSR a je pokračovaním modernizovaného úseku Lučivná – Poprad-Tatry – Vydrník. Cieľom stavby je prestavba existujúcej železničnej dopravnej cesty s cieľom zlepšiť jej technické vybavenie a použiteľnosti, a to zabudovaním moderných a progresívnych prvkov, a tým zlepšenia jej parametrov. Dĺžka úseku dopravnej cesty, ktorá prejde modernizáciou je 13 km.

Vláda SR dňa 10. júla 2024 určila projekt za strategickú investíciu v zmysle zákona č. 142/2024 Z. z. o mimoriadnych opatreniach pre strategické investície a pre výstavbu transeurópskej dopravnej siete a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Vydanie osvedčenia o strategickkej investícii umožní majetkovo-právne vysporiadanie územia a urýchlenie procesov výstavby investičného projektu.

Financovanie projektu je plánované z CEF. Aktuálne má projekt Dokumentáciu pre stavebné povolenie, je však nevyhnutné akcelerovať proces vydávania stavebných povolení.

Rýchlostná cesta R2 Šaca – Košické Olšany, I. úsek²

Investičný projekt sa nachádza v Košickom samosprávnom kraji (na území okresov Košice II a Košice - okolie) a zahŕňa výstavbu nového úseku rýchlostnej cesty R2 v úseku Košice Šaca – Košické Olšany, I. úsek s celkovou dĺžkou 6,825 km. Realizácia projektu predstavuje významný krok v rámci rozvoja dopravnej infraštruktúry v regióne, keďže projekt prispieva k zvýšeniu plynulosti a bezpečnosti cestnej dopravy, znižuje záťaž na existujúce komunikácie a zlepšuje životné prostredie pre obyvateľov dotknutých oblastí.

Vláda SR dňa 10. júla 2024 určila projekt za strategickú investíciu v zmysle zákona č. 142/2024 Z. z. o mimoriadnych opatreniach pre strategické investície a pre výstavbu transeurópskej dopravnej siete a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Vydanie osvedčenia o strategickkej investícii umožní majetkovo-právne vysporiadanie územia a urýchlenie procesov výstavby investičného projektu.

Stavba je naplánovaná na financovanie zo štátneho rozpočtu

R4 Lipníky – Kapušany²

Investičný projekt sa nachádza v Prešovskom samosprávnom kraji, v okrese Prešov a zahŕňa výstavbu nového úseku rýchlostnej cesty R4 Lipníky – Kapušany. Plánovaný termín začiatku výstavby je 2. štvrtrok 2028 a plánovaný termín ukončenia výstavby je 2. štvrtrok 2031. Realizácia projektu s celkovou dĺžkou 5,28 km predstavuje významný krok v rámci rozvoja dopravnej infraštruktúry v regióne. Projekt prispieva k zvýšeniu plynulosti a bezpečnosti cestnej dopravy, znižuje záťaž na existujúce komunikácie a zlepšuje životné prostredie pre obyvateľov dotknutých oblastí.

D1 Bidovce – štátna hranica SR/Ukrajina

V nadväznosti na výstupy multimodálnej štúdie realizovateľnosti (pozri kap. 2.1) bude možné pokračovať v príprave ďalších stupňov projektovej dokumentácie a následnej realizácii investičných projektov. Aktuálne nie je pre stavbu zabezpečené zdrojové krytie. MD SR bude usilovať o získanie zdrojov z EÚ.

I/15 Stropkov, preložka cesty

Účelom stavby je odklonenie tranzitnej dopravy mimo zastavaného územia intravilánu Stropkova, čím dôjde k zlepšeniu životného prostredia obyvateľstva, zvýšeniu bezpečnosti dopravy a peších v centre mesta Stropkov a jeho časti Sitník. Predpokladané celkové oprávnené náklady na realizáciu preložky sú

² Vláda SR dňa 10. júla 2024 určila projekt za strategickú investíciu v zmysle zákona č. 142/2024 Z. z. o mimoriadnych opatreniach pre strategické investície a pre výstavbu transeurópskej dopravnej siete a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Vydanie osvedčenia o strategickkej investícii umožní majetkovo-právne vysporiadanie územia a urýchlenie procesov výstavby investičného projektu.

v sume 69 170 456,37 EUR (zdroj EÚ). Stavba je naplánovaná na financovanie z P SK (Opatrenie 3.2.2) aktuálne však nedisponuje MD SR potrebnou alokáciou.

Výstavba infraštruktúry na kontrolu a prípravu vozového parku železničnej osobnej dopravy v Košiciach

Cieľom projektu je zabezpečiť zvýšenie komfortu a kvality služieb pre cestujúcich prostredníctvom zlepšenia kvality každodennej údržby, technických kontrol a hygienických služieb osobných koľajových vozidiel. Uvedené sa dosiahne vybudovaním komplexného pracoviska technicko-hygienickej údržby železničných koľajových vozidiel v železničnej stanici Košice, s dostatočnou priestorovou kapacitou a s moderným technickým a technologickým vybavením pre zabezpečenie potrebných prevádzkových technických prehliadok, údržbu a čistenie vozidiel železničnej osobnej dopravy a významným spôsobom tak prispieť k budovaniu komplexného a moderného systému infraštruktúry služieb technicko-hygienickej údržby pre železničnú osobnú dopravu, v súlade s projektovou dokumentáciou a vydanými rozhodnutiami orgánov štátnej správy a Rozhodnutím EK č. C(2022) 858 vo veci SA.64546 (2021/N)³. Uvedený zámer komplementárne doplní pracovisko v Humennom a tým prispieje k zlepšeniu kvality služieb pre cestujúcich v medzinárodnej, regionálnej a prihraničnej preprave vrátane spojení na trasách s Ukrajinou. Stavba je naplánovaná na financovanie z P SK (Opatrenie 3.1.1) aktuálne však nedisponuje MD SR potrebnou alokáciou. Predpokladané celkové oprávnené náklady na výstavbu tohto pracoviska sú 153 068 000 EUR (zdroje EÚ).

Priame železničné spojenie Kyjev – Užhorod – Medzinárodné letisko Košice

Cieľom projektu je podľa uznesenia vlády SR⁴ vytvorenie nového priameho železničného spojenia pre osobnú dopravu využitím existujúcej širokorozchodnej trate z Kyjeva cez železničný pohraničný priechod Pavlovo-Maťovské Vojkovce do Košíc s prepojením na Medzinárodné letisko Košice. Projekt bol predmetom spoločných rokovaní SK a UA na technickej a politickej úrovni. Vláda Slovenskej republiky na svojom výjazdovom rokovaní v Galante dňa 27. marca 2024, schválila „Návrh projektu zabezpečenia verejnej železničnej osobnej dopravy s Ukrajinou využitím širokorozchodnej trate na trase Kyjev – Košice cez pohraničný priechod Pavlovo – Maťovské Vojkovce“, ktorým určila konkrétne úlohy s cieľom realizovať projekt do 14. decembra 2024.

Po viacerých rokovaníach s ukrajinskou stranou a výzvach smerom k Ukrajinským železničiarom existuje oprávnené riziko, že potrebné vozne určené pre osobnú železničnú dopravu na širokorozchodnej trati, ktorými Ukrajina disponuje, nebudú pre tento projekt k dispozícii a priame spojenie Kyjeva a Hanisky pri Košiciach nebude môcť byť realizované. Hodnotnou alternatívou je pri naplnení tohto scenára určiť cieľovú destináciu pre širokorozchodný vlak z Kyjeva, stanicu Čop, kde by bol realizovaný prestup na vlak štandardného EÚ rozchodu a odtiaľ by bol vlak smerovaný na železničnú stanicu Košice.

Okrem procesu certifikácie vozidiel pre EÚ si projekt vyžaduje rekonštrukciu existujúcej infraštruktúry za účelom dosiahnutia požadovaných bezpečnostných parametrov pre osobnú dopravu. Na vykonanie pasových a colných konaní bude potrebné vytvoriť vhodné podmienky a zabezpečiť potrebné ľudské kapacity. Náklady na realizáciu projektu podľa aktuálneho uznesenia vlády sú vo výške približne 80 mil. EUR. Možnosť financovania tohto projektu zo zdrojov EÚ bola preverovaná so zástupcami Európskej komisie, avšak výsledkom bola negatívna odpoveď. Komisia taktiež konštatuje problémy s rentabilitou a udržiateľnosťou projektu najmä v kontexte ukrajinských plánov na vybudovanie trate normálneho rozchodu z Užhorodu k štátnej hranici so SR.

3. Kontextové aktivity Európskej komisie a partnerov

Rozvoj infraštruktúry prihraničnej oblasti s Ukrajinou bude kľúčovým predpokladom pre ekonomický rozvoj a mitigáciu negatívnych externalít spôsobených zvýšenou tranzitnou dopravou. V tejto súvislosti je potrebné poukázať na výsledky Stratégie integrácie železničných systémov Ukrajiny a Moldavska, ktorú

³ Pre detailnejšie informácie pozri <https://www.antimon.gov.sk/rozhodnutia-europskej-komisie-pre-sr>

⁴ Uznesenie vlády Slovenskej republiky č. 188 z 27. marca 2024

vypracovali technickí poradcovia JASPERS⁵ pre Európsku komisiu v roku 2023. Zo záverov stratégie vyplýva snaha o postupný prechod zo širokého rozchodu (1 520 mm) na tzv. štandardný rozchod (1 435 mm). Vzhľadom na rozsah a finančné náklady spojené s týmto strategickým cieľom je deklarované, že tento prechod bude prebiehať postupne. Štúdia predpokladá zachovanie existujúcej širokorozchodnej trate, primárne pre účel nákladnej dopravy do Hanisky pri Košiciach a vybudovanie trate štandardného rozchodu. Štúdia zároveň predpokladá, že postupný prechod Ukrajiny na infraštruktúru štandardného rozchodu môže so sebou priniesť zmeny v status quo a je preto dôležité zamerať sa na využitie a transformáciu existujúcich logistických kapacít v prihraničnej oblasti SR. **Z hľadiska politiky EÚ, definovanej v usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete⁶, má najvyššiu prioritu železničný koridor z Čiernej nad Tisou do Košíc, ktorý je súčasťou tzv. základnej siete TEN-T. Rovnako cestné spojenie D1 Bidovce – št. hranica SR/UA je zaradené do základnej siete TEN-T a tieto spojenia spoločne vytvárajú základ multimodálneho koridoru smer západ - východ.**

4. ZÁVER

Na základe analýzy súčasného stavu a plánovaných investícií do dopravnej infraštruktúry a na zlepšenie kvality poskytovaných dopravných služieb pri preprave cestujúcich a tovaru na východnom Slovensku, je možné konštatovať, že efektívne využívanie finančných zdrojov je kľúčové pre dosiahnutie požadovaných výsledkov a cieľov. Zlepšené cestné a železničné spojenia skracujú čas prepravy, zvyšujú bezpečnosť a znižujú náklady na dopravu. To má pozitívny vplyv na ekonomický rozvoj regiónu, zvyšuje konkurencieschopnosť miestnych podnikov a zlepšuje kvalitu života obyvateľov.

Najviac používané finančné zdroje na financovanie rozvoja dopravnej infraštruktúry zahŕňajú:

1. **Program Slovensko (P SK)** - tento program poskytuje významné finančné prostriedky na modernizáciu a rozvoj dopravných spojení, čo prispieva k zlepšeniu dostupnosti a prepojenia regiónov,
2. **Nástroj na prepájanie Európy (CEF)** - tento nástroj je kľúčový pre financovanie projektov, ktoré zlepšujú cezhraničné spojenia a integráciu Slovenska do európskej dopravnej siete,
3. **Plán obnovy a odolnosti Slovenskej republiky (POaO)** - tento plán poskytuje finančné prostriedky na obnovu a modernizáciu infraštruktúry s dôrazom na udržateľnosť a odolnosť voči budúcim výzvam.

Pre ďalšie zlepšenie logistických kapacít je potrebné investovať do multimodálnych logistických centier, ktoré umožnia efektívne prepojenie rôznych druhov dopravy a podporovať digitalizáciu a automatizáciu logistických procesov, čo zvýši efektivitu a zníži náklady. Vzhľadom na opatrenia, ktoré realizujú susedné krajiny (Poľsko, Maďarsko) v rámci rozšírenia týchto centier, je nevyhnutné realizovať tieto opatrenia systémovo a čím rýchlejšie, aby sme si udržali existujúce a potenciálne výhody.

Pre úspešné získanie podpory z európskych zdrojov, nástrojov a iniciatív je nevyhnutná dôsledná príprava subjektov uchádzajúcich sa o tieto prostriedky. V silnej konkurencii členských štátov EÚ **je kľúčové, aby slovenské subjekty vykonali predinvestičnú prípravu, zvládli proces posudzovania vplyvov na životné prostredie (EIA) a verejné obstarávanie.** Bez dôkladnej prípravy môže dôjsť k neschváleniu podpory z dôvodu nedostatočnej administratívnej a technickej pripravenosti projektových zámerov. Preto je potrebné zabezpečiť, aby všetky kroky boli vykonané v súlade s normatívnymi a kvalitatívnymi požiadavkami EÚ, čím sa zvýši šanca na úspešné získanie finančných prostriedkov a realizáciu projektov.

Na základe uvedeného je preto dôležité, aby sa úsilie a pozornosť prioritne sústredila na prípravu projektov z Nástroja na prepájanie Európy (CEF), keďže tento nástroj ponúka najväčší potenciál na získanie finančných prostriedkov pre Slovensko. Zdroje POaO sú v zásade rezervované a existuje v ňom iba malý priestor na zmenu stratégie, cieľov a dosiahnutie výsledkov. Zároveň platí, že hraničný termín pre čerpanie zdrojov z POaO je stanovený na jún 2026. Zároveň v rámci politiky súdržnosti (P SK), kde existuje silná spoločenská objednávka po lepšej národnej a regionálnej doprave,

⁵ Joint Assistance to Support Projects in European Regions

⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1679 z 13. júna 2024 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, o zmene nariadenia (EÚ) 2021/1153 a nariadenia (EÚ) č. 913/2010 a o zrušení nariadenia (EÚ) č. 1315/2013

sú pridelené zdroje v zásade rezervované na dlhodobé priority a navyšovanie zdrojov na dopravné projekty má technokratické obmedzenia na úrovni pravidiel EÚ. Preto je kľúčové, aby sa SR zamerala na efektívne využitie zdrojov z nástroja CEF, ktorý ponúka významné možnosti financovania pre rozvoj a modernizáciu dopravnej infraštruktúry.

V kontexte skutočnosti, že nástroj CEF podporuje projekty na sieti TEN-T, je v kontexte rozvoja prihraničného regiónu s Ukrajinou, **nevyhnutné zamerať sa hlavne na trať základnej siete TEN-T z Košíc na hraničný prechod v Čiernej nad Tisou**. Tento úsek má platnú štúdiu uskutočniteľnosti z roku 2015, vypracovanú v spolupráci s technickými expertmi JASPERS. Veľký potenciál má aj rozvoj železničného uzla Čierna nad Tisou, čo bolo zástupcom generálneho riaditeľstva pre mobilitu (DG MOVE) demonštrované na osobnej prehliadke v apríli 2024. Čierna nad Tisou predstavuje najväčší suchozemský „prístav“ v strednej Európe, je preto nevyhnutné tento potenciál rozvíjať a pripravovať intervencie v partnerstve s partnermi na Ukrajine.

MD SR v spolupráci s JASPERS iniciovali aj prípravu tzv. východoslovenského železničného Master plánu, ktorý má za cieľ identifikovať, analyzovať, zdôvodniť a prioritizovať všetky potenciálne projekty súvisiace s rozvojom železničnej infraštruktúry v regióne. Na uvedenú činnosť budú potrebné aj externé odborné kapacity, na ktoré môžu byť potenciálne využité aj zdroje technickej pomoci P SK.

V súvislosti s diaľničným prepojením D1 Bidovce – št. hranica SR/UA, je po výbere variantu nevyhnutné začať proces posudzovania vplyvov na životné prostredie (EIA). Po jeho ukončení je možné opätovne analyzovať potenciál financovania zo zdrojov EÚ, je pravdepodobné, že budú v tom čase dostupné prvé kontúry legislatívnych návrhov pre viacročný finančný rámec EÚ pre roky 2028 – 2034 a je v záujme SR presadzovať financovanie tohto projektu zo zdrojov EÚ pre jeho význam pre rozvoj regiónov východného Slovenska a pre zlepšenie konektivity na Ukrajinu.