

V kontexte európskej dopravnej politiky sa Slovensko uznesením vlády zaviazalo, že zvýši podiel železníc na celkovej preprave tovaru na 30 % do roku 2030 a do roku 2050 až na 50 %. V skutočnosti však tento podiel neustále klesá a nie je jasné, aké postihy nás čakajú, ak sa to nezmení. K tejto i ďalším kľúčovým otázkam sme požiadali o názor Ing. Slavomíra PODMANICKÉHO, generálneho riaditeľa spoločnosti REMING, a. s., a predsedu Spoločnosti PSKD – Prevádzka a stavby koľajovej dopravy.

Železničná doprava potrebuje ambicióznejšiu stratégiu



Ako hodnotíte súčasnú úroveň modernizácie a rozvoja železničnej a koľajovej dopravy na Slovensku?

Už dlhodobo upozorňujem na fakt, že sa koľajová doprava na Slovensku buduje do značnej miery nekonceptne. V roku 2014 sme sa tešili na tzv. master plán, z ktorého sa, žiaľ, vykľul len akademický dokument bez konkrétnych záverov. Nie je z neho možné vyčítať stratégiu štátu, či chce modernizovať len hlavné koridory siete TEN-T, teda – Bratislava – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou, Žilina – Čadca a Kúty – Bratislava – Rusovce (kedysi až Štúrovo), ale aj ako, na aké parametre. Alebo sa chce venovať aj modernizácii iných dôležitých tratí, akou je napríklad južný ťah Bratislava – Zvolen – Filakovo – Košice, ktorý je veľmi dôležitý aj z hľadiska manažmentu rizík. A ak, mal by sa južný ťah zdvoj-

koľajniť, elektrifikovať, alebo inak modernizovať? Takéto zámery nie sú v master pláne konkretizované.

Dlhodobý koncepčný prístup nahradilo operatívne riadenie, ktoré hasí najakútnejšie problémy. To sa odráža aj na projektovej príprave. Neplánuje sa dlhodobá a s nemennou koncepciou, neanalyzuje sa, nerobia sa štúdie a prieskumy, kým si ich nevyžiada Európska komisia ako podmienku pre financovanie projektov. Kým vo vyspelom svete až 60 % financí a času ide na štúdie, analýzy, posudzovanie vplyvu na životné prostredie a zvyšných 40 % sa investuje na samotné projektové práce a inžiniersku činnosť, u nás je to presne naopak. Navyše cítim ešte aj tendenciu skracovať čas projektantom na ich koncepcnú a dôkladnú prácu.

Ako sa takýto stav odzrkadľuje na hospodárení projektových spoločností?

Minulý rok neboli na železnici vypísané žiadne veľké súťaže, a dokonca ani tie malé. To spôsobilo našej spoločnosti REMING CONSULT, a. s., značný prepad tržieb. Nemôžem hovoriť za ostatné projektantské spoločnosti, ale myslím, že rovnako pokles pocítili aj ony, najmä v porovnaní s rokom 2015, kedy vrcholil tlak na dočerpanie Operačného programu Doprava. Takýto útlm je na škodu najmä plynulej a kontinuálnej prípravy stavieb a rovnako na udržanie koncepcie a celkovej stratégie rozvoja železničnej dopravy. Operačný program Integrovaná doprava končí v roku 2020, preto už teraz treba hľadať zdroje, z ktorých sa bude modernizovať železnica v ďalšom období. Na najbližšom Fóre koľajovej dopravy, ktoré sa uskutoční 14. a 15. marca v Bratislave, budeme o týchto témach diskutovať, aj o tom, akú má vlastne rezort dopravy koncepciu a či má vlastne záujem o dlhodobú nemennú stratégiu.

Máte pripravené odporúčania, ktoré dokážu pomôcť efektívnemu a systematickému financovaniu koľajovej dopravy?

Základný problém nie je ani v tom, že budovanie železničnej a koľajovej dopravy je dlhodobo podfinancované, ale že železničná doprava nemá už dlhé roky potrebnú podporu a nie je už dlhé roky prioritou ministerstva dopravy a výstavby. Ak si porovnáme, koľko finančných prostriedkov bolo vynaložených na údržbu, modernizáciu alebo výstavbu jedného kilometra železníc na Slovensku a koľko v Česku, zistíme, že ide približne o rovnaké číslo, napriek tomu sme však za našimi su-

sedmi výrazne pozadu. Niektorí vidí príčiny v predražovaní alebo korupcii, ukazuje sa však, že ide najmä o dôsledok dlhodobého nekonceptného prístupu. V Českej republike začali financovať železnice už z druhej kupónovej privatizácie a následne zriadili Státní fond dopravných infraštruktúr, ktorý nám môže poslúžiť ako vzor pri konzistentnom riadení, strategickom plánovaní a predovšetkým pri stabilnom financovaní údržby a rozvoja dopravy.

Na začiatku rozhovoru sme hovorili o kontexte európskej dopravnej politiky. Ako hodnotíte prístup EÚ k budovaniu železničnej infraštruktúry?

Momentálne sme svedkami výraznej zmeny v prístupe Európskej komisie pri schvaľovaní financovania projektov. Kým v minulosti bola kvalita a dosiahnutie parametrov modernizácie tratí, napríklad na rýchlosť 160 km/h prioritou, dnes je na prvom mieste ekonomickosť projektu. Ak nie sme schopní dostatočne obhájiť efektívnosť modernizácie na 160 km/h, EK projekt nepodporí a my sme nútení „modernizovať“ na rýchlosť 100 km/h a často aj nižšiu. To je na jednej strane nekonceptné, pretože na takúto rýchlosť boli, obrazne povedané, projektované trate už za Márie Terézie, na druhej strane je to aj diskriminujúce, pretože členovia EÚ, ktorí majú modernizáciu za sebou, mohli modernizovať svoju železničnú sieť v plnom rozsahu aj napriek tomu, že nespĺňali také prísne podmienky ekonomickosti, aké musíme my spĺňať dnes.

A čo sa týka konkrétne slovenskej legislatívy?

Budovaniu železničnej dopravnej infraštruktúry by určite pomohla novelizácia niektorých zákonov a nový stavebný zákon, ktoré by okrem iného upravili pôsobnosť tretích strán v procesoch posudzovania vplyvov na životné prostredie (EIA), v územnom a v stavebnom konaní. Uvítali by sme, keby nový zákon zabránil zneužívaniu procesu EIA zo strany takých aktivistov, ktorí vytvárajú neadekvátne obštrukcie. Dalo by sa to dosiahnuť napríklad aj tým, že by aktivisti niesli zodpovednosť za škody, ktoré spôsobia pri presadení ich návrhov. Ďalej je potrebné, aby so zapracovaním alebo zamietnutím návrhov v procese EIA končila účasť týchto tretích strán. Momentálne je zákon postavený tak, že každý, kto vstúpi do konania EIA, sa stáva účastníkom aj územného, aj stavebného konania a kolaudácie.