

Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie SR

Záznam z online zasadnutia pracovnej skupiny „Partnerstvo pre politiku súdržnosti 2020+“ zo dňa 23. septembra 2021

Workshop: OP Slovensko 2021 – 2027 – cieľ 3 Prepojenejšia Európa

Workshop viedli:

za OP Slovensko, MIRRI SR: J. Ridzoň (GR), M. Drotár (RO)

za MDV SR: P. Bžán (RO)

facilitátor M. Mojžíš (Úrad splnomocnenca vlády pre rozvoj občianskej spoločnosti).

V úvode stretnutia boli predstavené hlavné opatrenia a aktivity pre:

I. Špecifický cieľ 3.1 Rozvoj inteligentnej, bezpečnej, udržateľnej a intermodálnej siete TEN-T odolnej proti zmene klímy (udržateľná TEN-T) v kompetencii Ministerstva dopravy SR

P. Bžán (RO, MDV SR): oblasť verejnej dopravy a cyklodopravy je riešená v rámci PO2. Udržateľná TEN-T sieť definovaná podľa nariadenia EÚ, modernizácia železničných tratí (zvýšenie technických parametrov - hlavné dopravné koridory, možná je aj renovácia/komplexná modernizácia tam kde je to ekonomicky možné, pridaná hodnota vo forme dispečerizácie a skvalitnenie dopravnej obsluhy, systém ERTMS – komplementárna aktivita k modernizácii jednotlivých tratí). Špecifická oblasť sú železničné dopravné uzly – ambíciou je dokončiť modernizáciu železničného uzla Žilina a tiež sa rieši aj Bratislavský dopravný uzol, aj modernizácia Košického dopravného uzla. Rekonštrukcia staničných budov absentovala v minulom programovom období, v novom programovom období je medzi aktivitami aj spolu s výstavbou terminálu intermodálnej prepravy. Výstavba diaľnic je možná iba cez OP Slovensko. Vodná doprava nemá veľkú finančnú obálku, preto fókus je najmä na prípravu projektov, t.j. zlepšenie splavnosti Dunaja, prípadne modernizácia prístavov. Podporovaná bude predinvestičná a projektová príprava.

II. Špecifický cieľ: 3.2 Rozvoj a posilňovanie udržateľnej, inteligentnej a intermodálnej vnútroštátnej, regionálnej a miestnej mobility odolnej proti zmene klímy (vrátane zlepšeného prístupu k sieti TEN-T a cezhraničnej mobility v kompetencii Ministerstva investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie SR.

M. Drotár (RO, MDV SR): MIRRI SK kompetencia pre regionálnu infraštruktúru pre cesty II. a III. triedy. Modernizácia, rekonštrukcia a výstavba ciest II. a III. triedy a miestnej cestnej infraštruktúry cez mechanizmus ITI. EK požadovala

systém prioritizácie, ktorý je súčasťou súčasného OP SK. Podporovaná bude predinvestičná a projektová príprava.

Diskusia:

J.Kovalčík, INEKO, Inštitút pre ekonomické a sociálne reformy:

V PD sa spomínajú rýchlostné cesty R2, R3, R4 a hlavná pozornosť a finančné krytie bude na rozvoj základnej siete TEN-T, avšak žiadna nie je napojená na základnú sieť TEN-T (iba jedna je čiastočne napojená). Nezmyselná formulácia k časti cesty I. triedy "*zlepšenie vertikálneho a horizontálneho vedenia zarovnaní trasy*". K regionálnym cestám – nie je efektívne mrhať časom a energiou na negociácie s EK na súhlas k alokáciám na tieto cesty – nerieši sa problém týchto komunikácií, rozsah problému ciest II. a III. triedy je veľký a nie je vytvorený žiadny systém a ani tam nie je prebytok finančných zdrojov. Formulácia v PD k cestám II. a III. triedy by mala byť priechodná pre EK, ak sú napojené k terminálom integrovanej dopravy, cyklotrás atď. Aktuálne je väčší fókus na údržbu ciest (pre EK neakceptovateľné). V texte OP SK sú spomenuté iba R2 a R4. Avšak z týchto rýchlostných ciest je možné reálne vystavať do 3 rokov iba dva úseky R3 a jeden úsek R2. Určite je na zváženie rozsah komunikácií, ak budú realizovateľné až na konci programového obdobia. SK má veľký rozsah ambícií rýchlostných ciest a nevyhne sa preklasifikácii na preložky ciest prvej triedy (kratší horizont výstavby /15 rokov pre regióny).

Bilaterálna komunikácia s MD SR k formuláciám k TEN-T. MIRRI SK: využíva sa analýza nákladov a výhod, cesty II. a III. triedy spadajú do budúcich negociácií s EK. Prepojenosť na plány udržateľnej mobility v kontexte integrovanej územnej stratégie.

MDV SR: Nie je problém vymazania explicitných rýchlostných komunikácií v OP SK. Súčasná formulácia zohľadňuje parametre Catching up regions, ale kritérium je uskutočniteľnosť a nákladová efektívnosť. Preklasifikovať je technická záležitosť, ide o dva rôzne špecifické ciele v OP SK. Možno je vhodné prehodnotiť výšku zdrojov na cesty I. triedy.

J. Roháč, Nadácia Ekopolis

Pri implementácii projektov pre novú infraštruktúru by sa mala zohľadňovať smernica o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry, aby nevznikali prekážky pre pešiu a cyklistickú dopravu, zber dát a príprava auditov.

MDV SR: Bezpečnostné audity sa vykonávajú nie len na TEN-T, ale aj pre cesty I. triedy tak, aby nedochádzalo ku kolíziám. EÚ legislatíva sa uplatňuje v podmienkach SR. Vďaka integrovaným územným stratégiám bude lepšia a včasnejšia identifikácia prípadných dopravných prekážok.

T. Teleky, Zastúpenie v BASK v Bruseli:

Aký je rozdiel vo financovaní /deliaci línia prestupných terminálov v rámci cieľa PO2 aj PO3? MDV SR: Pokiaľ ide o prestupné terminály integrovanej dopravy (cestujúci) je to PO 2 a terminály intermodálnej dopravy (tovary) sú v PO3.

M. Skacelová, ZASK:

V OP SK nie sú cestné objekty (mosty), pozitívne vníma predprojektovú a projektovú prípravu (pomôže to územiu), rovnako vítajú plány udržateľnej mobility, privítali by to aj pri modernizácii a rekonštrukcii železničnej regionálnej trate v jednotlivých plánoch udržateľnej mobility.

MDV SR: železničná doprava – výber projektov závisí od priorít stanovených na úrovni vlády SR (v koordinácii s UHP) a z harmonogramu rekonštrukcie a výsadby železničnej infraštruktúry. Musí sa prioritizovať čo je ekonomicky a dopravne najefektívnejšie a čo je pripravené. Plán udržateľnej mobility je dôležitý vstup, ktorý je zohľadňovaný v dopravných modeloch a stratégiách a je snaha o prieniky. ZASK bude mať aj naďalej dôležité investície v oblasti železničnej infraštruktúry, ale v závislosti od premenných, t.j. realizovateľnosť a alokácia.

J.Kovalčík, INEKO, Inštitút pre ekonomické a sociálne reformy:

V texte nie je zrejмый výber a prioritizácia projektov podľa usmernenia UHP. Dôraz na efektívnosť. Rekonštrukcie staničných budov - EK akcentuje potrebu väčšieho využitia investičných nástrojov, kde práve železničné stanice sú vhodným príkladom ako ich zatraktívniť (centrá služieb a nákupov) využitím súčasných pozemkov železníc a infraštruktúry (na rozdiel od výstavby nákupných centier na zelenej lúke s novou infraštruktúrou).

MDV SR: využitie finančných nástrojov je možnosť (znižuje sa obálka pre grantové financovanie), zatraktívnenie železničných staníc si vyžaduje analýzu štátnej pomoci, zohľadnenie dopadu na štátny dlh (ŽSR) atď. Individuálny prístup k obnove jednotlivých budov. Otvorenosť spolupráce s EIB.

Rusnák:

Demarkačné línie medzi Plánom obnovy a OP SK v oblasti železníc. V rámci UMR je možný kľúčový projekt výstavby ciest II. triedy a doplnkovej komunikácie?

MDV SR: Demarkačná línia je zadefinovaná na úrovni konkrétnych projektov, tak aby sa zabránilo dvojitému financovaniu.

MIRRI SR: Kompetencie VUC, smerovanie do integrovaných územných stratégií ako súčasť Rady Partnerstva. Nevylučuje sa ani komponent UMR.

J.Kovalčík, INEKO, Inštitút pre ekonomické a sociálne reformy:

Jasnejšia formulácia uprednostňovania projektov, v ktorých spoločenské prínosy prevyšujú vynaložené náklady. Spomína sa iba metodika UHP, možno by bolo vhodné pridať toto kritérium. K prístupovým cestám k terminálom integrovanej dopravy je potrebné rozšírenie aj na nemotorovú dopravu.

MDV SR a MIRRI SK : Otvorení ďalšej komunikácii s cieľom nájsť prípadne riešenie pre stanovenie vhodných kritérií.

Zhrnutie: Komunikácia s partnermi k PO 3 bude ďalej pokračovať a pripomienky k obsahovej časti je možné zaslať na Partnerstvo2020+ do 1/10/2021.