

že od začiatku decembra funguje nový investičný a finančný nástroj určený pre čistejšiu a zelenšiu dopravu. Občania miest sa môžu tešiť na zvýšené investície do verejnej hromadnej dopravy, a to najmä pre autobusy. Ministri tiež hovorili o tom, ako lepšie napredovať v PPP-projektoch, o budúcnosti grantov, nových finančných nástrojov v rámci Európskeho fondu pre strategické investície, kombinovaní finančných nástrojov a o tom, ako prilákať nový súkromný a inštitucionálny kapitál do pripravovaných projektov.

**V júli 2016 bol v Moravskom Jáne sprevádzaný most ponad diaľnicu pre migrujúcu zver, vybudovaný v rámci cezhraničnej spolupráce. Aké sú prvé skúsenosti?**

Ekodukt bol postavený v rámci spolupráce medzi Slovenskom a Rakúskom pri ochrane životného prostredia v alpsko-karpatskom koridore na základe Memoranda o porozumení z 30. januára 2012. Hranica medzi Rakúskom a Slovenskom je miestom viacerých chránených krajinných oblastí a území Natura 2000, ktoré majú veľký význam pre faunu a flóru, ako aj pre rozvoj cestovného ruchu. Alpsko-karpatský región je zelená zóna a predstavuje rekreačné územie pre ľudí z Rakúska, Slovenska, Maďarska i Českej republiky. Nachádza sa v Národnom parku Donau-Auen, Neusiedlersee-Seewinkel, na sútoku riek Dunaj – Morava – Dyje, či v Malých a Bielych Karpatoch. Ak chceme toto územie aj naďalej využívať a odkázať ho neporušené aj budúcim generáciám, musíme pokračovať v cezhraničnej komunikácii a spolupracovať pri tvorbe a ochrane chránených území, podpore ekologických koridorov a neinvazívnom hospodárení v tomto regióne.

**Máte rozpracované alebo pripravujete ďalšie projekty cezhraničnej spolupráce?**

S Českou republikou pripravujeme na podpis medziministerskú dohodu o podmienkach prestavby hraničných železničných mostov na traťovom úseku Brodské – Lanžhot. Úsek

je súčasťou základnej siete TEN-T a medzinárodného koridoru Orient/East-Med. Na medzivládnej úrovni bola podpísaná dohoda o prepojení cesty I/11 v obci Mosty u Jablunkova a rýchlostnej cesty R5 v obci Svrčinovec. Na jej základe bude vybudované nové cestné prepojenie pre medzinárodnú cestnú dopravu bez obmedzenia. Podrobné určenie trasy a parametrov ciest v mieste prepojenia na slovensko-českej štátnej hranici bude vykonané na základe vzájomne skoordinovanej projektovnej dokumentácie. Nové cestné spojenie prispeje k rozvoju obchodu a ekonomických vzťahov medzi oboma štátmi, zvýši bezpečnosť v okolí existujúcej cesty I/11 a zlepší životné prostredie v intraviláne obce Svrčinovec.

S Maďarskom spolupracujeme na výstavbe nového cezhraničného cestného mosta cez Dunaj medzi Komáromom a Komáromom. Výstavbu mosta, ktorá by mala trvať dva roky už schválila Európska komisia a bude patriť k jednej z najväčších investícií v posledných rokoch. Stavebný projekt mosta a prízjazdových ciest na oboch stranách hranice je rozdelený na časti, ktoré majú postaviť maďarská a slovenská strana. Záujem je aj o výstavbu mosta pre peších a cyklistov medzi obcami Dobrohošť a Dunakiliti. Návrh medzivládnej dohody bol už zaslaný na posúdenie maďarskej strane. Ide o nový cezhraničný priechod, ktorý nie je súčasťou medzivládnej dohody o dopravnom charaktere ciest prechádzajúcich cez spoločnú štátnu hranicu. Maďarské ministerstvo nám zároveň zaslalo podnet na uzavretie dvoch dohôd o výstavbe nových mostov cez rieku Ipeľ. Tento bude predmetom najbližšieho rokovania expertov. V železničnej infraštruktúre plánujeme modernizáciu hraničných priechodov Rusovce/Rajka, Komárno/Komárom a Štúrovo/Szob.

S Rakúskom sme sa dohodli na zlepšení cestnej a koľajovej infraštruktúry medzi Bratislavou a Viedňou. Budeme spolupracovať pri plánovaní moderného a výkonného cestného spojenia oboch miest severne od rie-

ky Dunaj. Na slovenskej strane pôjde o diaľnicu D4 a na rakúskej strane o rýchlostnú cestu S8. Na základe výsledkov posúdenia vplyvov na životné prostredie bol určený budúci bod prepojenia oboch ciest v oblasti súčasného cezhraničného železničného mosta nad riekou Morava pri Devínskej Novej Vsi, resp. Marchegg. Dohoda sa týka aj spoločnej prípravy plánovanej štúdie o optimálnom napojení Bratislavy na trasu vysokorýchlostného železničného prepojenia z Viedne do Budapešti. Takisto zahŕňa modernizáciu koľajového spojenia medzi oboma mestami na úroveň interoperabilnej a elektrifikovanej železničnej trate s kapacitou, ktorá sa postupne prispôbuje aktuálnemu vývoju prevádzkových potrieb. Prednostne má byť využitá existujúca železničná infraštruktúra cez obce Devínska Nová Ves a Marchegg. Postupným zdvojnásobením trate a zavedením systému ERTMS do r. 2030 očakávame zvýšenie bezpečnosti tohto úseku, čím sa súčasne splnia požiadavky kladené na základnú sieť TEN-T.

S Poľskom vedieme intenzívny dialóg na úrovni expertov a pracovnej skupiny vytvorenej pri poľsko-slovenskej medzivládnej komisii pre cezhraničnú spoluprácu, ktorá má zhodnotiť dopravné prepojenia a rozhodnúť o ich postupnom zlepšovaní. Oba štáty zapojené do nákladného železničného koridoru č.11 deklarovali záujem pokračovať v spolupráci. Našou spoločnou snahou je zaviesť pravidelnú prevádzku na železničnej trati Sanok/Zagórz – Lupkow – Medzilaborce. Budú dohodnuté podmienky a časový rozvrh jász na rok 2017. Priestor na spoluprácu a budovanie nových prepojení tiež vidíme v urýchlčení otvorenia cezhraničných spojení pre nákladnú dopravu.

Spolupráca so susednými krajinami sa odvíja aj v rámci platforiem tzv. Slavkovskej spolupráce a spolupráce V4. Ide najmä o koordináciu spoločných stratégií, modernizáciu železničných tratí a tiež o výmenu skúseností a informácií v bezpečnosti cestnej premávky.

# Z pohľadu eurofondov sme na špici v rámci programov

*Spolu s Investičným plánom pre Európu zohráva Nástroj na prepájanie Európy významnú rolu pri riešení nedostatku investícií v Európe, čo Komisia považuje za jednu z hlavných priorít. Európsky rozpočet pre rok 2017 je zameraný na podporu zamestnanosti a rastu pričom dopravná infraštruktúra je základným predpokladom pre úspešný rozvoj investícií v jednotlivých krajinách. Na prípravu rozpočtu v rezorte dopravy sa publicista Jozef Šucha pýtal generálnej riaditeľky Sekcie rozpočtu a financovania na Ministerstve dopravy a výstavby Viery ŠOLTYSOVEJ.*

**Slovenská republika ako prvá z krajín V4 získala súhlasné stanovisko Európskej komisie k všetkým veľkým projektom z Operačného programu Doprava. Sú projekty v takom štádiu, aby sme nemali problémy vyčerpať peniaze z európskych fondov?**

**Aký je v súčasnosti stav čerpania eurofondov vo vašom rezorte?**

Z pohľadu eurofondov sme na špici v rámci všetkých operačných programov. Vezmite si, že v rámci celej Partnerskej dohody bolo doteraz vyčerpaných cca 300 miliónov eur, z



toho 200 miliónov je z Operačného programu Integrovaná Infraštruktúra. Zásľuhu na vyčerpaní prvých 200 miliónov majú hlavne fázané cestné projekty, ktoré sa začali robiť ešte z Operačného programu Doprava. Po možno trochu dlhšej, ale veľmi potrebnej príprave už rozbiehame aj nové projekty. V novembri sa rozbehla výstavba diaľničného úseku D1 Budimír – Bidovce, nasledoval úsek D3 Čadca Bukov – Svrčinovec a na jar sa pravdepodobne začne stavať diaľničný obchvat Prešova. V Košiciach sa v rámci nášho operačného programu rozbehla modernizácia električkových tratí s príspevkom 90 miliónov eur, nedávno sa začala aj veľká železničná modernizácia v úseku Púchov – Považská Teplá. Toto sú projekty, ktoré nám už v budúcom roku budú generovať výdavky a čerpanie sa hneď po ich eurofondovom zazmluvnení bude zvyšovať.

V rámci Operačného programu Integrovaná infraštruktúra máme už aj prvý schválený veľký projekt na Európskej komisii (D1 Hričovské Podhradie – Lietavská Lúčka, II. fáza). Za najdôležitejšie z hľadiska operačného programu sa dá pokladať vyhlásenie vyzvaní pre prijímateľov už na celú 3,7 miliardovú alokáciu. Procesy sú nastavené na plynulé kontrahovanie a čerpanie financií na jednotlivé projekty tak, aby sme sa vyhli tlakom na nárazové dočerpávanie alokácie na konci programového obdobia.

Do konca tohto roka vyčerpáme už celý záväzok podľa pravidla n+3, ktorý máme vyčerpať do konca budúceho roku. V roku 2017 si už teda budeme „ukrajovať“ záväzok voči Európskej komisii na rok 2018. Podľa našej dohody s EK sme sa totiž zaviazali vyčerpať určité množstvo z alokácie každé tri roky.

### **S akým objemom prostriedkov z EÚ sa počíta pre rok 2017?**

V rámci rozpočtu verejnej správy sú na rok 2017 pre Ministerstvo dopravy a výstavby SR rozpočtované prostriedky EÚ vo výške 871 297 338 eur.

**Vláda chce v plnom rozsahu využiť skutočnosť, že vodná doprava sa po prvý raz dostala medzi priority financované z fondov Európskej únie. Realizáciou projektov financovaných v rámci Operačného pro-**

**gramu Integrovaná infraštruktúra sa s akým finančným objemom sa v rokoch 2016 až 2020 počíta na rozvoj a modernizáciu dunajských prístavov a na zlepšenie splavnosti Dunaja.**

Víziou a cieľom ministerstva dopravy v oblasti vodnej dopravy je moderná, bezpečná a integrovaná infraštruktúra a prevádzka vodnej dopravy.

Vodná doprava sa po prvý raz dostala medzi priority financované z fondov EÚ. Realizáciou projektov financovaných v rámci Operačného programu Integrovaná Infraštruktúra a v rámci Nástroja na prepojenie Európy sa zabezpečí rozvoj a modernizácia dunajských prístavov a zlepší splavnosť Dunaja.

V rámci Operačného programu Integrovaná infraštruktúra je pre projekty na rozvoj, modernizáciu a rekonštrukciu infraštruktúry vodnej cesty Dunaj a modernizáciu a rozvoj infraštruktúry verejného prístavu v Bratislave vyčlenených 137 miliónov eur (zdroje EÚ+ štátny rozpočet). Z Nástroja na prepojenie Európy (CEF) získalo aktuálne ministerstvo dopravy 123 miliónov eur na modernizáciu a inováciu plavebných komôr na Vodnom diele Gabčíkovo. Z prvej výzvy v rámci nástroja CEF bude spolufinancovaná výstavba cezhraničného mosta Komárno – Komárom, na ktorý Slovensko získalo grant vo výške viac ako 47 mil. eur. Most má význam nielen v rámci cestnej, ale aj vodnej dopravy, primárne má slúžiť na prepravu tovaru do prístavu Komárno.

### **Uvažuje sa v rozpočte výhľadovo o zriadení národného vodného dopravcu?**

Vláda SR sa v svojom programovom vyhlásení na roky 2016 – 2020 zaviazala pripraviť podmienky pre zriadenie národného vodného dopravcu. V zmysle uvedeného sa Ministerstvo dopravy a výstavby SR zaviazalo vypracovať štúdiu realizovateľnosti zriadenia národného vodného dopravcu vrátane právnej analýzy legislatívy EÚ. Finančné prostriedky na vypracovanie tejto štúdie sú rozpočtovo kryté. Následne sa budú implementovať výsledky tejto štúdie, pričom v prípade, ak na implementáciu výsledkov štúdie budú nevyhnutné aj finančné prostriedky, tieto si bude ministerstvo uplatňovať v rámci prípravy roz-

počtu verejnej správy na príslušný rozpočtový rok.

### **Údržba a opravy ciest prvej triedy sú dlhodobou podfinancované. Hľadá sa spôsob ako zabezpečiť do budúcnosti ich priebežné dostatočné financovanie?**

Rezort dopravy si plne uvedomuje význam ciest I. triedy. Dokonca aj projekt „Hodnota za peniaze“ Ministerstva financií SR potvrdil, že na opravu a údržbu ciest I. triedy by mal ísť každoročne oveľa vyšší objem finančných prostriedkov. Tento projekt uvádza ako jedno z opatrení, hľadať možnosti zvýšenia výdavkov na tento účel, pričom gestormi sú ministerstvo dopravy a ministerstvo financií. Na týchto cestách sa realizuje približne polovica všetkých dopravných výkonov. Viac áut na hlavných cestných ťahoch si vyžaduje ich modernizáciu a rozširovanie. Cesty I. triedy svojou kapacitou už v súčasnosti v mnohých úsekoch nepostačujú. Ministerstvu dopravy záleží na každom regióne, preto sa snažíme uľahčiť ľuďom, motoristom život aspoň modernizáciou existujúcich ciest, výstavbou obchvatov alebo budovaním mostov.

V minulom programovom období, v rámci Operačného programu Doprava, bolo postavených a zmodernizovaných až 650 km ciest I. triedy. Okrem zmodernizovaných úsekov na Slovensku pribudlo niekoľko úplne nových ciest, väčšinou obchvatov miest.

V týchto projektoch budeme pokračovať a v rámci nového Operačného programu Integrovaná Infraštruktúra plánujeme postaviť a zmodernizovať až 300 kilometrov ciest I. triedy. V najbližších rokoch sa tak ľudia po celom Slovensku môžu tešiť na nové, kvalitnejšie a modernejšie cesty prvej triedy. Z peňazí Európskej únie a štátneho rozpočtu pôjde na cesty I. triedy vyše 345 miliónov eur.

V tomto roku sme odovzdali do užívania projekty na cestách I. triedy financované z fondov EÚ v Bardejove (obchvat), I/73 Šarišský Štiavnik – Hunkovce, cestu Smilno – Svidník, priehlav v Námestove, Polomke, zrekonštruovali sme nevhodový úsek pri Rimavskej Sobote a ukončili sme rekonštrukciu neslávne známej “betónky” pri Sládkovičove.

Vo výstavbe je teraz most v Čadci a prístupová cesta na most v Komárne. V budúcom roku plánujeme začať s rekonštrukciou panelovej cesty Turčianske Teplice – Príbovce, a pripravujeme modernizáciu vybraných úsekov ciest a mostov I. triedy v celkovej dĺžke 190 kilometrov vo všetkých krajoch Slovenska, okrem Bratislavského, ktorý ako isto viete, nemôže eurofondy na tento účel využiť. Vďaka stavbe-no-bezpečnostným opatreniam sa zvýši bezpečnosť, odstránia sa problematické miesta a zníži nehodovosť na vybraných úsekoch po celom Slovensku.

Čo sa týka finančného zabezpečenia financovania opravy a údržby ciest I. triedy zo štátneho rozpočtu, tak práve v roku 2017 ide na tento účel o 8 miliónov viac (40 529 233 eur) ako to bolo v roku 2016. Je samozrejmé, že ani táto čiastka nie je postačujúca, ale ako bolo už povedané v úvode, úlohu najst ďalšie zdroje máme spoločne s ministerstvom financií, čiže bude rokovať o všetkých možnostiach financovania tohto účelu.