

**DOPRAVNÁ SEKCIA HOSPODÁRSKEJ KOMORY ČESKEJ
REPUBLIKY (HK ČR)**

A

**SEKCIA DOPRAVY SLOVENSKEJ OBCHODNEJ
A PRIEMYSELNEJ KOMORY (SOPK)**

**MEMORANDUM O PRIORITÁCH
V DOPRAVNEJ INFRAŠTRUKTÚRE
V RÁMCI HLAVNEJ SIETE TEN-T
(CORE CORRIDOR TEN-T)
MEDZI ČESKOU REPUBLIKOU
A SLOVENSKOU REPUBLIKOU**

V zmysle Memoranda o spolupráci medzi HK ČR a SOPK zo 22. marca 2016 a Štatútu spoločného hospodárskeho výboru HK ČR a SOPK zo 6. júna 2016 sa predsedovia Dopravnej sekcie HK ČR a Sekcie dopravy SOPK (predsedovia sekcií) na spoločných rokovaníach v Bratislave v marci 2026 zhodli na nasledujúcich záveroch, ktoré budú tlmočiť vládam svojich krajín:

I. Príprava prioritných českých a slovenských diaľnic

- 1.1 Predsedovia sekcií oceňujú pokrok pri príprave výstavby diaľnice D35 v ČR v smere na Mohelnicu ako alternatívy D1 v ČR a súčasne aj pokrok pri príprave a realizácii stavieb na severojužnej diaľnici D55.
- 1.2 Predsedovia sekcií oceňujú v SR spustenie úseku diaľnice D1 s tunelom Višňové medzi Žilinou a Martinom do prevádzky, pripravované spustenie do prevádzky obchvatu Ružomberka, D1 Hubová – Ivachnová a spustenie výstavby diaľnice D3 do Česka a Poľska. Spôsob financovania síce vytvára reálny finančný predpoklad na začatie prioritných projektov v najbližšom období, ale zároveň sa otvára otázka reálnych schopností štátu zabezpečiť financovanie väčšieho počtu projektov v budúcnosti.
- 1.3 Neustávajúce námietky ekologických aktivistov, mimovládnych organizácií spochybňujúcich stavebné povolenia na stavbu diaľnic TEN-T D49 Hulín – Fryšták/Zlín v ČR, D49 Vizovice – hranica SR a úseku D1 Turany – Hubová v SR (napriek súhlasu DG ENV Európskej komisie s variantom V1o z roku 2013) poukazujú na nedostatky v zákonnom rámci. Hlavne v oblasti životného prostredia, prírody, nesprávnych postupov pri ochrane vodných útvarov v Chránenej vodohospodárskej oblasti Veľká Fatra, čo umožňuje opakované napádanie rozhodnutia ekologickými mimovládnymi organizáciami. Tým sa neprimerane predražuje a predlžuje výstavba.

II. Odporúčania predsedov sekcií

2.1 Urýchliť inžiniersku prípravu stavieb a začať realizáciu prioritných infraštruktúrnych dopravných projektov v Českej republike a v Slovenskej republike, nakoľko Česko a Slovensko sú druhými najväčšími partnermi v exportoch.

II.A. V oblasti diaľnic a rýchlostných ciest:

2.2 **V Českej republike pokračovať v realizácii diaľnice D49, a to ako súčasť európskej siete „Core Corridor TEN-T“ a sprevádzkovať v roku 2026 úsek D49 4901 Hulín – Fryšták/Zlín, urýchliť projektovú prípravu nadväzujúcich stavieb D49 v úseku Fryšták – Lípa, pokračovať v stabilizácii trasy a v projektovej príprave na Vizovice a ďalej na hranicu ČR/SR, Střelná.**

2.3 **V Slovenskej republike pripraviť a začať realizáciu nadväzujúcej rýchlostnej cesty R6 Lazy pod Makytou – Púchov (Core Corridor TEN-T) s napojením na D1/E50/E75 a realizovať tak zásadný posun v prepojení Slovenskej republiky a Českej republiky. V prvej etape realizovať úsek Púchov – Mestečko.**

2.4 **Vládou Slovenskej republiky urýchlene zaradiť medzi strategické investície R6 Púchov – Střelná/hranica SR/ČR, ako v roku 2024 sľúbili reprezentanti exekutívy SR na medzinárodnej konferencii v Luhačoviciach 26. 9. 2024.**

2.5 **Na R6 v SR urýchlene realizovať do roku 2030 výstavbu prvého úseku Púchov – Mestečko v smere k D49, nakoľko ČR v roku 2026 otvára do prevádzky prvý úsek D49 Hulín – Zlín a pripravuje tender na úsek Zlín – Vizovice k hranici SR. V prvej etape postačuje polovičný profil rýchlostnej cesty R6 v úseku Mestečko – štátna hranica.**

2.6 V SR pripraviť projekty na úsek rýchlostnej cesty R5 k hranici ČR.

2.7 Urýchliť prípravu a výstavbu ďalších úsekov D35 Hradec Králové – Olomouc.

2.8 Realizovať urýchlene výstavbu úseku R3 Martin – Rakovo v SR, ktorý patrí do „Core Corridor TEN-T“.

II.B. V oblasti železničnej infraštruktúry:

2.9 Realizovať modernizáciu 9. základného železničného koridoru v TEN-T v úseku Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč – Púchov a VRT Brno – Bratislava – Budapešť.

II.C. V oblasti vodnej dopravy:

2.10 S ohľadom na stále ešte existujúcu projekciu TEN-T koridorov na európskej úrovni neodstupovať od prípravy splavnenia rieky Moravy, v prvej etape z Otrokovic k rieke Dunaj.

II.D. Pokiaľ ide o odstraňovanie byrokratických bariér:

2.11 Požadovať v EK revíziu opatrenia, ktorým došlo k rozšíreniu rozsahu nariadenia ES č. 561/2006 cez nariadenie EÚ č. 165/2014 o tachografoch aj na vodičov prepravujúcich tovar s hmotnosťou od 2,5 do 3,5 tony, ak prekročia hranice na vnútornom trhu EÚ. Byrokratizuje sa podnikanie malých a stredných podnikateľov a zhoršuje sa ich konkurencieschopnosť a následne konkurencieschopnosť EÚ.

2.12 Predsedovia sekcií konštatujú, že v spoločnosti a v EÚ pretrvávajú komplikované byrokratické prostredie, ktoré je často nepredvídateľné a vytvára skôr nevhodný priestor pre stavebné zámery diaľnic a podnikanie v doprave.

2.13 Prijat' legislatívne úpravy smerujúce k väčšej flexibilitě na trhu práce, predovšetkým v kategórii sezónnych prác alebo dočasných pracovných výpomocí.

2.14 Predsedovia sekcií upozorňujú na stále sa prehlbujúci nedostatok stavebných materiálov, zvlášť potom drveného i ťaženého kameniva. Nedostatok je spôsobený komplikovanosťou legislatívnych procesov neumožňujúcich v tomto dôsledku rozšírenie existujúcich či otvorenie nových ložísk. Hrozí vážne riziko nedostatku kameniva z domácich zdrojov a tým výrazný nárast ceny a environmentálneho zaťaženia dovozu kameniva zo zahraničia.

II.E. V oblasti Green Deal:

2.15 Presadzovať revíziu systému rozšírenia európskeho systému obchodovania s emisiami na dopravu vo forme emisných povoleniek ETS 2, v ideálnom prípade povolenky ETS 2 vôbec neaktivovať a stanoviť horný cenový limit pre obchodovanie s emisnými povolenkami ETS 1.

2.16 Predsedovia sekcií zdôrazňujú potrebu investovať výnosy emisných povoleniek z dopravy do dopravnej obslužnosti a infraštruktúry ciest a diaľnic. Podnikateľský sektor generuje temer všetky príjmy verejných rozpočtov. Podnikatelia majú preto právo očakávať, že zásadné zmeny v oblasti Green Deal a súvisiaca regulácia budú podložené analýzami a nebudú stavané len na ideológii. Zelenú transformáciu je možné robiť premyslene, ale nesmie ničieť konkurencieschopnosť Európskej únie, Českej republiky a Slovenskej republiky.

III. Záverečné ustanovenia

3.1 Toto Memorandum nemá priamy záväzný charakter. K jeho konkrétnemu naplneniu sú potrebné osobitné zmluvné dojednania. Strany tohto memoranda si sú vedomé, že praktické napĺňanie Memoranda je podmienené participáciou ďalších strán. Strany tohto Memoranda budú pri jeho napĺňaní postupovať vo vzájomnej zhode a pri predchádzajúcej plnej informovanosti, tak aby nedochádzalo k prípadným škodám na strane ktorejkoľvek strany.

3.2 Toto Memorandum sa uzatvára v dvoch autentických vyhotoveniach, z ktorých každá strana obdrží jedno vyhotovenie.

3.3 Signatári tohto Memoranda vyhlasujú, že si toto Memorandum prečítali, že porozumeli jeho obsahu, že toto Memorandum bolo uzatvorené na základe pravdivých údajov a predstavuje prejav skutočnej, slobodnej a vážnej vôle strán a ako také ho potvrdzujú svojimi podpismi.

V Bratislave, 20. marca 2026

Michal Štefl

predseda Dopravnej sekcie HK ČR
viceprezident HK ČR

Ján Mišura

predseda Sekcie dopravy SOPK