

## 1. Postup prípravy na čerpanie zdrojov EÚ pre oblasť cestnej infraštruktúry

### 1.1 Proces programovania:

KSK bol v procese prípravy programovacieho obdobia 2007-2013 pre čerpanie prostriedkov zo štrukturálnych fondov aktívnym členom komisií a prípravných výborov. Zástupcovia KSK sa spolupodieľali na tvorbe Národného strategického referenčného rámca na roky 2007-2013 (ďalej len „NSRR 2007-2013“). Zároveň sme sa v rámci sociálno-ekonomického partnerstva podieľali na príprave jednotlivých operačných programov. O postupe prípravy čerpania fondov EÚ bolo v priebehu roka 2007 Zastupiteľstvo KSK informované v materiáloch :

- Informatívna správa o Národnom strategickom referenčnom rámci a súvisiacich programových dokumentoch a Národnom strategickom pláne rozvoja vidieka pre obdobie 2007 – 2013
- Vyhlásenie Zastupiteľstva KSK k zriadeniu Sprostredkovateľského orgánu pod Riadiacim orgánom na úrovni NUTS III pre implementáciu ROP
- Informatívna správa o strategických projektoch v oblasti OP Konkurencieschopnosť a hospodársky rast a OP Výskum a vývoj

Na zasadnutie Zastupiteľstva KSK vo februári 2008 je súbežne predkladaný materiál Informatívna správa o Regionálnom operačnom programe a ďalších schválených operačných programoch, podporovaných aktivitách, kde prijímateľom pomoci je VÚC.

V programovom období 2007 – 2013 KSK bude môcť pre oblasť ciest II. a III. triedy čerpať minimálne z dvoch zdrojov EÚ obsiahnutých v cieľoch kohéznej politiky EÚ:

- cieľ „Konvergencia“ (oprávnené je územie všetkých samosprávnych krajov okrem Bratislavského) bolo definovaných 11 operačných programov obsiahnutých v NSRR 2007-2013. Pre oblasť ciest II. a III. triedy sú aktivity zahrnuté v **Regionálnom operačnom programe** (ďalej len „ROP“)
- cieľ „Európska územná spolupráca“ – Nariadenie ES č. 1082/2006 z 5.júla o Európskom zoskupení územnej spolupráce- vzťahuje sa na regióny, ktoré majú pozemné alebo námorné hranice alebo oblasti nadnárodnej spolupráce. (pokračovanie programov INTERREG). Ide o operačné programy nezahrnuté v NSRR 2007-2013 a sú zamerané na rozvoj cezhraničnej spolupráce na jednotlivých hraniciach. V rámci nich je podporované aj budovanie cezhraničnej infraštruktúry ako prostriedkov zlepšenia cezhraničnej spolupráce.

### 1.2 Regionálny operačný program:

Dňa 24.9.2007 bol Európskou komisiou schválený Regionálny operačný program. V tomto dokumente je definovaných 5 prioritných osí. Na cesty II. a III. triedy je zameraná prioritná os 5 „Regionálne komunikácie zabezpečujúce dopravnú obslužnosť regiónov“.

Pri definovaní cieľa tejto prioritnej osi sa vychádzalo z výsledkov analýzy súčasného stavu regionálnej dopravnej infraštruktúry a z nich identifikovaných hlavných disparít a faktorov rozvoja. Táto oblasť podpory je zameraná na podporu investičných aktivít so zameraním na rekonštrukciu a modernizáciu dopravno-technického stavu regionálnych komunikácií (ciest II. a III. triedy) vo vlastníctve samosprávnych krajov. Zámerom je zabezpečiť také prepojenie ťažísk osídlenia, ktoré umožní efektívny pohyb ľudí a tovaru, modernizáciu dopravných subsystémov zabezpečujúcich bezpečné a hygienicky

vyhovujúce dopravné trasy. Cieľom investícií do tohto typu dopravnej infraštruktúry je odstránenie identifikovaných nedostatkov v cestnej sieti s ohľadom na environmentálny a bezpečnostný aspekt. Zdroje nie sú určené na bežné opravy a údržbu.

### **Stručná charakteristika Prioritnej osi 5:**

#### ***Oprávnené intervencie:***

- zvyšovanie úrovne dopravno- technického stavu ciest II. a III. triedy, ktoré sú v zlom alebo nevyhovujúcom stave a zabezpečujú dopravnú obslužnosť obcí v území do pólův rastu,
- zvyšovanie dostupnosti k vyššej občianskej vybavenosti pre obyvateľov obcí mimo pólův rastu,
- vytváranie podmienok pre zlepšenie mobility za prácou,
- budovanie doplnkových prvkův dopravnej infraštruktúry k cestám II. a III. triedy, ktoré zvyšujú bezpečnosť a priepustnosť dopravy a jej dopady na životné prostredie.

#### ***Kritéria oprávnenosti:***

- dostupnosť „ostatných“ obcí do kohéznych pólův rastu v záujme zabezpečenia dostupnosti občianskej infraštruktúry (napr. dochádzka za prácou, za lekárom, za službami, úradmi štátnej správy a pod.)
- nevyhovujúci stav úsekov ciest II. a III. triedy

#### ***Oprávnení prijímatelia:*** Vyššie územné celky

Podrobnejšie informácie o podporovaných aktivitách, výške podpory, oprávnených nákladoch a výdavkoch boli stanovené v Programovom manuáli k ROP (ďalej len PM ROP). Verziu 1.1. PM ROP schválil minister výstavby a regionálneho rozvoja dňa 21.1.2008 s výnimkou kritérií pre hodnotenie a výber projektův, ktoré schvaľuje monitorovací výbor. Podľa zverejnenej verzie sú podrobnejšie charakterizované nasledovné **oprávnené aktivity**:

- a) projektové a inžinierske práce pre projekt, verejné obstarávanie v rozsahu podľa tabuľky 1 (spolu cca do 5,5 % oprávnených výdavkov)
- b) modernizácia a zvýšenie úrovne dopravno-technického stavu existujúcich úsekov ciest spájajúcich pólův rastu s inými obcami, ktoré zahŕňa aj kompletnú hĺbkovú rekonštrukciu vozovky, obnovu vybavenia ciest atď.
- c) rekonštrukcia a budovanie dopravných subsystémův zabezpečujúcich zvyšovanie úrovne dopravných, bezpečnostných a environmentálnych aspektův
- d) prestavba komunikácií v prípade mimoriadne nevhodnej charakteristiky trasovania vozovky, odkanalizovania, nestabilného podložia alebo svahův zárezov/násypův, prípadne vysokej nehodovosti úsekov spájajúcich pólův rastu s inými obcami
- e) zvýšenie kvality križovatiek na cestách II. a III. triedy (signalizácia, mimoúrovňové križovanie, zmeny riešenia, kruhové objazdy atď.)
- f) výstavba nových úsekov ciest II. a III. triedy najmä na prepojenie s existujúcou cestnou sieťou vyššej kategórie s ohľadom na dostupnosť pólův rastu a výstavba obchvatův pólův rastu
- g) zvýšenie nosnosti nevyhovujúcich mostových konštrukcií alebo ich výmeny v prípade ciest II. a III. triedy, ktoré spájajú pólův rastu a ostatné obce

Konkrétne oprávnené aktivity a s nimi spojené výdavky budú spresnené vo výzve na predkladanie projektových žiadostí o NFP.

### 1.3. Operačný program Cezhraničnej spolupráce SR- MR

Tento operačný program bol Európskou komisiou schválený dňa 20.12.2007.

V rámci prioritnej osi 2 „ŽIVOTNÉ PROSTREDIE, OCHRANA PRÍRODY A DOSTUPNOSŤ” bola definovaná oblasť podpory “2.3 Výstavba malých ciest, cyklistických trás, verejná doprava”, ktorá zahŕňa tieto aktivity:

- Výstavba, rekonštrukcia, rozširovanie cezhraničných ciest a cyklistických trás spájajúcich sídla pozdĺž hraníc,
- Rozvoj dopravnej infraštruktúry a súvisiacich služieb slúžiacich na zlepšenie pravidelnej verejnej prepravy (získanie vozidiel pre potreby cezhraničnej verejnej dopravy, projekty zamerané na spustenie nových pravidelných dopravných služieb cezhraničného charakteru, harmonizácia cestovných poriadkov, zabezpečovanie informácií na cezhraničných cestovných poriadkoch (železničná, autobusová a letecká doprava),
- Vypracovanie štúdií uskutočniteľnosti, technickej dokumentácie, architektonicko-urbanistických plánov, hodnotení vplyvu na ŽP súvisiacich s rozvojom a rekonštrukciou ciest,

Predpokladaný objem na 2. prioritu je 51% z celkového balíka 176 mil. EUR. Oprávneným územím je územie SR pozdĺž hraníc s Maďarskou republikou. V podmienkach KSK je oprávneným územím celý Košický samosprávny kraj. Podmienkou získania finančných prostriedkov je cezhraničný partner na oboch stranách.

V rámci iniciatívy EÚ je pripravovaný aj Operačný program ENPI- kde je alokovaných 69 mil. EUR – z ktorého bude možné podporiť cezhraničnú infraštruktúru krajín Maďarska, Rumunska, Ukrajiny a Slovenska.

## 2. Postup prípravy projektových zámerov na čerpanie zdrojov EÚ

V súbehu s participáciou na príprave programovacieho obdobia 2007-2013 prebiehal proces prípravy predbežných projektových zámerov na odbore dopravy. Snahou bolo, aby KSK mal pripravenú podpornú technickú dokumentáciu na ďalšiu prípravu zámerov. Vzhľadom na obmedzenú výšku kapitálových finančných prostriedkov a zložitost' stavieb, nebolo možné pripraviť veľké množstvo projektových dokumentácií. Prostriedky v roku 2006 a 2007 boli prioritne použité na projektové dokumentácie stavieb Projektu EIB, ktorý má byť ukončený do roku 2009. Navyše ako bolo uvedené v časti „oprávnené aktivity“ v rámci ROP sú podporované aj náklady na projektovú prípravu stavieb ako súčasť nákladov stavby a preto v budúcnosti bude možné zdroje na investičnú prípravu projektov čerpať z fondov EÚ (do max. výšky stanovenej v závislosti od ceny prác) .

Podľa schváleného PM ROP sú minimálne celkové oprávnené náklady na projekt stanovené vo výške 15 000 000,- Sk. a maximálne celkové oprávnené náklady sú stanovené vo výške 180 000 000,- Sk. V rámci prioritnej osi 5 ROP bolo pre KSK alokovaných **24 480 000 EUR** (po prepočte kurzom 32,- Sk za 1EUR je to **783,4 mil. Sk**).

Žiadateľom a prijímateľom pomoci zo ŠF v súlade s ROP bude v súlade s PM Košický samosprávny kraj, kde bude prebiehať implementácia schválených projektových žiadostí. Tieto činnosti budú vykonávať projektové tímy odborníkov zložených zo zamestnancov Úradu KSK a Správy ciest KSK. V tabuľke č. 1 uvádzame návrh projektových zámerov pripravovaných odborom dopravy. Zámery sú v štádiu rozpracovanosti t.z. že je

vypracovaná projektová dokumentácia, prípadne je vydané rozhodnutie o umiestnení stavby prípadne stavebné povolenie. Uvádzame aj ich odôvodnenie, stručný popis, predbežné rozpočtové náklady a potrebnú výšku kofinancovania zo strany KSK.

**Ide o tieto zámery:**

Rozpracované projektové zámery na čerpanie z ROP :

- Okružná križovatka ciest II/582 a III/050222 v Michalovciach (ulice Partizánska-Vinianska)
- Mlynky- rekonštrukcia cesty II/535 I. etapa - po prehodnotení rozsahu stavby vzhľadom na vysoký rozpočet celej stavby, ktorý presahuje v PM ROP stanovené max. náklady, bude možné realizovať iba I. etapu v dĺžke 394 metrov

Rozpracované projektové zámery na čerpanie z OP Cezhraničná spolupráca:

- Skároš- Holloháza, Trstené pri Hornáde- Kéked - stavebné úpravy ciest
- Streda nad Bodrogom – prebudovanie na okružnú križovatku (alternatívne možné aj zo zdrojov ROP)
- Preložka cesty II/587 Dlhá Ves- Domica –hranica SR/MR- štúdia trasovania

Komplexný zásobník projektových zámerov na celé obdobie čerpania je momentálne v štádiu prípravy. Pri jeho vypracovaní vychádzame z prijatých koncepčných materiálov pre oblasť dopravy najmä „Plánu prípravy a výstavby ciest II. a III. triedy vo vlastníctve KSK do roku 2013“. Dôležitým kritériom je však najmä súlad s definovanými oprávnenými aktivitami v zmysle PM ROP.

**Ďalšími kritériami sú:**

- stav komunikácií a mostov
- štatistika nehodovosti
- intenzita dopravy a spojov verejnej autobusovej dopravy
- rozvoj priemyslu a cestovného ruchu (spolupráca s odborom územného plánovania s cieľom podporiť komunikácie II. a III. triedy v oblastiach s plánovaným rozvojom priemyslu a cestovného ruchu)
- nadväznosť na už zrealizované aktivity s cieľom dosiahnuť čo najlepší synergický efekt
- podnety orgánov štátnej správy a miestnej samosprávy

Pri jeho príprave spolupracujeme s odbormi v rámci Úradu KSK ako aj so Správou ciest KSK. S prosbou o zaslanie podnetov a návrhov boli oslovené Obvodné úrady pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie ako cestné správne orgány na cestách II. a III. triedy. Zároveň sme o spoluprácu požiadali Krajský dopravný inšpektorát, ktorý eviduje problémové úseky ciest z hľadiska nehodovosti resp. nevyhovujúcich križovatiek a pod. Po schválení PM ROP a zverejnení výšky zdrojov alokovaných pre KSK je možné pracovať na finálnej verzii zásobníka.

### **3. Záver**

Je nutné uviesť, že už dnes je evidentné, že zdroje EÚ by nepokryli všetky potreby KSK na obnovu cestnej infraštruktúry. Tieto zdroje možno považovať za doplnkové zdroje. Aj z tohto dôvodu v súčasnosti realizujeme Projekt EIB, v rámci ktorého je určených takmer 1,1 mld. pre odvetvie dopravy. **Rozhodnutie prijať úverové zdroje EIB ako aj zámer PPP bolo správnym krokom, nakoľko alokované zdroje EÚ by nezabezpečili odstránenie všetkých problémov v oblasti cestnej infraštruktúry.** Veľký rozsah obnovení siete bolo možné zrealizovať v relatívne krátkom časovom období, čo by z vlastného rozpočtu trvalo 20 rokov. Naďalej však bude nevyhnutné pokračovať v obnove a rozvoji cestnej siete aj z vlastných zdrojov kapitálových, bežného rozpočtu SC KSK, prípadne ďalších úverových zdrojov.

Vzhľadom na to, že zdroje EÚ sú nenávratnými finančnými zdrojmi, predstavujú pre KSK veľmi výhodnú formu podpory, bez vysokého zaťaženia rozpočtu KSK v oblasti dopravy. Kofinancovanie projektov vo výške 5% na obdobie 7 rokov však bude potrebné zabezpečiť v rozpočte KSK.

Obnova cestnej infraštruktúry kumuláciou viacerých zdrojov prinesie posilnenie vybavenosti územia čo prispeje k napĺňaniu cieľa ROP, ktorým je „**Zvýšenie úrovne dopravnej obslužnosti regiónov.**“ Zlepšením dopravnej obslužnosti, ako jedného zo základných predpokladov rozvoja regiónov, budú vytvorené predpoklady pre zvýšenie konkurencieschopnosti regiónu KSK, čo prispeje k napĺňaniu strategického cieľa SR na roky 2007- 2013, ktorý je formulovaný ako:

***Výrazne zvýšiť do roku 2013 konkurencieschopnosť a výkonnosť regiónov a slovenskej ekonomiky a zamestnanosť pri rešpektovaní trvalo udržateľného rozvoja.***

V kontexte uvedeného bol formulovaný aj hlavný cieľ Košického samosprávneho kraja v Programe hospodárskeho a sociálneho rozvoja kraja ako „**zmierňovanie disparít na regionálnej úrovni a zvyšovanie konkurencieschopnosti kraja**“.

Spracoval:

Ing. Dana Alezárová

Ing. Peter Restei

Ing. Mária Molnárová