



STRATEGICKÁ MODERNIZÁCIA ŽELEZNÍC

Sú stratégie rezortu dopravy nápomocné pri modernizácii železničných koridorov?

Zhrnutie

Strategické dokumenty a ich ciele

- Za obdobie rokov 2000 – 2020 vzniklo v SR desať strategických dokumentov v oblasti dopravy, ktoré sa týkali modernizácie železničných koridorov a ich budúceho vývoja.
- Všetky tieto stratégie síce definovali čo treba dosiahnuť, avšak mnohokrát už neurčili ako, kedy a za koľko. Spoločným znakom boli aj chýbajúce základné prvky, ktoré by taký dokument mal obsahovať; napríklad podrobnejší finančno-implementačný plán s prioritizovaním jednotlivých úsekov, vyčíslenými nákladmi a zdrojom financovania. Nadväzujúcim problémom je aj chýbajúce monitorovanie a spätné vyhodnocovanie plnenia úloh, daných strategickými dokumentmi.
- V rámci týchto stratégií bolo stanovených 34 cieľov s termínom dokončenia modernizácie troch TEN-T koridorov pretínajúcich Slovensko, z ktorých však bolo možné vyhodnotiť len 22 cieľov.
- Z týchto cieľov nebol splnený ani jeden. Po viac ako 20 rokoch sa SR blíži ešte len k dokončeniu prepojenia Bratislavy so Žilinou.
- Strategický dokument z roku 2005 predpokladal zmodernizovanie celej koridorovej siete do roku 2015. Aktuálne platným dokumentom je Stratégia 2030. Podľa nej má SR zmodernizovať koridory do roku 2030. Existuje však vysoké riziko, že aj tieto plány zostanú iba na papieri.

Financovanie

- Na Slovensku existuje prílišná závislosť od jedného zdroja – až 85 % výdavkov na modernizáciu železničných koridorov bolo hrađených prostredníctvom fondov EÚ a spolufinancovania.
- Zásadnejší problém s financovaním tkvel aj v nulovej prepojenosti stratégií na rozpočet. Návrhy rozpočtov nerefletovali na potreby, ktoré definovala stratégia, pritom každý dokument bol riadne schválený vládou.
- Stratégia 2030 si kladie za cieľ zmodernizovať úseky v objeme 6,3 mld. eur, pričom finančné krytie majú v súčasnosti 4 projekty v sume 694 mil. eur. Potrebné zdroje na realizáciu ostatných projektov, vo výške 5,6 mld. eur, zatiaľ neboli jasne zadefinované.
- V rokoch 2006 až 2008 bolo vynaložených 32,8 mil. eur na predinvestičnú a investičnú prípravu úsekov, ktoré doposiaľ neboli realizované a v súčasnosti si vyžadujú nové povolenia.

Dobrá prax v Českej republike

- Kým v ČR boli ku koncu roka 2019 zmodernizované približne tri štvrtiny koridorových tratí, na Slovensku to bola menej ako jedna štvrtina.
- V ČR existuje tzv. Štátny fond dopravnej infraštruktúry, vďaka čomu sa na financovaní podieľa viacero zdrojov, čím je závislosť predovšetkým od fondov EÚ eliminovaná.

Podakovanie a recenzné konanie

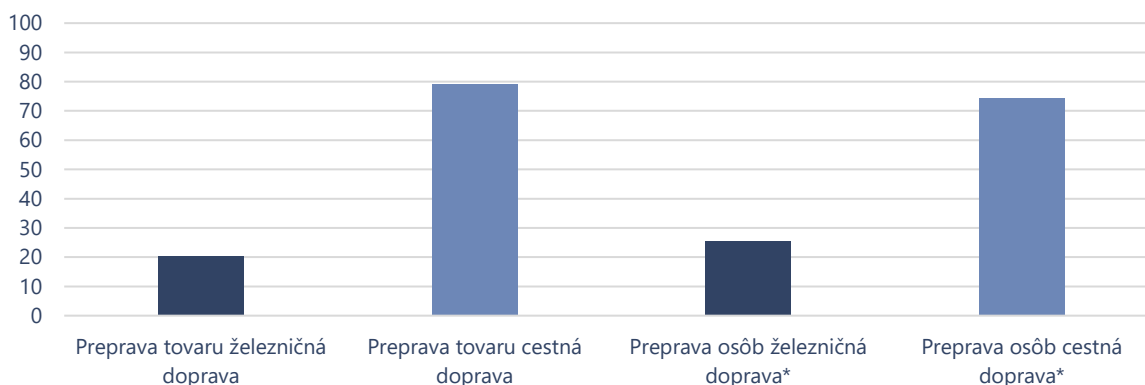
Za cenné rady a konzultácie autori ďakujú Miroslavovi Garajovi, riaditeľovi Odboru stratégie a zahraničnej spolupráce ŽSR, zamestnancom ŽSR, ako aj Jane Juriovej a ďalším kolegyňam a kolegom z NKÚ SR.

Komentár bol schválený ako recenzovaný na základe posudku Martina Darma z Inštitútu dopravnej politiky Ministerstva dopravy SR a na základe posudku z Fakulty prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov Žilinskej univerzity v Žiline.

Úvod

Železničná doprava je často charakterizovaná prívlastkami „najekologickejšia, najbezpečnejšia, najefektívnejšia“. Mnohé štatistiky tieto charakteristiky potvrdzujú; napríklad podiel emisií skleníkových plynov¹⁾ v doprave, ktorý sa sleduje prostredníctvom tzv. CO₂ ekvivalentu.²⁾ **V roku 2019 sa v SR podieľala železničná doprava na celkovej produkcii emisií iba 1,1 %.** Pre porovnanie, **cestná doprava sa podieľala 93,9 %.**³⁾ Podiel železničnej dopravy pritom dosiahol iba tri až štyrikrát nižšie hodnoty prepravy tovarov a osôb oproti doprave cestnej (Graf 1). Aj napriek týmto číslam je rozdiel v produkcii emisií skleníkových plynov veľký.

Graf 1: Podiel cestnej a železničnej dopravy na celkovej preprave v roku 2019 (v %)



Zdroj: ŠÚ SR, Ročenka dopravy, pôšt a telekomunikácií 2020

* do výpočtu neboli zahrnutí pasažieri prepravení MHD

Problematike železničnej dopravy sa venujú viaceré programové vyhlásenia vlád, národné programy reforiem, ako aj množstvo strategických dokumentov (nielen) rezortu dopravy. Problémov, ktoré v súčasnosti trápia železničnú dopravu, je veľa. Od nevyhovujúceho stavu na tratiach regionálneho významu, zastaraného parku koľajových vozidiel, až po slabé využívanie železničnej siete. Pre tento komentár bola zvolená problematika **modernizácie železničných TEN-T koridorov**, keďže práve tejto oblasti pripisovali strategické dokumenty jednu z najvyšších priorít. Dôvodom výberu tejto témy je skutočnosť, že vo väčšine stratégií bola práve modernizácii koridorov⁴⁾ venovaná najvyššia priorita. Koridory sú súčasťou väčšej medzinárodnej siete, pričom v tomto komentári sa venujeme vybraným trom koridorom (bližšie Box 1). Ak by sa jedným slovom dala vyjadriť modernizácia koridorových tratí na Slovensku, bola by to pomalosť. Dokazuje to aj porovnanie s Českou republikou, kde 76 % všetkých koridorových tratí bolo ku koncu roka 2019 zmodernizovaných. Na Slovensku to bolo iba 23 %.

Cieľom komentára bolo zanalyzovať napĺňanie cieľov strategických dokumentov v oblasti modernizácie železničných koridorov a poukázať na to, kam sa v tejto oblasti za viac ako 20 rokov SR dostala. Cieľom komentára nebolo posúdiť ekonomickú efektívnosť modernizácie jednotlivých úsekov na železničných koridoroch, ale na konkrétnej oblasti poukázať na (ne)napredovanie kľúčovej oblasti v doprave. Čiastkovým cieľom bolo poukázať na zmysluplnosť materiálov, ktoré dostávajú najvyššiu prioritu od zainteresovaných orgánov.

¹⁾ Skleníkové plyny spôsobujú skleníkový efekt na globálnej úrovni a prispievajú k nepriaznivým účinkom zmeny klímy.

²⁾ CO₂ ekvivalent pozostáva zo skleníkových plynov CO₂, CH₄, N₂O.

³⁾ Zdroj: SHMÚ, National Inventory Report 2021. Do výpočtu nie sú zahrnuté emisie spojené s výrobou a distribúciou elektrickej energie (v železničnej doprave), resp. fosílnych palív (v cestnej doprave), keďže neexistuje metodika, ktorou by sa dal tento podiel vyčíslit'.

⁴⁾ Pod pojmom modernizácia koridorov sa rozumie komplexný projekt, ktorý zahŕňa predovšetkým modernizáciu medzistaničných úsekov a staníc, zvýšenie traťovej rýchlosti, prípravu na prechod na striedavý napájací systém, príp. preložky vybraných úsekov.

V prvej časti komentára sa venujeme strategickému prístupu k modernizácii a vyhodnoteniu existujúcich strategických dokumentov. Súčasťou tejto kapitoly je aj poukázanie na nedostatky, ktoré sa v stratégiách opakovane vyskytovali a vyskytujú, a na prínos existencie stratégií pri dosahovaní cieľov. Druhá časť popisuje proces modernizácie, s čím súvisí aj pohľad na financovanie projektov. Rovnako sa zameriavame na poukázanie dobrej praxe v Českej republike.

BOX 1: Koridory v kocke

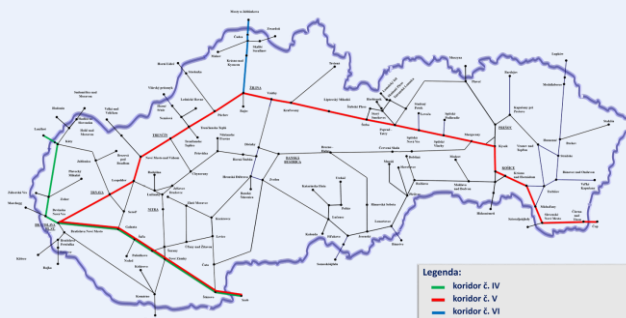
V Zmluve o fungovaní EÚ sa stanovuje základ pre TEN-T, integrovanú multimodálnu dopravnú sieť, ktorá umožňuje rýchly a jednoduchý presun ľudí a tovaru v EÚ. Súčasťou sú okrem železnice aj cestná, letecká a vodná doprava. Sieť sa skladá z dvoch vrstiev. „**Základnú**“ sieť, ktorá sa má dokončiť do roku 2030, tvoria strategicky najdôležitejšie prepojenia a uzly pokrývajúce celú EÚ. „**Súhrnná**“ sieť, ktorá má byť dokončená do roku 2050, má širší cieľ – zabezpečiť všetkým regiónom EÚ dostupnosť a prepojenosť. Časť slovenskej železničnej infraštruktúry je súčasťou siete TEN-T.

Z pohľadu siete TEN-T sa o rozvoji železničnej infraštruktúry uvažuje v dvoch úrovniach:

- základná sieť (CORE NETWORK) – v rámci SR cca 750 km;
- súhrnná sieť (COMPREHENSIVE NETWORK) – v rámci SR cca 660 km.

Zo siete TEN-T vychádzajú aj tzv. Paneurópske dopravné koridory. Tie boli stanovené na základe politických deklarácií ešte v 90-ych rokoch. Na Slovensku boli zvolené **tri koridory Paneurópskej dopravnej siete** a takmer všetky sa nachádzajú aj na základnej sieti TEN-T koridorov (okrem trate IV. koridoru medzi Bratislavou – Štúrovom, ktorá patrí do súhrnnej siete TEN-T koridorov):

- **koridor IV:** št. hr. ČR/SR – Kúty – Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo – št. hr. SR/HU;
- **koridor Va:** Bratislava – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou – št. hr. SR/Ukrajina;
- **koridor VI:** Žilina – Čadca – št. hr. SR/PL (ČR).



Najdôležitejšie trate na Slovensku sú teda aj súčasťou medzinárodných koridorov siete TEN-T a Paneurópskej siete. Vzhľadom na vysokú hustotu siete sa na území SR nepredpokladá (okrem malých výnimiek) výstavba nových tratí. Existujúce trate je však nutné modernizovať tak, aby spĺňali stanovené technické parametre.

Výkonnosť a efektívnosť železníc závisí od stavu železničnej infraštruktúry. Tá je v SR zväčša **technologicky zastaraná, s podfinancovanou údržbou**, čo obmedzuje využiteľnosť jej kapacity a znižuje jej bezpečnosť. Z pohľadu technických parametrov je to napr. obmedzenie rýchlosti (dané polomerom traťových oblúkov alebo nevyhovujúcimi parametrami železničného zvršku, a pod.), zastarané zabezpečovacie zariadenia, nevhodné železničné priestestia, nemožnosť obsluhy dlhších nákladných súprav kvôli nedostatočnej dĺžke dopravných a manipulačných koľají, elektrifikácia, ktorej parametre nie sú vhodné pre moderné lokomotívy, nevybudované nástupištia s pevnou hranou v požadovanej výške a bezbariérovým prístupom.

Riešením je modernizácia tratí zaradených do vyššie spomenutej siete koridorov. Táto modernizácia vychádza z potrieb ponuky kvalitnej železničnej infraštruktúry pre služby medzinárodnej a vnútroštátnej osobnej a nákladnej dopravy v smere sever-juh a východ-západ. Väčšia časť siete doteraz nie je zmodernizovaná a nie sú tak dodržané základné parametre pre interoperabilitu (schopnosť železničného systému umožniť bezpečný a nerušený pohyb vlakov, ktoré dosahujú úroveň výkonnosti požadovanú pre železničný systém).

Stav a problémy železničnej infraštruktúry sú dlhodobo známe, rovnako je dlhodobo zrejmé aj potreba modernizácie, nielen na úsekoch medzinárodných koridorov siete TEN-T.

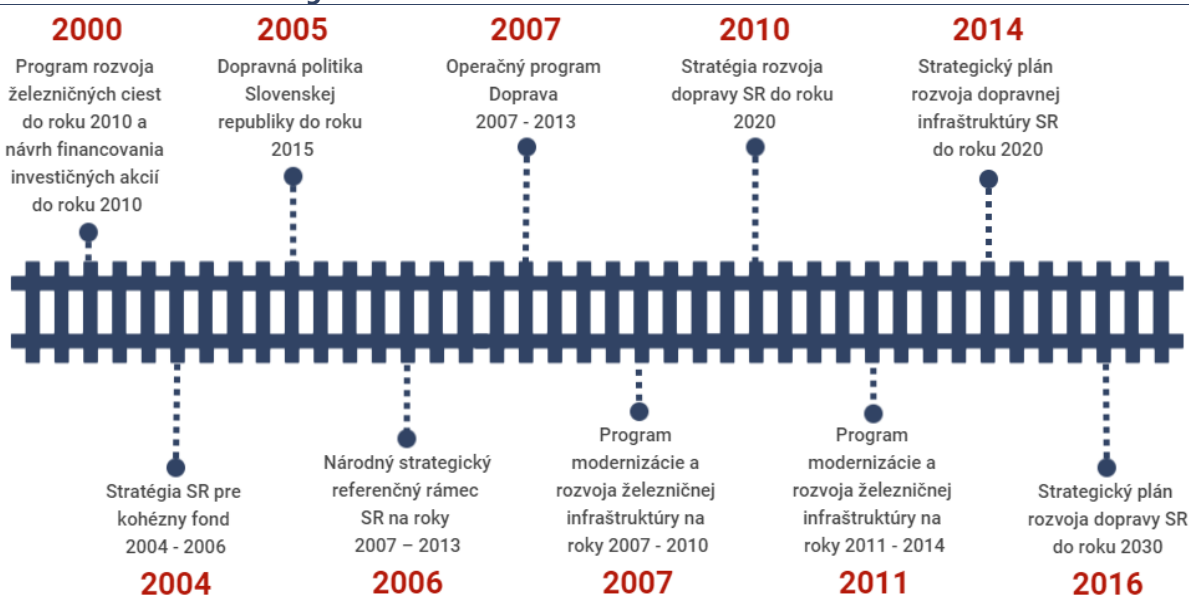
Ako sa plánovalo

Genéza stratégií

Predmetom analýzy bolo desať strategických a koncepčných materiálov vypracovaných od roku 2000, predovšetkým z dielne rezortu dopravy (Schéma 1). Niektoré stratégie boli komplexnejšie a venovali sa všetkým druhom dopravy, iné boli zasa orientované iba na železničnú dopravu. Keďže komentár je zameraný na modernizáciu TEN-T koridorov, v každom dokumente sme sa venovali iba tejto problematike. Pre objektivnosť je nutné uviesť, že vznik viacerých dokumentov bol podmienený nástupom nových programových období fondov EÚ. To však nemení nič na dôležitosti stanovených cieľov v týchto materiáloch.

Pri analýze stratégií je možné pozorovať niektoré základné črty, ktoré sa opakujú. Všetky sa zhodli na tom, že železničná doprava predstavuje najekologickejšiu formu dopravy. Ďalšou spoločnou črtou stratégií bolo stanovenie priority v modernizácii troch TEN-T koridorov, ktoré pretínajú Slovensko. V závislosti od stratégie boli ciele v tejto oblasti definované viac či menej ambiciózne. Kým staršie stratégie si kládli za cieľ zmodernizovať celé koridory do určitého termínu, novšie sa už zameriavali len na konkrétne úseky a neboli až natoľko ambiciózne v stanovení termínu celkovej modernizácie. **Ak by sa stanovené ciele v stratégiách naplnili, tak by už v roku 2015 boli na Slovensku zmodernizované všetky tri koridory.**⁵⁾

Schéma 1: Genéza stratégií súvisiacich s modernizáciou železníc v období 2000 až 2020



Zdroj: MDV SR; ŽSR, spracovanie NKÚ SR

Celkovo bolo v týchto stratégiách identifikovaných 34 konkrétnych cieľov týkajúcich sa modernizácie. Dvanásť z nich malo stanovený iba všeobecný termín dokončenia realizácie po roku 2023, a preto ich ešte nebolo možné vyhodnotiť. Pri jednom celi termín stanovený nebol. **Zo zvyšných 22 cieľov nebol splnený termín zrealizovania projektu ani v jednom prípade. Stratégie tak za sledované obdobie dosiahli nulovú úspešnosť pri plnení týchto cieľov.** V prílohe je uvedený prehľad cieľov aj s plánovanými termínmi ich splnenia (ak boli uvedené).

Neplnenie cieľov vyústilo do stavu modernizácie, ktorá napreduje len veľmi pomaly (Schéma 2).

⁵⁾ Za cieľ si to kládol strategický dokument Dopravná politika SR do roku 2015.

Schéma 2: Priebeh modernizácie koridorov (IV, Va, VI) od roku 1999



Zdroj: MDV SR; ŽSR, spracovanie NKÚ SR

Ďalším zjednocujúcim prvkom vo všetkých stratégiách bolo stanovenie problému s nedostatočným financovaním. Každá stratégia si dala za cieľ vyriešiť tento problém, predovšetkým prijatím adekvátneho modelu financovania – väčšinou išlo o viaczdrojové financovanie. To sa malo realizovať prostredníctvom kombinácie prostriedkov zo štátneho rozpočtu, fondov EÚ, úverov a vlastných zdrojov. V niektorých prípadoch sa spomínajú aj verejno-súkromné partnerstvá. Ani jedna stratégia však už neuvádzala, akým pomerom by sa jednotlivé zdroje mali na financovaní podieľať.

Kľúčovým prvkom každej stratégie musí byť finančný a implementačný plán. Bez vyčíslenia prostriedkov, termínu a zdroja financovania, možno len veľmi ťažko ďalej plánovať jednotlivé projekty, sledovať ich progres a každoročne rozpočtovať potrebné financie. Aj keď v niektorých stratégiách sa objavili náznaky finančného plánovania, väčšinou išlo iba o orientačne načrtnuté všeobecné čiastky bez konkrétnejších termínov či zdrojov financovania. Sumy sa týkali modernizácie celých koridorov alebo ich častí. Rovnako **absentovalo akékoľvek prepojenie stratégií na plánovaný rozpočet kapitoly MDV SR, resp. ŽSR.**

Rozdiel odhadovaných nákladov na modernizáciu všetkých troch koridorov medzi najstaršou a najnovšou stratégiou narástol o takmer dvojnásobok. Kým v roku 2000 uvádzal Program rozvoja železničných ciest do roku 2010 potrebu 4,2 mld. eur (v tom čase ešte nebol zrealizovaný ani jeden projekt), v rámci Stratégie 2030 (z roku 2016) bola táto suma vyčíslená na takmer 6,3 mld. eur. K tejto sume je ešte potrebné pripočítať medzičasom dokončené úseky, resp. tie, ktoré sa ku koncu roka 2020 ešte realizovali a stratégia s nimi nepočítala, v celkovej výške 2 mld. eur. Spolu tak náklady na modernizáciu všetkých koridorov dosahujú sumu 8,3 mld. eur. Podľa ŠÚ SR ceny stavebných prác⁶⁾ vzrástli za sledované obdobie rokov 2000 – 2016 o 44,7 % a výrobné ceny materiálov spotrebovaných v stavebníctve⁷⁾ o 22,3 % [20].

Aktuálne je platný dokument Stratégia 2030, zároveň bol rok 2020 posledným pre naplnenie cieľov Stratégie 2020. Týmto dvom stratégiám sme sa preto rozhodli venovať väčšiu pozornosť.⁸⁾

⁶⁾ Klasifikácia stavby: 2 – Inžinierske siete - 212 – Železnice a dráhy.

⁷⁾ Klasifikácia stavby: Nová výstavba, modernizácia, rekonštrukcia – 2 – Inžinierske stavby.

⁸⁾ Počas tvorby tohto komentára bol zverejnený ďalší materiál z oblasti modernizácie železníc, ktorému na konci tejto kapitoly tiež venujeme pozornosť.

Viac stratégie v stratégiách

Stratégia 2020

Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry do roku 2020 [10] mal byť vo všeobecnosti základným strategickým dokumentom dlhodobého charakteru v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry do roku 2020, ktorý je priebežne aktualizovaný a prispôsobovaný potrebám. Mali sa ním stanovovať ciele a priority rozvoja v sektore, ako aj konkrétne opatrenia na ich dosiahnutie, vrátane identifikácie potrebných finančných zdrojov. Strategický dokument komplexne riešiaci sieťové potreby všetkých druhov dopravy v SR však dlhodobo chýbal. Vznikol totiž strategický dokument bez konkrétneho podrobného plánu implementácie stratégie a bez rozpočtu s reálnym časovým harmonogramom.

Materiál je rozdelený na dve samostatné časti – analytickú a strategickú. Analytická časť dokumentu predstavuje výstup z analýz jednotlivých druhov dopravy, ktoré boli vypracované technickými pracovnými skupinami. **Strategická časť materiálu zahŕňala návrh konkrétnych vízií, cieľov, projektov a projektových zámerov so stanovením odporúčania na zabezpečenie ich finančného krytia.** Napĺňanie jednotlivých cieľov malo byť zabezpečené viaczdrojovým financovaním (fondy EÚ 2014 – 2020, štátny rozpočet, CEF, inovatívne finančné nástroje, úvery, verejno-súkromné partnerstvá a pod.).

Investičné náklady uvádzané v dokumente mali veľmi všeobecný a indikatívny charakter. Navyše, údaje uvedené v prílohovej časti Stratégie 2020 **neobsahovali objem finančných prostriedkov potrebných na realizáciu projektov ani reálne termíny implementácie projektov.** Ako príklad uvádzame projekty „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad-Tatry (mimo), realizácia úsekov **Poprad-Tatry – Lučivná** a **Paludza – Liptovský Hrádok**“, kde bol stanovený plánovaný začiatok realizácie v roku 2015 a ukončenie v roku 2018. Termín sa pri oboch projektoch nestihol, v uvedenom období ani nedošlo k začatiu realizácie stavby. Plán o dokončení týchto úsekov sa tak presunul do nasledujúcej stratégie (Stratégia 2030), kde bol stanovený termín dokončenia rok 2020 v prípade úseku Poprad – Tatry, resp. 2023 pri úseku Paludza – L. Hrádok. Realita ku koncu roka 2020 je taká, že tento termín sa tiež nepodarilo splniť.⁹⁾

Stratégia 2030

Stratégia (nielen) železničnej dopravy je v súčasnosti najpodrobnejšie rozpracovaná v tomto dokumente [11]. Vychádza z globálnych cieľov, ktoré boli zo strany EÚ nastavené na riešenie situácie v doprave. V oblasti železničnej dopravy ide najmä o nasledovné ciele.

- **Do roku 2030 plne sprevádzkovať celoúijnú multimodálnu „základnú sieť“ TEN-T** tak, aby do roku 2050 táto sieť bola vysoko kvalitná a vysoko kapacitná, a existoval by zodpovedajúci súbor informačných služieb.
- 30 % cestnej prepravy nákladu nad vzdialenosť 300 km by malo byť do roku 2030 prevedených na iné druhy dopravy, ako napr. na železničnú či vodnú dopravu, a do roku 2050 by to malo byť viac než 50 %.

Stratégia 2030 v oblasti modernizácie železničných koridorov nijako nevyniká oproti svojim predchodcom. Nastavené ciele sú takmer rovnaké ako v tých predchádzajúcich – veľmi všeobecné, bez podrobnejšieho harmonogramu ako ciele dosiahnuť a bez implementačného plánu, ktorý by bol verejne dostupný. Materiál navrhuje v oblasti železničnej dopravy päť opatrení, ktoré by mali posilniť úlohu

⁹⁾ V prípade úseku Poprad – Tatry – Lučivná sa iba v septembri 2020 začala výstavba a pri úseku Paludza – L. Hrádok k 12/2020 nezačal ani proces verejného obstarávania.

železnice ako nosného dopravného módu a zvýšiť podiel železničnej nákladnej dopravy v celkovom dopravnom výkone. Z týchto opatrení sa štyri týkajú modernizácie TEN-T koridorov (Tabuľka 1).

Tabuľka 1: Opatrenia týkajúce sa modernizácie TEN-T koridorov

ID opatrenia	Opatrenie	Špecifikácia
OPŽ 1	Dokončenie modernizácie hlavných tratí TEN-T, ktoré sú vo vysokom stupni prípravy: Púchov – Žilina, Žilina – Čadca – št. hranica, Devínska N. V. – št. hranica AT	Modernizácia medzistaničných úsekov a staníc, zvýšenie rýchlosti, príprava na prechod na striedavý napájací systém. Zmena cestovného poriadku v súvislosti so skrátením cestovných časov.
OPŽ 4	Modernizácia nosnej trate Žilina – Košice – Čierna nad Tisou	Modernizácia medzistaničných úsekov a staníc, preložky vybraných úsekov, zvýšenie rýchlosti, príprava na prechod na striedavý napájací systém. Nosná východno-západná trať Slovenska.
OPŽ 5	Modernizácia koridoru Kúty št. hr. – Bratislava – Štúrovo/Komárno št. hr.	Modernizácia medzistaničných úsekov a staníc, zvýšenie rýchlosti. Chrbtová trať juhozápadného Slovenska.
OPŽ 8	Modernizácia trate TEN-T: Púchov – Horní Lideč	Modernizácia (predĺženie) staníc, zaistenie interoperability, príprava na prechod na striedavý napájací systém.

Zdroj: Stratégia 2030

Celkovo bolo v Stratégii 2030 popísaných 38 infraštruktúrnych opatrení z rôznych módov dopravy. Tieto opatrenia prešli následným hodnotením.¹⁰⁾ Výsledkom bolo ich zoradenie podľa dôležitosti. Výsledné poradie (ranking) opatrení bolo stanovené na základe ich potenciálu plniť definované vízie a strategické ciele. Prvých päť s najvyšším počtom bodov je uvedených v Tabuľke 2. **O dôležitosti modernizácie železničnej siete svedčí, že na prvom a druhom mieste skončili opatrenia práve v tejto oblasti.**

Tabuľka 2: Výstupy strategického hodnotenia v oblasti infraštruktúry

Poradie	ID opatrenia	Opatrenie	Hodnotenie
1.	OPŽ 05	Modernizácia koridoru Kúty št. hr. – BA – Štúrovo/Komárno št. hr.	3,97
2.	OPŽ 04	Modernizácia chrbtovej trate Žilina – Košice – Čierna nad Tisou	3,87
3.	OPC 09	Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi sever - juh	3,86
4.	OPC 11	Rozvoj ostatnej siete ciest I. a II. triedy	3,68
5.	OPVO 01	Preferencia verejnej osobnej dopravy v urbanizovaných územiach	3,64

Zdroj: Stratégia 2030

Dôležitou časťou stratégie je finančný rámec, ktorý definuje odhadované dostupné prostriedky na realizáciu cieľov stratégie. **Ten však v pôvodnej verzii Stratégie 2030 z decembra 2016 nebol podrobnejšie rozpracovaný.¹¹⁾** Samotná stratégia ráta s nutnosťou neskoršieho zostavenia implementačného/finančného plánu a jeho pravidelnými aktualizáciami. **Neupresňuje však termín ich zostavenia a ani formu schválenia.**

Implementačný plán predsa len rezort dopravy vypracoval – v júni 2017. No iba ako interný dokument (neschválený vládou). **Napriek deklarovanej každoročnej aktualizácii v samotnom pláne je k dispozícii len verzia z roku 2017.** Z pohľadu modernizácie železničnej infraštruktúry uvedený plán **nemá charakter plnohodnotného finančného plánu. Absentuje definovanie plánovaných projektov podľa ich významu (priorizácia).** Obzvlášť časť venovaná projektom s realizáciou po roku 2023 **má výrazne indikatívny charakter. Chýbajú plánované termíny (začiatku a ukončenia)**

¹⁰⁾ Pri hodnotení sa posudzoval vplyv na stanovené parametre dopravy, napr. bezpečnosť premávky, hodnotenie na základe výstupov dopravného modelu a z environmentálneho hľadiska.

¹¹⁾ Neboli definované finančné potreby a disponibilné zdroje na úrovni jednotlivých dopravných módov, prípadne opatrení a projektov.

a predpokladané zdroje financovania projektov za 5,6 mld. eur.¹²⁾ K 31. 12. 2020 teda neexistoval plnohodnotný implementačný plán a ani aktualizovaná Stratégia 2030. Pre dobrú prax zo zahraničia pritom nie je nutné ísť ďaleko, ako ukazuje príklad z ČR (Box 2).

BOX 2: Plán investícií do železníc v ČR

Ako príklad „dobrej praxe“ pri vypracovaní implementačného a finančného plánu uvádzame Českú republiku. Tamojšia Správa železníc vypracovala plán investícií ako podklad, resp. prílohu k strategickému dokumentu „Dopravní sektorové strategie (Aktualizace 2017)“. V rámci tohto plánu rozpracovala jednotlivé pripravované projekty do prehľadného dokumentu s názvom „Významné investiční akce“ (vydanie 9/2019). V materiáli je stručne popísaný proces prípravy projektu, zabezpečenia financovania, až po jeho realizáciu. V ďalšej časti dokument predstavuje pripravované významné projekty v jednotlivých krajoch. Každý popis projektu obsahuje stručné informácie o projekte, jeho cieľ, stav prípravy, základné údaje o stavbe aj s mapou, resp. vizualizáciou, predpokladané náklady stavby a termín realizácie.

Ďalší podstatný prvok, ktorý **v Stratégii 2030 absentuje**, je **definovanie indikátorov** (merateľných ukazovateľov na úrovni globálnych strategických a špecifických cieľov), na základe ktorých by bolo možné porovnať budúci dosiahnutý progres s východiskovými hodnotami. V samotnej stratégii sa uvádza, že tieto indikátory budú nastavené v najbližšej aktualizácii stratégie. K nej však ani ku koncu roka 2020 nedošlo. Možné výsledky sa tak nedali vyhodnotiť.

Aj vzhľadom na deficitný charakter a chronickú závislosť od získania zdrojov EÚ, vyvoláva stanovený termín (rok 2030) a dosiahnutie cieľov stratégie v oblasti modernizácie železničnej infraštruktúry, **obavy z jeho naplnenia**.

Priority v obnove a rozvoji železničnej infraštruktúry

Počas tvorby tohto komentára bol zverejnený materiál „Priority v obnove a rozvoji železničnej infraštruktúry“ [21]. Dokument vznikol v spolupráci ÚHP a MDV SR a je zameraný na infraštruktúrne projekty v celej oblasti železníc, teda nielen TEN-T koridorov. **Samotný materiál konštatuje, že pri rozvoji železničnej infraštruktúry chýba jasná stratégia a pri investíciách prioritizácia**, ktorá by viedla k zlepšovaniu parametrov tratí a zvyšovaniu hospodárnosti ŽSR v budúcnosti. Prínosom je vytvorenie metodiky, podľa ktorej by sa mali projekty vyberať a prioritizovať. Na základe tejto metodiky sa vytvorí prioritizovaný investičný plán projektov železničnej infraštruktúry, podporujúci udržateľný rozvoj všetkých vyťažených železničných tratí a nielen časti základnej siete TEN-T. Investičný plán zohľadní kritériá potreby (napr. odstránenie kapacitných úzkych miest alebo nevyhovujúceho stavu), spoločensko-ekonomické dopady (vrátane tých na životné prostredie), medzinárodné záväzky (interoperabilitu), efektivitu, finančnú uskutočniteľnosť a udržateľnosť.

Základom materiálu je vyhodnotenie strategického potenciálu jednotlivých železničných tratí prostredníctvom Analýzy prínosov a nákladov (CBA). Následne došlo k vytvoreniu štyroch kategórií,¹³⁾ do ktorých boli zoradené jednotlivé projekty podľa priority. Priorita projektu sa určila na základe miery urgencyie a spoločenskej návratnosti (BCR – pomer prínosov a nákladov). Celý tento proces by mal

¹²⁾ V implementačnom pláne sú síce železničné koridory rozfázované na jednotlivé projekty aj s odhadnutými nákladmi, ale zo 17 projektov má iba sedem stanovený aj predpokladaný termín začiatku a ukončenia realizácie projektu. Zvyšných 10 projektov disponuje iba informáciou o začatí modernizácie až po roku 2023. Modernizácia spomínaných 17 úsekov by mala podľa plánu stáť približne 6,4 mld. eur. Z toho finančné krytie majú v súčasnosti štyri projekty. Potrebné zdroje na realizáciu ostatných projektov vo výške 5,6 mld. eur nie sú zatiaľ jasne definované.

¹³⁾ Kategória 1: Revitalizácia tratí v zlom stave; Kategória 2: Odstraňovanie úzkych miest a dialčkové riadenie dopravy; Kategória 3: Modernizácia siete TEN-T; Kategória 4: Ostatný rozvoj.

nakoniec vyústiť do tzv. Realizačného zoznamu, teda harmonogramu, ktorý by mal byť podkladom pre investičný plán ŽSR. V priebehu prípravy komentára tento harmonogram nebol ešte zverejnený.

Materiál síce nemá formu plnohodnotnej stratégie, to nie je ani jeho cieľom, prináša však strategické prvky do konkrétnej problematiky. Na rozdiel od svojich predchodcov vnáša analytiku do plánovania, pričom základom sú konkrétne projekty a ich prínos z pohľadu hodnoty za peniaze. Rovnako si uvedomuje limitujúce faktory, ako napr. obmedzené finančné zdroje. Ako ukázala história, kľúčová aj v tomto prípade bude implementácia, zabezpečenie dostatku prostriedkov a ich prepojenie na každoročnú tvorbu rozpočtu.

Ako a za čo sa modernizovalo

SR sa jednoznačne vybrala cestou modernizácie koridorov financovaných najmä prostredníctvom fondov EÚ (vrátane spolufinancovania zo ŠR). Ku koncu roka 2020 bolo zmodernizovaných **188,4 km tratí** za 1,6 mld. eur.¹⁴⁾¹⁵⁾ Až 84,8 % z tejto sumy bolo hrađených prostredníctvom eurofondov a spolufinancovania.

Zvyšných 15,2 % prostriedkov tvorili financie predovšetkým z kapitálových transferov ŠR, ale aj úverov, prostriedkov ŽSR a iných zdrojov. Najviac z týchto financií putovalo na modernizáciu jedného úseku Trenčín, Zlatovce – Trenčianska Teplá (náklady 227 mil. eur). Pôvodne mal byť aj tento úsek financovaný eurofondami, avšak pre chyby vo verejnom obstarávaní a následných súdnych sporoch ich EÚ stopla a tak musel byť projekt hrađený zo zdrojov ŽSR a ŠR. Aj projekty, ktoré sa v súčasnosti realizujú, sú financované iba prostredníctvom fondov EÚ a spolufinancovania zo ŠR (Tabuľka 3).

Tabuľka 3: Prehľad úsekov, ktoré sa v súčasnosti modernizujú

Úsek (koridor)	Dĺžka (v km)	Hodnota zákazky (v mil. eur, bez DPH)	Začiatok modernizácie	Termín ukončenia	Zdroj financovania
Púchov – Považská Teplá (V)	15,9	365	9/2016	12/2021*	OPII
Poprad – Lučivná (V)	12,7	97	6/2020	4/2023	CEF
Uzol Žilina a dostavba zriaďovacej stanice (V)	7,4	255	11/2020	12/2024	OPII, OPS
Váh – Varín – Strečno (V)	8,5	69	11/2020	6/2024	CEF
Štátna hranica CZ/SK – Kúty – Devínska Nová Ves (IV)	29	275	9/2020	12/2023	CEF

Zdroj: MDV SR, ŽSR

*Pôvodný zmluvný termín ukončenia bol 1/2020; časť úseku medzi Považskou Bystricou a Považskou Teplou už bola medzičasom odovzdaná do užívania.

V súčasnosti prebieha modernizácia piatich úsekov, z toho jeden úsek je pred dokončením, jeden sa nachádza približne v tretine svojej modernizácie a tri úseky sú v počiatočnej fáze. Do konca roka 2030 je potrebné zmodernizovať ešte väčšiu časť koridorov. Ide približne o 563 km tratí, čo je 68 % tejto siete. Termíny výstavby jednotlivých úsekov, ako aj zdroje financovania sú zatiaľ neznáme.

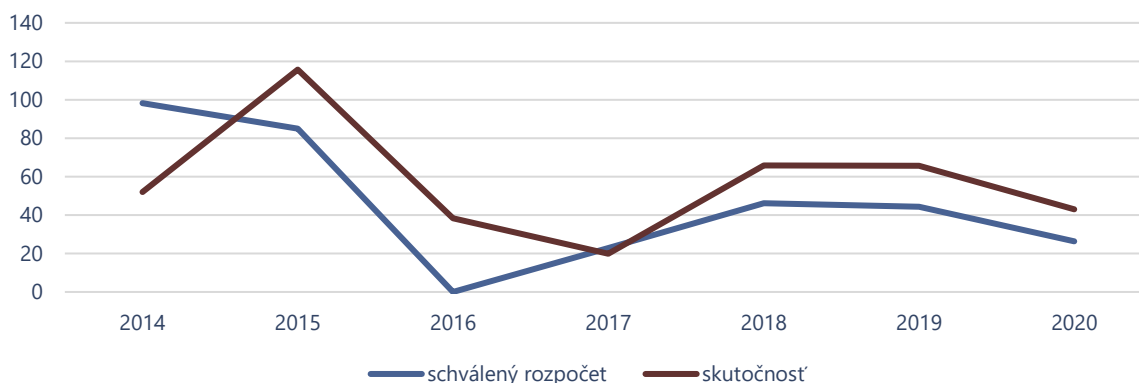
Ďalší zdroj, ktorý by mohol prispieť k zrýchleniu financovania modernizácie koridorov, sú už spomínané kapitálové transfery zo ŠR. V rámci nich predstavovala ročná výška výdavkov **na výstavbu a obnovu celej železničnej siete ŽSR** (teda nielen koridorov, ale aj ostatných tratí) v období rokov 2014 – 2020

¹⁴⁾ V údajoch nie je zahrnutý úsek Púchov – Považská Teplá, ktorého časť (Považská Bystrica – Považská Teplá) bola odovzdaná do užívania na konci roka 2020, celý úsek však ešte nebol dokončený.

¹⁵⁾ Požadované tempo obnovy celej železničnej infraštruktúry, je podľa ÚHP v slovenských podmienkach 60 – 100 km tratí ročne, reálne tempo predstavuje menej ako 20 km ročne.

v priemere iba 57 mil. eur (Graf 2). Takýto objem výdavkov postačuje na prípravu projektových dokumentácií, riešenie mimoriadnych havarijných stavov alebo rekonštrukcie menších úsekov, zväčša regionálnych tratí,¹⁶⁾ ale nie na finančne náročné modernizácie koridorov.

Graf 2: Kapitálové transfery z MDV SR na výstavbu a obnovu železničnej siete ŽSR (mil. eur)



Zdroj: RIS BI, prvok 07S0601 a 07S060H (okrem spolufinancovania k fondom EÚ)

Príklad dobrej praxe z Českej republiky

Odpoveďou na otázku, ktorá sa týka pomalej modernizácie, je predovšetkým stávka na jeden zdroj financovania. Pritom každá stratégia pripomína dôležitosť diverzifikácie zdrojov financovania. **Aj podľa Európskeho dvora audítorov „zodpovednosť za rozvoj, financovanie a vybudovanie dopravnej infraštruktúry nesú predovšetkým členské štáty. Financovanie z prostriedkov EÚ, prostredníctvom ktorého sa musí zabezpečiť európska pridaná hodnota, môže fungovať len ako katalyzátor a kryť iba zlomok všetkých potrieb“ [2].**

Pre príklad „dobrej praxe“ v modernizácii koridorov nie je potrebné ísť ďaleko. V ČR k 31. 12. 2019 zmodernizovali 1 096 km koridorových tratí, čo je 76 % z celej siete. Na Slovensku tento podiel dosiahol iba 23 % (Graf 3). Koridorová sieť v ČR je približne dvojnásobne dlhšia ako u nás.

Graf 3: Porovnanie zdrojov financovania modernizácie koridorov v SR a ČR k 31. 12. 2019



Zdroj: MDV SR, ŽSR, Správa železníc ČR, spracovanie NKÚ SR

*Vrátane prostriedkov spolufinancovania k EÚ fondom

Modernizácia prebieha v ČR od roku 1993 a na rozdiel od Slovenska bolo odlišné aj zloženie finančných zdrojov. **Viac ako 6 mld. eur z celkovej vynaloženej sumy tvorili národné zdroje(43,3 %). Ďalšími zdrojmi, ktoré sa na modernizácii podieľali, boli fondy EÚ (29,8 %) a bankové úvery (26,9 %).** Celý proces toku financií zastrešuje tzv. Štátny fond dopravnej infraštruktúry (Box 3). Je evidentné, že zriadenie

¹⁶⁾ Rekonštrukcia trakčného vedenia, zabezpečovacích zariadení, obnova výhybiek a pod.

takéhoto fondu malo značný vplyv na rýchlosť modernizácie a v neposlednom rade aj na nižšiu závislosť od financovania prostriedkami EÚ.

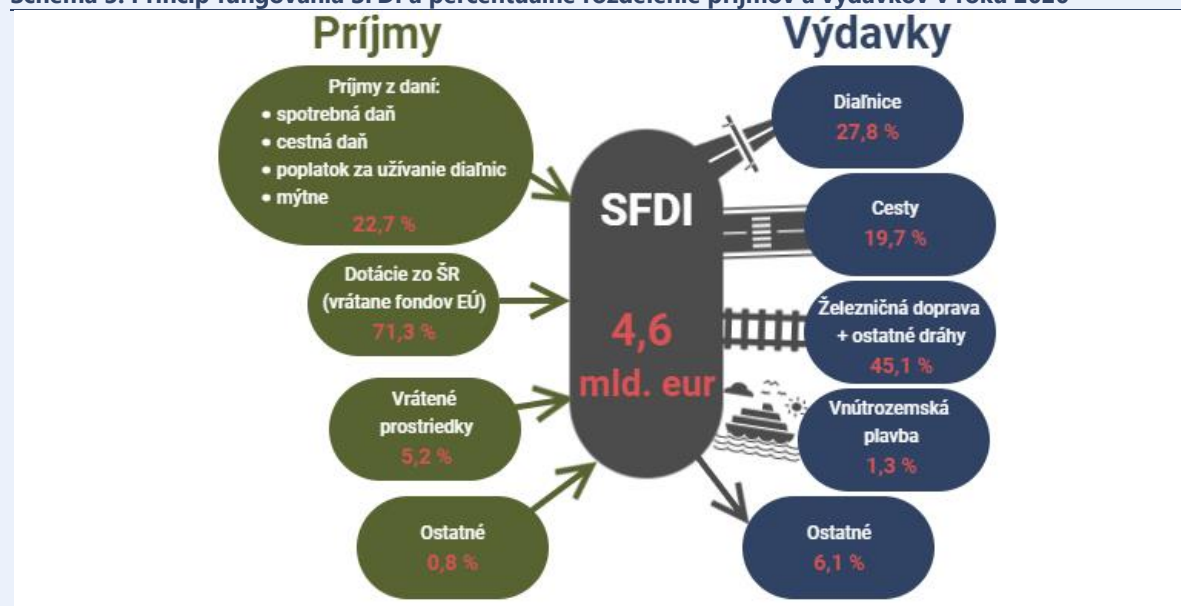
BOX 3: Štátny fond dopravnej infraštruktúry ČR

Budúci vývoj dostupných zdrojov závisí od množstva neznámych, okrem iného od kombinácie využívania finančných zdrojov, váhy jednotlivých zdrojov a v neposlednom rade od celkového množstva prostriedkov určených na financovanie dopravnej infraštruktúry. Preto bol v Českej republike ako nástroj pre návrh objemu dostupných finančných prostriedkov pre údržbu a rozvoj dopravnej infraštruktúry zostavený interaktívny simulátor zdrojov financovania dopravnej infraštruktúry. Tento simulátor zdrojov financovania slúži ako podklad pri rozhodovaní o optimálnej kombinácii dostupných zdrojov financovania a o opatreniach pre ich maximalizáciu a stabilizáciu, pri znalosti požadovaného objemu finančných prostriedkov a vyššiu predvídateľnosť zdrojov financovania dopravnej infraštruktúry s výhľadom do roku 2050.

V roku 2000 bol zriadený „Státní fond dopravní infrastruktury“ (ďalej „SFDI“), ktorý je právnickou osobou v pôsobnosti Ministerstva dopravy ČR. Tento mimorozpočtový fond využíva svoje príjmy v prospech výstavby, modernizácie a údržby dopravných stavieb, t. j. ciest, diaľnic, chodníkov, cyklotrás, železníc a vodných ciest. Medzi príjmy fondu patrí hrubý výnos z cestnej dane, časť spotrebnej dane z minerálnych výrobkov, výnosy z diaľničných poplatkov a taktiež príspevky zo štátneho rozpočtu a fondov EÚ.

Financovanie investičnej výstavby v ČR prebieha predovšetkým z verejných zdrojov. V oblasti investičnej výstavby sú v súčasnosti objemovo najvýznamnejšie národné zdroje, ďalej sa významnou mierou na financovaní výstavby a modernizácie železníc podieľajú dotácie Operačného programu Doprava 2 a taktiež z fondu CEF a daňových príjmov. V ojedinelých prípadoch sú využité tiež príspevky z krajov, miest a obcí.

Schéma 3: Princíp fungovania SFDI a percentuálne rozdelenie príjmov a výdavkov v roku 2020



Zdroj: Výročná zpráva o činnosti a účtní závěrka SFDI za rok 2020

SFDI v roku 2020 preinvestoval 4,6 mld. eur, čo je najväčší finančný objem od vzniku fondu. Vyplýva to z výročnej správy SFDI za rok 2020, ktorá bola schválená vládou ČR. V roku 2020 boli finančné prostriedky smerované prevažne do sektora cestnej dopravy (47,5 %) a železničnej dopravy (45,1 %). Od svojho vzniku SFDI rozdelil na financovanie dopravných projektov takmer 46 mld. eur (sumy boli prepočítané podľa kurzu NBS k 31. 12. 2020).

Dôsledky neplnenia stratégií na príklade trate Poprad – Kysak

Stanovovanie nereálnych cieľov, bez časového a finančného harmonogramu v stratégiách, má za následok nielen nesystémovú modernizáciu, ale aj reálne finančné straty. Príkladom sú dva úseky na

východe SR: Poprad – Krompachy a Krompachy – Kysak. O modernizácii týchto úsekov bolo rozhodnuté už po vstupe SR do EÚ. V tomto období sa rozbehol kolotoč vybavovania povolení v rámci predinvestičnej a investičnej prípravy. V prvej polovici roku 2006 boli podpísané Rámcové dohody na prípravu projektovej dokumentácie a neskôr pokračovali aj ďalšie stupne investičnej prípravy. **Prípravy na oboch úsekoch stáli spolu 32,8 mil. eur. Boli však vynaložené zbytočne.** Problém bol v plánovanej traťovej rýchlosti úsekov. Tá mala byť na základe predpisov¹⁷⁾ pôvodne na celej trati 160 km/h. Vzhľadom k faktu, že pôvodná trať Poprad – Krompachy – Kysak viedla náročným terénom, nebolo možné zabezpečiť modernizáciu na rýchlosť 160 km/h v pôvodnej trase. Mnohé časti úsekov tak boli pretrasované, čo so sebou prinášalo vysoké náklady na výstavbu. K realizácii úseku, aj napriek vynaloženým prostriedkom na prípravné fázy, nedošlo. Medzičasom sa zmenil prístup EK k modernizácii železničných koridorov. Namiesto kladenia dôrazu na koridorové trate určené pre osobnú dopravu, sa prioritou stala nákladná doprava a s ňou spojený cieľ, previesť 30 % cestnej nákladnej dopravy nad 300 km na železničnú alebo vodnú dopravu do roku 2030 a vyše 50 % do roku 2050.¹⁸⁾ V tejto súvislosti, na základe nariadenia EK¹⁹⁾ došlo aj k zmene najnižších traťových rýchlostí na koridoroch. Predpísaný rýchlostný parameter pre trate s osobnou dopravou klesol z minima 160 km/h na interval **120 km/h až 200 km/h**. Pre trate aj s nákladnou dopravou bol určený rýchlostný interval **100-120 km/h**. Pôvodne naplánovaná modernizácia úsekov na rýchlosť 160 km/h, s množstvom nových trasovaní trate, sa stala príliš predražená. V kontexte efektívnejšieho využívania prostriedkov EÚ prišiel vhod variant s modernizáciou existujúcej trate a nižšou traťovou rýchlosťou v miestach, kde pôvodnú plánovanú rýchlosť a trasovanie terén nedovoľuje. To všetko malo za následok vypracovanie nových dokumentov investičnej prípravy a takisto novú štúdiu realizovateľnosti. Celý proces realizácie modernizácie sa tak ocitol znova na začiatku a bude si opäť vyžadovať ďalšie finančné prostriedky. **V súčasnosti na oboch úsekoch prebieha investičná príprava, ktorá začala v roku 2019 a doposiaľ už stála 12,9 mil. eur.** Predpokladaný termín realizácie samotných projektov nebol podľa posledných dostupných údajov stanovený, a rovnako tak nie je známy ani zdroj financovania. Modernizácia úseku medzi Popradom, Krompachmi a Kysakom za 1,2 mld. eur je aj po 15 rokoch od začatia prvých príprav nejasná.

Traťová rýchlosť však nie je jediný dôležitý aspekt pri príprave projektov. Ako ukázala prax na už zrealizovanom úseku Bratislava – Trnava, dôležité sú aj parametre tratí z hľadiska kapacity. Na tomto úseku je v súčasnosti kapacita už vyčerpaná²⁰⁾ [3]. V pripravovaných projektoch je preto potrebné zohľadňovať ich prínos nielen z pohľadu rýchlosti, ale aj kapacity trate. Z hľadiska plnenia časového rámca záväzkov voči EÚ je takisto nutné vybudovať európsky vlakový zabezpečovací systém (ETCS) na koridorových tratiach.

¹⁷⁾ Európska dohoda o medzinárodných železničných magistralach (AGC) platná od 31. 5. 1985 a Rozhodnutie Európskej komisie z 26. apríla 2011 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému železničných kolajových vozidiel – rušňov a osobných železničných kolajových vozidiel – systému transeurópskych konvenčných železníc [oznámené pod číslom K(2011) 2737]

¹⁸⁾ Cieľ bol stanovený v tzv. Bielej knihe: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje. Dostupné na <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/LSU/?uri=celex%3A52011DC0144>

¹⁹⁾ č. 1299/2014 z roku 2014

²⁰⁾ Podľa Zošitu priepustnosti ŽSR je priepustná výkonnosť na traťovom úseku Trnava – Bratislava-Rača uvedený koeficient využitia priepustnosti na úrovni 40 %, to však platí pre celodenný rámec vrátane nočných hodín, problematické sú však špičkové hodiny, v ktorých už nemožno vložiť trasy prímestských vlakov v 15 minútovom intervale. Nedostatok kapacity vznikol v dôsledku minimalizácie rozsahu kolajovej infraštruktúry (rušenie staníc) a traťových zabezpečovacích zariadení pri modernizácii, z dôvodu úspory nákladov, ale aj nízky počet uvažovaných vlakov vo výhlade dopravného modelu v projektovej štúdiu.

Záver

Na základe analýzy stratégií vytvorených od roku 2000 sa preukázalo, že všetky dokumenty boli vysoko formálne, plné cieľov, ktoré sa nepodarilo naplniť. Stratégiám chýbal finančný – implementačný plán; vedelo sa čo sa chce dosiahnuť, avšak mnohokrát sa nevedelo ako, kedy a za koľko. Keďže tieto kľúčové dokumenty chýbali, následne pri navrhovaní rozpočtov nebolo možné vyčísliť reálnu potrebu výdavkov (najmä zo ŠR) určených či už na prípravu alebo realizáciu projektov. Tomu nasvedčuje aj realita stavu modernizácie koridorov od roku 2000. Hlavný cieľ mnohých stratégií – zmodernizovať všetky koridory – sa ani ku koncu roka 2020 nepodarilo naplniť.

Mnohé strategické dokumenty v oblasti dopravy dlhodobo identifikovali dôležitosť modernizácie medzinárodných železničných koridorov prechádzajúcich SR. Niektoré z nich popisovali aj riziká spojené s možným meškaním modernizácie. **Vo všetkých vypracovaných rozvojových a strategických materiáloch od roku 2000 sa opakovali identické vízie a ciele a dochádzalo len k ich posunu v čase. Toto nenaplnenie cieľov bolo spôsobené jednak nesprávnym nastavením štruktúry strategických materiálov a v neposlednom rade i zlým nastavením financovania prípravných, rozvojových, realizačných a modernizačných aktivít. Systém nastavenia financovania projektov, nielen v oblasti železničnej infraštruktúry, nemôže byť závislý predovšetkým od prostriedkov z EÚ.**

Bez garantovaných finančných prostriedkov na dlhšie časové obdobie nie je ľahké plánovať a ani realizovať dlhodobé a náročné infraštruktúrne projekty, akými projekty modernizácie železničných koridorov nepochybne sú. Pri absencii prioritizácie na úrovni projektov sa modernizácia nevyhne určitej živelnosti, keď hlavným kritériom poradia výstavby je často hlavne stav prípravy a povoľovacích konaní jednotlivých projektov. Posledný materiál z dielne rezortu dopravy a ÚHP však dáva nádej na koncepčnú zmenu prístupu k tejto problematike.

Vízie mnohokrát ostávajú iba na papieri. K reálnym krokom nedochádza, resp. veľmi oneskorene. To so sebou prináša množstvo negatívnych faktorov – od zvyšovania investičných nákladov (zaťaženie rozpočtu) až po nevyužívanie celospoločenských prínosov, ktoré so sebou zrealizované projekty prinášajú (napr. väčšia atraktivita železničnej dopravy, presun prepravy z cestnej na železničnú, znížovanie emisií a pod.).

Návrh riešení

- Pripravovať strategické materiály s reálnymi cieľmi (s dôrazom na plnenie dosahovania interoperability železničného systému), finančným a implementačným plánom, ktorý v čo najdetailnejšej možnej miere definuje aj výšku potrebných prostriedkov, termínu a zdroja financovania.
- Prepojiť finančný plán každej novej stratégie s každoročným plánovaním programového rozpočtu rezortu.
- Zabezpečiť viaczdrojové financovanie modernizácie železničných koridorov na podobnom princípe ako napr. v štátnom fonde dopravnej infraštruktúry ČR.
- Na úrovni vlády pravidelne vyhodnocovať plnenie rozvojových a/alebo strategických materiálov modernizácie železničných koridorov.

Zoznam skratiek

CEF	Connecting Europe Facility (Nástroj na prepájanie Európy)
EK	Európska komisia
EÚ	Európska únia
MDPaT SR	Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky
MDV SR	Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky
MDVaRR SR	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky
MVaRR SR	Ministerstvo výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky
NKÚ SR	Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky
OPII	Operačný program integrovaná infraštruktúra
OPS	Operačný program Slovensko
OSA	Odbor stratégie a analýz
Stratégia 2020	Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020
Stratégia 2030	Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 – Fáza II
ŠR	štátny rozpočet
TEN-T	Trans-European Transport Network (Transeurópska dopravná sieť)
ÚHP	Útvar hodnoty za peniaze

Použitá literatúra

- [1] Európska komisia; marec 2011. Biela kniha. Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému, efektívne využívajúceho zdroje. [\[online\]](#).
- [2] Európsky dvor audítorov. 2018. Situačná správa – Na ceste k úspešnému odvetviu dopravy v EÚ: problémy, ktorými sa treba zaoberať. [\[online\]](#).
- [3] Gašparík, Ľupták, Halás. 2015. Kapacita železničných koridorov po modernizácii. In: 11. Fórum koľajovej dopravy, zborník príspevkov, s. 92 – 97, Bratislava: FO ART, 2015, ISBN 978-80-89664-26-9
- [4] MDPaT SR; december 2000. Program rozvoja železničných ciest do roku 2010 a návrh financovania inv. akcií.
- [5] MDPaT SR; júl 2007. Program modernizácie a rozvoja železničnej infraštruktúry na r. 2007 – 2010. [\[online\]](#).
- [6] MDPaT SR; august 2007. Operačný program Doprava 2007 - 2013. [\[online\]](#).
- [7] MDPaT SR; máj 2005. Dopravná politika Slovenskej republiky do roku 2015. [\[online\]](#).
- [8] MDPaT SR; január 2010. Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020. [\[online\]](#).
- [9] MDVaRR SR; október 2011. Program modernizácie a rozvoja železničnej infraštruktúry na roky 2011 – 2014. [\[online\]](#).
- [10] MDVaRR SR; jún 2014. Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020. [\[online\]](#).
- [11] MDVaRR SR; december 2016. Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 – Fáza II. [\[online\]](#).
- [12] MDVaRR SR; november 2015. Aktualizácia sektorovej analýzy železničnej dopravy pre účely spracovania Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2030 – II. fáza
- [13] Ministerstvo dopravy ČR; február 2018. Dopravní sektorové stratégie – Aktualizace 2017. [\[online\]](#).
- [14] MVaRR SR; apríl 2004. Stratégia Slovenskej republiky pre Kohézny fond 2004 - 2006. [\[online\]](#).
- [15] MVaRR SR; december 2006. Národný strategický referenčný rámec Slovenskej republiky 2007 – 2013. [\[online\]](#).
- [16] Slovenský hydrometeorologický ústav; apríl 2021. National Inventory Report 2021. [\[online\]](#).
- [17] Správa železničnej dopravní cesty; september 2019. Významné investiční akce. [\[online\]](#).
- [18] Státní fond dopravní infrastruktury. Výroční zprávy a účetní závěrky [\[online\]](#).
- [19] Štatistický úrad SR; január 2019. Indexy cien stavebných prác, materiálov a výrobkov spotrebovaných v stavebníctve SR - časové rady 2000 - 2017. [\[online\]](#).
- [20] Štatistický úrad SR; december 2020. Ročenka dopravy, pôšt a telekomunikácií 2020. [\[online\]](#).
- [21] Útvar hodnoty za peniaze; marec 2021. Priority v obnove a rozvoji železničnej infraštruktúry. [\[online\]](#).

Príloha: Prehľad cieľov týkajúcich sa modernizácie železničných koridorov

Stratégia	Cieľ	Termín naplnenia cieľa	Splnené/ Nesplnené	Aktuálny stav
Stratégia pre kohézny fond 2004 – 2006	Realizovať úsek Bratislava – Žilina na ktorý naviaže modernizácia koridoru č. VI, aby sa dosiahlo prepojenie sever – juh do roku 2005	2005		Bratislava – Žilina bude dokončený koncom roka 2021
Stratégia pre kohézny fond 2004 – 2006	Po roku 2005 bude modernizácia pokračovať od Žiliny po Košice	N/A		Prvý úsek medzi ZA – KE za začal modernizovať v 3. Q 2020 (Lučivná – Poprad)
Dopravná politika SR do roku 2015	Modernizáciu a rozvoj tratí realizovať postupne v úsekoch zaradených do TEN-T:			
	<ul style="list-style-type: none"> Bratislava – Žilina – Čierna n. Tisou – hranica SK/UA, prioritne zmodernizovať úsek Žilina – N. Mesto n. Váhom (koridor V) 	2015		Úsek Žilina – Nové M. n. Váhom bude dokončený koncom roka 2021; medzi Žilinou – Košicami a Č. n. Tisou nebol ku koncu roka zmodernizovaný ani 1 úsek
	<ul style="list-style-type: none"> Žilina – Čadca – Skalité – hranica SR/PL (koridor VI) 	2015		Zmodernizovaný bol iba úsek medzi Žilinou a Krásnom nad Kysucou
	<ul style="list-style-type: none"> hranica ČR/SR – Kúty – Bratislava – Štúrovo – hranica SR/HU (koridor IV) 	2015		Ku koncu roka 2020 nebol zmodernizovaný ani 1 úsek
Program modernizácie a rozvoja železničnej infraštruktúry (2007 – 2010)	V plánovanom období 2007 – 2013 sa spoločne na V. a VI. koridore zmodernizuje 129,731 km tratí, z toho:	2013		Spolu sa na týchto úsekoch zmodernizovalo iba 17,5 km
	<ul style="list-style-type: none"> na úseku N. Mesto n. Váhom – Púchov: 58,6 km 	2013		Zmodernizovalo sa iba 17,5 km
	<ul style="list-style-type: none"> na úseku Púchov – Žilina: 36,996 km 	2013		Nezmodernizoval sa ani 1 km
	<ul style="list-style-type: none"> na úseku Kysak – Košice: 15,212 km 	2013		Nezmodernizoval sa ani 1 km
Stratégia rozvoja dopravy SR do roku 2020	Do roku 2016 zmodernizovať železničnú trať TEN-T na úseku Nové Mesto nad Váhom – Žilina – št. hranica SR/PR	2016		Z 10 úsekov na trati bolo k roku 2016 dokončených iba 5
Stratégia rozvoja dopravy SR do roku 2020	Do roku 2020 zmodernizovať železničnú trať TEN-T v úseku Žilina - Košice – št. hranica SR/Ukrajina	2020		Ku koncu roka 2020 nebol zmodernizovaný ani 1 úsek na tejto trati

Stratégia	Cieľ	Termín naplnenia cieľa	Splnené/ Nesplnené	Aktuálny stav
Stratégia 2020	Modernizácia trate Púchov – Žilina, pre rýchlosť do 160 km/hod., II. etapa – (úsek Považská Teplá /mimo/ – Žilina /mimo/)	2016		Úsek bol dokončený 8/2017
Stratégia 2020	Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Poprad – Tatry (mimo) – Krompachy, realizácia úseku Spišská Nová Ves – Poprad-Tatry	2022		Stavba sa ešte nezačala realizovať – termín sa nestihne
Stratégia 2020	Čierna nad Tisou, modernizácia uzla, projektová dokumentácia + realizácia	2019		Stavba sa ešte nezačala realizovať
Stratégia 2020	ŽSR, Dostavba zriaďovacej stanice Žilina – Teplička	2020		Stavba sa ešte nezačala realizovať, zmluva so zhotoviteľom bola podpísaná 11/2020.
Stratégia 2030	a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina, realizácia	2021		Náklady: 259 mil. eur.
Stratégia 2020	Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate	2018		Stavba sa začala realizovať v 9/2020.
Stratégia 2030	Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry (mimo), realizácia úseku Poprad-Tatry – Lučivná	2020		Náklady: 97 mil. eur.
Stratégia 2020	Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate	2018		Termín sa nestihne, k 12/2020 ešte neprebehlo ani VO na zhotoviteľa.
Stratégia 2030	Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry (mimo), realizácia úseku Paludza – Liptovský Hrádok	2023		Odhadované náklady: 387 mil. eur.
Stratégia 2030 (V. koridor)	Modernizácia železničnej trate Žilina – Varín	2021		Termín sa nestihne, 11/2020 došlo iba k podpisu zmluvy so zhotoviteľom. Náklady: 64,6 mil. eur.
Stratégia 2030 (V. koridor)	Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Kysak – Košice	N/A		
Stratégia 2030 (V. koridor)	Modernizácia trate Košice - Čierna nad Tisou	N/A		
Stratégia 2030 (V. koridor)	Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Žilina – Kraľovany	N/A		
Stratégia 2030 (V. koridor)	Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Kraľovany – Paludza	N/A		Stavby by sa mali začať realizovať po roku 2023, celkovo je potrebné do roku 2030 zmodernizovať na týchto ôsmich úsekoch 296 km tratí za približne 3,3 mld. eur.
Stratégia 2030 (V. koridor)	Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Hrádok – Lučivná	N/A		Zdroje financovania ani presné termíny však stratégia neuvádza.
Stratégia 2030 (V. koridor)	Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo) – Krompachy, 1.	N/A		

Stratégia	Cieľ	Termín naplnenia cieľa	Splnené/ Nesplnené	Aktuálny stav
	etapa (Poprad – Spišská Nová ves)			
Stratégia 2030 (V. koridor)	Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo) – Krompachy, 2.etapa (Spišská Nová Ves – Krompachy)	N/A		
Stratégia 2030 (V. koridor)	Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Krompachy – Kysak	N/A		
Stratégia 2030 (VI. koridor)	Modernizácia koridoru št. hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou, úsek št. hr. ČR/SR – Čadca (mimo)	2022		Termín sa nestihne, realizácia sa ešte nezačala. K 11/2020 sa iba pripravovalo VO na časti úseku Svrčinovec – Čadca. Odhadované náklady: 91 mil. eur.
Stratégia 2030 (VI. koridor)	Modernizácia koridoru št. hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou, úsek Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo)	N/A		Stavba by sa mala začať realizovať po roku 2023, presný dátum ani zdroj financovania nie sú jasné. Výška investície predstavuje 220 mil. eur.
Stratégia 2030 (IV. koridor)	Modernizácia trate št.hr. ČR/SR – Kúty – Devínska Nová Ves (mimo)	2020		V 9/2020 bola iba podpísaná zmluva so zhotoviteľom. Výška nákladov: 275 mil. eur.
Stratégia 2030 (IV. koridor)	Modernizácia trate Bratislava Vajnory (mimo) – Štúrovo št.hr. SR/MR	N/A		Stavby by sa mali začať realizovať po roku 2023, odhadované náklady predstavujú viac ako 1,5 mld. eur.
Stratégia 2030 (IV. koridor)	ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR; úsek Malacky (mimo) – Kúty, PD + realizácia	N/A		

Zdroj: MDV SR, ŽSR, vlastné spracovanie

Legenda: Nesplnené Splnené Nedá sa vyhodnotiť