

Zdroje EÚ pre oblasť dopravnej infraštruktúry Košického samosprávneho kraja

EU funds for the transport infrastructure in the Košice Self-governing Region

DANA ALEZÁROVÁ, PETER RESTEI

Abstract

Košický samosprávny kraj ako vlastník 1956 km ciest II. a III. triedy realizoval viacero investičných projektov prostredníctvom viac zdrojového financovania. Príspevok má za cieľ evaluovať obdobie rokov 2007-2014, zhodnotiť prínosy čerpania nenávratnej finančnej pomoci zdrojov Európskeho fondu regionálneho rozvoja pre oblasť ciest II. a III. triedy. Pre aktuálne programovacie obdobie bol schválený Integrovaný regionálny operačný program. V rámci neho boli pre samosprávne kraje vyčlenené ďalšie finančné zdroje do roku 2020. V príspevku odznejú možnosti čerpania týchto zdrojov a informácia o stave prípravy budúcich projektov v Košickom samosprávnom kraji.

Keywords: transport, road, infrastructure, funds

1 Úvod

Košický samosprávny kraj je vlastníkom ciest II. a III. triedy na svojom území od 1.1.2004 1955,89 km ciest II. a III. triedy v správe príspevkovej organizácie Správy ciest KSK.

Financovanie ciest II. a III. triedy Košického samosprávneho kraja

• Priemerný bežný rozpočet Správy ciest KSK	12 000 tis. €
• Úverové zdroje EIB v rokoch 2007-2011	36 335 tis. €
• Dodávateľské úvery (PPP) v rokoch 2005 – 2007	36 944 tis. €
• Dodávateľské úvery na povodne 2010 a 2011	9 925 tis. €
• Dotácie štátu v roku 2011 povodne	6 407 tis. €
• Cezhraničná spolupráca HU/SK 2007–2013	5 169 tis. €
• Cezhraničná spolupráca MR/SR/UA 2006 Interreg III A	801 tis. €
• Fondy EÚ v rokoch 2010 – 2011 - Cesty KSK 1,2,3,4, 5	10 114 tis. €
• Fondy EÚ 2015 - Cesty KSK 6,7,8,9,10 v realizácii	21 752 tis. €
• Čerpanie fondov Cesty KSK 12 v realizácii	4 991 tis. €
• Čerpanie fondov HU/SK 2007–2013 projekt „KAPA“	
• V realizácii	947 tis. €
• Dotácia štátu výtlky po zime 2012/2013	1 116 tis. €

Z uvedeného je evidentné, že v podmienkach Košického samosprávneho kraja predstavujú zdroje EÚ doplnkový nástroj financovania cestnej siete.

V rámci programového obdobia 2007-2013 mal Košický samosprávny kraj pre oblasť dopravnej infraštruktúry ciest II. a III. triedy možnosť čerpať prostriedky v rámci **Regionálneho operačného programu**. V rámci Prioritnej osi 5: regionálne komunikácie zabezpečujúce dopravnú obsluhu regiónov KSK podal v roku 2008-9 dovedna 5 projektových žiadostí v celkovom objeme vyše 10,5 mil. eur. V rámci ďalšej výzvy 12/2012 (kód výzvy ROP-5.1-

2012/01). Zastupiteľstvo KSK na svojom 20. zasadnutí konaného dňa 25. 2. 2013 schválila spolufinancovanie ďalších piatich projektov.

Ďalšia výzva z ROP bola zameraná na tie oblasti samosprávnych krajov, ktoré v roku 2010 zasiahli ničivé povodne. Bola pripravená v súlade s Uznesením Vlády SR č. 566/2010. O priebehu povodní a škodách na majetku KSK bola spracovaná „Správa o priebehu povodní“, ktorá bola Zastupiteľstvom KSK vzatá na vedomie Uznesením č. 128/2010. V nej boli vyčíslené škody a vymenované konkrétne poškodené úseky ciest v zmysle vyhlášky Ministerstva životného prostredia č. 251/2010 zo 17. Mája 2010, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o vyhodnocovaní výdavkov na povodňové zabezpečovacie práce, povodňové záchranné práce a povodňových škôd. V súlade s touto výzvou Zastupiteľstvo KSK na svojom 21. zasadnutí dňa 29. 4. 2013 prijalo uznesenia č. 559/2013 a 560/2013 o spolufinancovaní dvoch projektov. V rámci tejto výzvy bol pre KSK schválený jeden z týchto projektov „Cesty KSK 12- obnova povodňami poškodených ciest v okrese Gelnica“.

Tabuľka 1 prehľad aktuálne realizovaných projektov v rámci ROP

Názov projektu	Územie kraja	Dĺžka renovovaných ciest	Finančná čiastka po verejnom obstarávaní	Zmluvný zhotoviteľ
Cesty KSK 6	Košice – okolie	24,082 km	3 518 900,00 €	STRABAG s.r.o.
Cesty KSK 7	Sp. Nová Ves a Gelnica	31,786 km	5 089 000,01 €	EUROVIA SK a.s.
Cesty KSK 8	Trebišov a Sečovce	30,652 km	4 298 700,00 €	EUROVIA SK a.s.
Cesty KSK 9	Michalovce a Sobrance	27,621 km	3 902 800,00 €	EUROVIA SK a.s.
Cesty KSK 10	Rožňava	30,611 km	4 939 125,00 €	STRABAG s.r.o.
Cesty KSK 12	Povodne - Gelnica	10,001 km	1 944 000,00 €	Doprastav a.s.
spolu		154,759 km	23 692 525,01 €	



Obrázok 1 Prestavba križovatky v Spišskej Novej Vsi na okružnú- autor Ing. Erik Jurko SC KSK



Obrázok 2 Prestavba križovatky v Spišských Vlachochoch na okružnú, autor Ing. Erik Jurko SC KSK

2 Zhodnotenie výhod a nevýhod čerpania zdrojov EÚ z Regionálneho operačného programu:

Výhody:

1. Zdroje EÚ (ROP) sú nenávratné zdroje bez veľkého finančného zaťaženia KSK, z vlastných zdrojov KSK bude spolufinancovaných 5 % z nákladov. Isté navýšenie výdavkov však prináša administratívna príprava projektových žiadostí, množenie a overovanie dokumentov vo veľkom rozsahu, ale aj samotná realizácia stavebných prác. Na cestách boli prostredníctvom SC KSK uskutočnené prípravné práce. Zvýšenie

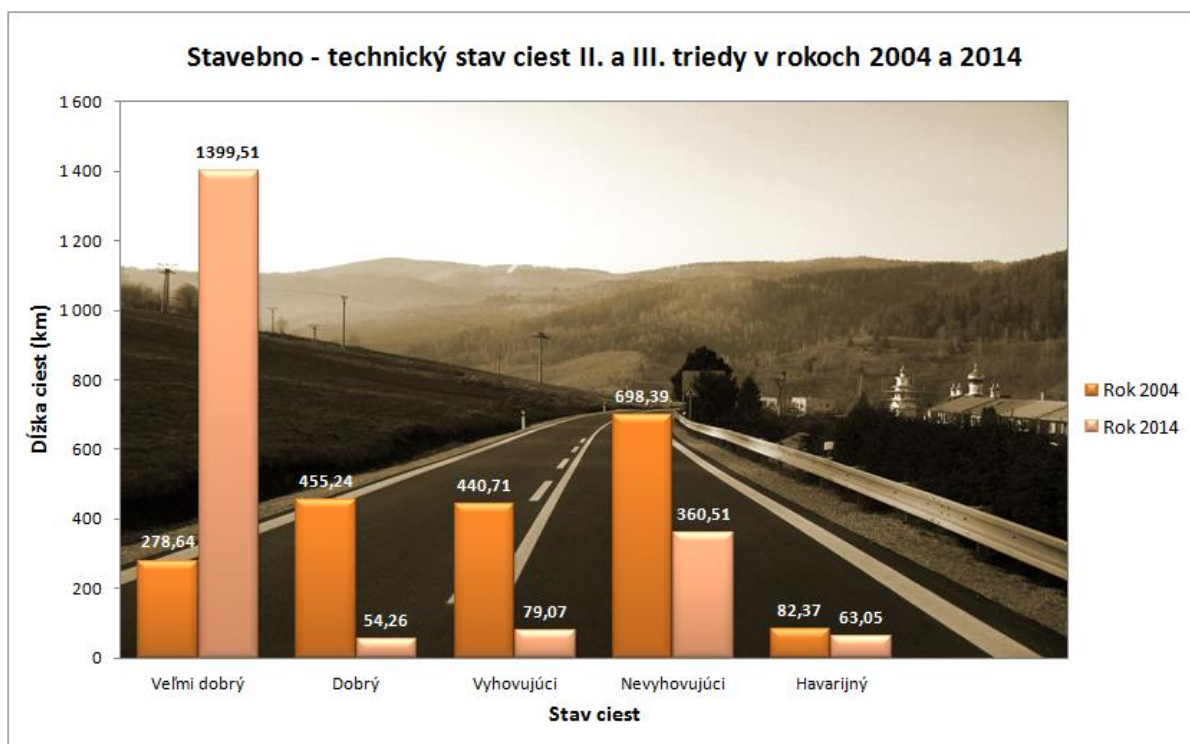
- výdavkov bežného rozpočtu prinieslo aj zabezpečenie stavebného dozoru stavieb - častejšia práca v teréne aj v mimopracovných dňoch.
2. Možnosť realizovať väčší rozsah prác v rámci jednej výzvy v synergii s predchádzajúcimi projektmi a zároveň podporiť odľahlé územia kraja, ktoré boli oprávnené čerpať pomoc.
 3. Zdroje boli alokované priamo pre jednotlivé samosprávne kraje v určitom finančnom rámci, z ktorého pri projekčnej príprave bolo možné vychádzať.
 4. Možnosť realizovať projekty systémom predfinancovania – úhrada faktúr zhotoviteľom až po pripísaní prostriedkov na účet kraja. Platby prebiehajú bez zaťaženia rozpočtu (dĺžka finančných procesov od podania žiadosti o platbu po úhradu trvala 3 -4 týždne).

Nevýhody:

1. Konkrétne definície oprávnených úsekov ciest – diskvalifikačná podmienka spájania pólův a nepólův rastu, (t. z. stavebno-technický stav ciest a dopravný význam komunikácií nebol rozhodujúcim kritériom pri výbere úsekov)
2. Obmedzenia maximálnych nákladov pre jeden projekt, ale aj na km rekonštruovanej cesty - nemožnosť realizovať niektoré mostné objekty, nakoľko nebol zadefinovaný v ROP samostatný finančný ukazovateľ.
3. Nemožnosť zmeniť technické riešenia počas realizácie stavebných prác. Rozdiely oproti projektovej dokumentácii spôsobené napr. zisteniami počas stavebných prác, ale napr. aj preložky inžinierskych sietí v rámci stavieb, sú neoprávnené.
4. Zdlhavé administratívne procesy (od podania projektovej žiadosti po samotnú realizáciu prác uplynulo v podmienkach KSK spravidla 12 až 18 mesiacov)
5. Vysoké riziká pri procesoch verejného obstarávania.

3 Stavebno - technický stav ciest II. a III. triedy vo vlastníctve KSK

V nasledujúcom obrázku je v grafickom vyjadrení evidentný dopad/ prínos finančných intervencií v stave cestnej siete kraja. Z grafu je evidentné, že pri prevzatí cestného majetku od štátu bolo v stave „veľmi dobrom“ len 278,64 km ciest. Dĺžka týchto ciest do roku 2014 po zrealizovaní projektov z rôznych zdrojov financovania vzrástla na 1399,51 km. Došlo poklesu dĺžky ciest v nevyhovujúcom stave z 698,39 km na 360,51 km ako aj ciest v havarijnom stave z 82,37 km na 63,05. Nadalej sa javí relatívne vysoký podiel ciest v havarijnom stave, ide o úseky ktoré napríklad nevyhovovali podmienkam a kritériám čerpania pomoci, alebo sú aktuálne z posledného obdobia.



Obrázok 3 Porovnanie stavebno – technického stavu ciest v rokoch 2004 a 2014 po vykonaní prehliadok 2015 [zdroj: www.scksk.sk]

V projektov Cesty KSK 6 - 10 boli obnovené také úseky ciest ako frekventovaná cesta medzi Košickými Olšanami a Rozhanovcami, či cesta v obci Markušovce s významnou kultúrnou pamiatkou - kaštieľom, ktorý ročne navštívia tisícky turistov. Obnovená bola aj cesta zabezpečujúca prístup k unikátnemu drevenému kostolíku – chránenej pamiatke UNESCO v obci Ruská Bystrá. Obnovené boli cesty III. triedy do obcí Vinné, Budkovce, Sliepkovce či Jenkovce. V jednej časti bola zrekonštruovaná cesta využívaná obyvateľmi Hnileckej doliny, ako aj obce Mlynky - prostredníctvom obnovy cesty II/546 spájajúce obce Hnilec - Švedlár a Nálepkovo a Závadku a cesty II/535 a II/533 spájajúcej obce Mlynky - Dedinky. Obnovy sa dočkala aj exponovaná časť cesty III/0502211 Sečovce - Zemplínska Teplica s pokračovaním na Kravany, ktorú poškodila ťažká kamiónová doprava pri vyhábaní sa spoplatneným úsekom na

ceste I/79 (na ceste sú v súčasnosti prijaté opatrenia na zákaz tranzitnej dopravy) . Po realizácii stavebných prác projektu Cesty KSK 12 bude cesta II/546 aj vo zvyšných 10 km obnovená. Celkovo tak vďaka zdrojom ROP bolo v roku 2014- 2015 obnovených 154,759 km ciest a 9 mostov v celkovom finančnom objeme 23 692 525,01 €.

V programovacom období 2014-2020 KSK budú samosprávne kraje môcť čerpať zdroje EÚ najmä v rámci Integrovaného regionálneho operačného programu /IROP/ KSK predbežne spracoval výber potenciálnych projektov (úsekov). Zásobník vzišiel z vyhodnotenia projektov uvedených v Regionálnom Master pláne (schválený 8/2013 Zastupiteľstvom KSK). Jednotlivé projekty boli posudzované z dvoch klasifikačných úrovní, a to na úrovni výberových (kvalitatívnych) a kvantitatívnych kritérií generujúcich konečné poradie projektov z hľadiska ich celospoločenských prínosov. V prvej fáze hodnotenia boli stanovené striktné podmienky a predpoklady začlenenia opatrení podľa vlastností predmetnej infraštruktúry vo vzťahu k splneniu hodnotiacich kritérií. V rámci predselekčných kritérií spočívalo hodnotenie projektov v troch nadväzujúcich úrovniach:

1. konektivita, t.j. napojenie regionálnej infraštruktúry dotknutej navrhovanými opatreniami na transeurópsku cestnú dopravnú sieť,
2. synergia, t.j. doplnkovosť s investičnými intervenciami v podobe veľkých projektov nadnárodnej a národnej cestnej dopravnej siete v operačných programoch OPD 2007 – 2013 a OPII 2014 – 2020,
3. ekonomický rozvoj – potenciál priemyselných parkov a centier KURS.

Záverečnou fázou hodnotenia a selekcie projektov cestnej infraštruktúry, ktoré boli identifikované na úrovni predselekčných kritérií, bola zjednodušená kalkulácia ekonomických, resp. celospoločenských prínosov projektov.

4 Špecifický cieľ č. 1.1.1. Zlepšenie dostupnosti k infraštruktúre TEN-T a cestám I. triedy s dôrazom na rozvoj multimodálneho dopravného systému

Výsledky podpory:

- zlepšenie napojenia regiónov na cesty I. triedy a infraštruktúru TEN-T, čím sa napomôže vyváženějšíemu územnému rozvoju a umožní sa prístup k základným sociálnym službám;
- kvalitná cestná infraštruktúra vytvorí podmienky pre hospodársky rast a zároveň nebude svojimi vlastnosťami limitovať vnútorný potenciál kraja;
- zlepšenie stavebno-technického stavu cestnej siete s dopadom na zlepšenie bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky, zníženie nehodovosti, zníženie energetickej náročnosti dopravy, zníženie negatívnych dopadov na ŽP, zlepšenie podmienok pre cestnú hromadnú dopravu ako súčasti multimodálneho systému VOD a tvorbu integrovaných multimodálnych systémov dopravy;
- zmiernenie negatívnych dopadov cestnej premávky (najmä tranzitnej a nákladnej dopravy) na obyvateľstvo miest a obcí a zvýšenie kvality ich života cestou budovania nových úsekov ciest.

4.1 Aktivity a opatrenia špecifického cieľa č.1.1.1

Cieľ bude dosahovaný realizáciou nasledovných aktivít:

- rozvoj miestnych/regionálnych plánov udržateľnej mobility ako predpokladu pre všetky nasledujúce navrhované intervencie do dopravného systému;

- rekonštrukcia/modernizácia ciest II. a III. triedy (výnimočne ciest III. triedy, s podmienkou priameho napojenie na sieť TEN-T);
- výstavba nových úsekov ciest II. a III. triedy (výnimočne ciest III. triedy);
- príprava projektovej dokumentácie, vypracovanie štúdií uskutočniteľnosti a vykonanie bezpečnostného auditu alebo inšpekcie. [1]

5 Záver

Zdroje EÚ tak predstavujú bezpochyby dôležitý nástroj rozvoja Košického samosprávneho kraja nielen pre oblasť dopravnej infraštruktúry. Tvorili doposiaľ významný doplnkový nástroj k vlastným a návratným zdrojom KSK (približne 1/3 všetkých investícií od roku 2005 predstavujú fondy EÚ). V snahe čerpať zdroje EÚ aj v budúcom programovacom období vyvíjal KSK maximálne úsilie pri tvorbe Integrovaného regionálneho operačného programu (schválený 12/2014). Oblasť ciest II. a III. triedy je samostatný špecifický cieľ s previazaním na rozvoj verejnej osobnej dopravy a napojenie na sieť TEN-T. Zdroje EÚ na rozdiel od ROP budú v IROP-E sústredené na zlepšenie dostupnosti regiónov k nadradenej dopravnej infraštruktúre (sieť TEN-T). Aj v tomto procese je dôležité uviesť, že zdroje v budúcom programovacom období, ktoré predbežne boli alokované pre KSK nebudú postačovať na odstránenie všetkých nedostatkov cestnej siete. Je potrebné zlepšiť komplexné nastavenie financovania cestnej infraštruktúry krajov. Aktuálne prebieha v KSK spracovanie „Stratégie trvalej udržateľnosti financovania ciest II. a III. triedy v Košickom kraji“. Stratégia má byť ukončená v mesiaci 9/2015.

Referencie/Odkazy

[1] Regionálna integrovaná územná stratégia Košického samosprávneho kraja- pracovná verzia dokumentu 6/2015.

Informácia o autorovi

Ing. Dana Alezárová, Košický samosprávny kraj, Námestie Maratónu mieru 1, Košice 042 66
Dana.alezarova@vucke.sk

Ing. Dana Alezárová pracuje na Košickom samosprávnom kraji v odvetví cestného hospodárstva od roku 2003, aktuálne v pozícii administrátora projektov na odbore investícií, prípravy a implementácie projektov. Od roku 2004 je projektovou manažérkou pri príprave a implementácii mnohých investičných projektov v pôsobnosti Košického samosprávneho kraja - realizované boli s kolegami Ing. Petrom Resteiom a zamestnancami Správy ciest KSK.

Informácia o autorovi

Ing. Peter Restei, Košický samosprávny kraj, Námestie Maratónu mieru 1, Košice 042 66
Peter.Restei@vucke.sk

Ing. Peter Restei pracuje na Odbore dopravy Úradu Košického samosprávneho kraja ako referent pozemných komunikácií. S kolegynou Ing. Danou Alezárovou a Správou ciest KSK spolupracuje na príprave a implementácii mnohých investičných projektov v pôsobnosti Košického samosprávneho kraja.