

Dopravná infraštruktúra potrebuje ďalšie financovanie



Dvadsiate storočie prinieslo so sebou nebývalý rozmach automobilizmu, dopravnej infraštruktúry a samotnej dopravy – individuálnej i hromadnej. Samozrejme, nepriniesol len pozitíva, ale má tiež negatívne dôsledky v podobe vplyvu na životné prostredie a zdravie všetkých živočíšnych druhov na Zemi. Vo výfukových plynach spaľovacích motorov sa vyskytuje niekoľko stoviek látok, ktorých škodlivý účinok je preukázaný a vyžaduje si prijímanie trvalých opatrení. Obmedzovanie škodlivých emisií výfukových plynov vozidiel prvýkrát zaviedli v roku 1968 v USA v štáte Kalifornia, kedy v amerických automobilkách nastalo doslova zdesenie. Potom nasledovali ďalšie štáty s emisnými limitmi. V roku 1971 sa k tomuto postupu pridala aj Európa. Praktická aplikácia emisných limitov sa začala uplatňovať normou označovanou ako „Euro 1“, ktorú Európska hospodárska komisia (EHK) predpisovala až

od roku 1992. Odtedy pravidelne každé štyri roky sa emisné limity vozidiel sprísňovali.

Emisné normy idú ďalej a najnovšie platia emisné limity „Euro 6“.

O tom, aký veľký význam svet pripisuje škodlivosti automobilových emisií, svedčí vlnajší vznik výboru Európskeho parlamentu (EP) EMIS po škandále podvádzania automobilky Volkswagen pri meraní emisií z jej áut. Hlavným cieľom výboru je vyšetriť porušenie alebo nesprávne aplikovanie práva EÚ v oblasti merania emisií bez toho, aby tým narušil právomoci národných súdov alebo Európskeho súdu.

Parlament a Rada Európskej únie okrem toho pracujú na novej a lepšej legislatíve pre túto oblasť.

Štátny tajomník Ministerstva dopravy a výstavby SR Viktor STROMČEK.

MERANIE U NÁS

Naše ministerstvo dopravy deklarovalo pripravenosť poskytnúť plnú súčinnosť EP pri riešení problému s meraním emisí v automobilovom priemysle. Slovenské orgány sú pripravené spolupracovať s ostatnými členskými štátmi pri riešení tohto problému a zároveň podporujeme všetky aktivity EP v tomto smere.

Jazdenie s autom bez platnej technickej (STK) a emisnej kontroly (EK) sa v zmysle platných predpisov aj v Slovenskej republike bežne pokutuje. V súčasnosti pokuta predstavuje 165 €. A motoristická verejnosť aj odborníci sa voči jej prísnosti a tiež výške ohradzujú. Argumentujú nedostatočnou sieťou staníc STK, ktorú stanovilo ministerstvo dopravy a tiež krátkosťou povinných lehôt kontrol.

Rezort na každý región určil istý počet stredísk, ktorý sa zvyšuje len ak je nedostatočná kapacita vyše 50 percent. Aj napriek tomu ministerstvo dostávalo podnety od ľudí. Aj keď rezortu to štatisticky vychádzalo tak, že stanice je v danom regióne dostatok, motoristi sa sťažovali na dlhé čakacie lehoty.

PRIPRAVUJÚ ZMENY

Preto ministerstvo chystá v novele zákona niekoľko zásadných zmien. Niečo je však už teraz inak. Každá stanica technickej kontroly však bude naďalej podliehať výraznej kontrole. To znamená, že bude musieť mať potrebné technické a materiálové zabezpečenie vrátane certifikovaného personálu, ktorý musí prejsť školiacim systémom. A v prípade, že niektorá stanica nedodrží zákon, odnímeme jej licenciu.

My sme najprv zmenili zákon o strediskách technickej kontroly, kde sme výrazným spôsobom posilnili dohľad a kontrolu. Dnes napríklad všetky strediská majú namontované kamery.

Pripravovaná liberalizácia trhu so stanicami technických kontrol má umožniť, že takúto stanicu si bude môcť založiť každý, kto splní zákonom stanovené podmienky. Vytvorenie strediska technickej kontroly nie je práve lacná záležitosť. Očakávame, že ich bude asi osemdesiat, ale to je náš odhad. Pre nás bude dôležité, že každý poskytovateľ bude musieť dodržiavať zákon a budeme ho veľmi prísne kontrolovať. Štát už nebude regulovať počet týchto staníc ako doteraz. To znamená, ak budú mať niektoré služby záujem rozšíriť si svoje dodatočné služby, bude im to umožnené. Zhruba do tisíc pracovných miest by malo vzniknúť týmto opatrením, keďže kontroly budú musieť zamestnať nových ľudí a revízných technikov. Teda novela zákona sa priaznivo dotkne zamestnanosti.

POKUTY MÔŽU KLESNÚŤ

Pokuty za chýbajúce alebo neplatné EK či STK by sa mali ešte v tomto roku znížiť. Tieto zmeny chce ministerstvo zapracovať do novely zákona o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách, ktorú chce predložiť do parlamentu v najbližších týždňoch. Očakávame jeho prerokovanie v Národnej rade SR tak, aby bol platný a účinný v prvom polroku budúceho roka.

Čo sa týka zníženia pokút za chýbajúcu technickú či emisnú kontrolu, zatiaľ nie je jasné, o koľko klesnú. Dajme tomu čas pri dokončení celého zákona. Pre ministerstvo nie je cieľom pokutovať motoristov, ale mať čo najbezpečnejšie autá na cestách. Rezort chce preto robiť aj osvetu v tom, aby sa vodiči registrovali do informačného systému, ktorý ich následne bezplatne upozorní na to, že majú ísť na technickú či emisnú kontrolu.

Zároveň sa prehodnotia aj intervaly kontrol pri jednotlivých vozidlách. Ministerstvo sa zaoberá aj možnosťou predĺženia lehôt, kedy je potrebné ísť na STK či EK napríklad pri traktoroch, príviesných vozíkoch či pri motocykloch. Pri niektorých je predpoklad, že od nich upustíme úplne.

CESTY – NECESTY

Do mojej pôsobnosti patrí tiež výstavba diaľnic a ciest – na Slovensku pre zložité geologické podmienky ako objektívny dôvod, ale aj pre iné, nie vždy jasne definovateľné príčiny veľmi problematická oblasť.

Stačí pripomenúť ešte Mečiarom stanovený termín dokončenia diaľnice D1 Bratislava – Košice v roku 2000, ktorý je námetom množstva bradatých tipov podobne, ako všetky nasledujúce a doteraz nedodržané termíny. Ten ostatný hovorí o pravdepodobnom slávnostnom otvorení celej diaľnice v roku 2024.

No s ohľadom na ozaj neuspokojivý stav cestnej infraštruktúry je rozpracovaných viacero projektov. Nielen diaľničných, ale aj cestných. Sú predmetom každého stretnutia primátorov a starostov na všetkých úrovniach.

Spomeňme aspoň tri z tých verejností najznámejších.

BETÓNKA ZMIZLA

Kto by si nepamätal desaťročia starú, betónovú cestu Senec – Sládkovičovo – Galanta, ktorá slúžila už v čase, keď sme o D1 z Bratislavy do Nitry len snivali. V auguste ju konečne nahradila kvalitná asfaltová vozovka s novými križovatkami a protihlukovými stenami za viac ako 20 miliónov eur. Až 85 percent z oprávnených nákladov bolo pokrytých z Európskeho fondu regionálneho rozvoja.

Rekonštrukcie takýchto ciest majú význam najmä pre obyvateľov dotknutého regiónu, ktorí sa do svojho cieľa dostanú rýchlejšie, komfortnejšie a hlavne bezpečnejšie.

Skúsenosti, ktoré sme získali, zúročíme pri ďalších podobných projektoch. Z Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020 budú financované obnovy aj ďalších betónových ciest v havarijnom stave. Najbližšie to bude rovnako neslávne známa betónka pri Turčianskych Tepliciach, ktorá sa začne rekonštruovať už v najbližších mesiacoch s tým, že prioritou je nielen budovanie diaľnic, ale sú ňou aj cesty I. triedy, pretože sú dôležitými tepnami, ktoré spájajú naše regióny.

DIAĽNICA D3 BUDE

Ešte v lete diskutovaný 5,6-kilometrový úsek diaľnice Čadca, Bukov – Svrčinovec postaví konzorcium okolo Strabagu za 239,1 milióna eur. V júni tento úsek mimovládna organizácia INEKO označila za predražený.

Predsa však bolo treba konať, pretože ide o jediný projekt, ktorý NDS môže financovať z Fondu na prepájanie Európy. Ten vyžaduje dokončenie do roku 2020, čo pri 48-mesačnej lehote výstavby si vyžadovalo začať ešte v uplynulej jeseni.

EUROFONDY AJ PRE D4

Bratislavský obchvat sa na celé mesiace stal predmetom pozornosti verejnosti. Najskôr pre svoje trasovanie, potom pre peniaze a výber dodávateľa, spôsob financovania a iné.

Vďaka zmenám v Operačnom programe Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020 (OPII) sa však podarilo nájsť dodatočné finančné prostriedky. Na výstavbu nultého obchvatu hlavného mesta D4/R7 ministerstvo z eurofondov uvoľní 51,7 milióna eur. Ide však len zlomok celkových nákladov.

Pred schválenými zmenami sa mohli peniaze z OPII použiť na výstavbu úsekov diaľnic D1 a D3. Na rozdiel od implementácie projektov na diaľniciach D1 a D3 Tiež ide o potrebný úsek, ktorý je navyše možné financovať z nového cezhraničného fondu Európskej únie CEF. Žiadosť o peniaze z tohto fondu bolo treba poslať najneskôr do 19. novembra, čo sme urobili. Prijímateľovi sú zdroje OPII poskytované formou nenávratného grantu, financovanie výstavby diaľnice D4 bude realizované návratnou formou pomoci cez finančné nástroje.

Cez finančné nástroje ministerstvo vyčlenilo z OPII 140 miliónov eur, z čoho na výstavbu diaľnic a rýchlostných ciest môže použiť 51,7 milióna eur. Ministerstvo chce financie do projektu obchvatu naliať cez Slovak Investment Holding. Rezort dopravy však v súčasnosti nepozná úsporu verejných financií, ktorú použitím európskych peňazí v danom projekte dosiahne.

PPP-projekt na výstavu časti diaľnice D4 spolu s rýchlostnou cestou R7 s celkovou dĺžkou 59,1 kilometra má podľa víťaznej ponuky konzorcia Obchvat Nula stáť 1,9 miliardy eur. V cene je zahrnutá výstavba a 30-ročná prevádzka a údržba obchvatu. Slovensko by tak malo koncesionárovi ročne platiť 56,7 milióna eur.

PREPOJENIE D4 S D1

Najstaršia slovenská diaľnica, presnejšie jej úsek Bratislava – Trnava už nevyhovuje súčasným požiadavkám kapacitne a ani technicky. Podľa vedenia rezortu dopravy na tomto úseku je rozostavených a pripravených 5 stavieb, ktoré vecne aj časovo koordinujú tak, aby bola minimalizovaná obmedzenosť dopravy na tomto úseku. Podľa názoru ministra Ďerseka „treba už konečne pohnúť s križovatkou Triblavina. Máme vydané určité stavebné povolenie. Na druhej strane, v súvislosti s pripravovaným obchvatom D4/R7 musíme zabezpečiť prepojenie diaľnice D4 s diaľnicou D1. Budeme musieť prekonať výškové rozdiely. Diaľnicu D1 budeme musieť zdvihnúť vyššie. To nebude malý zásah a my na to ešte nie sme pripravení. Keďže Španieli majú odovzdať diaľnicu D4 na jeseň roku 2020, my už teraz máme málo času na to, aby sme ten úsek s križovatkou pripravili dostatočne.

D1 si vyžaduje výškovú úpravu súčasnej diaľnice, čo si vyžiada zásadné obmedzenie dopravy na D1. Ľudia budú musieť mať obrovské pochopenie počas výstavby. Ak chceme mať polovičný obchvat Bratislavy, tak toto musíme preto dočasne strpieť. Musí to byť hotové do začiatku roka 2019.

Prípravy tunela Karpaty na diaľnici D4 sú už v plnom prúde a s ohľadom na najvyššiu prioritu tejto stavby bude pokračovať aj príprava s predpokladom obstarávania formou PPP-projektu.

CHÝBAJÚ PENIAZE

Ministerstvo dopravy žiadalo o zvýšenie rozpočtu z titulu výstavby diaľnic a ciest, ale vláda požiadavke nevyhovela.

V rozpočte na výstavbu diaľnic a rýchlostných ciest už nie sú žiadne financie do konca tohto volebného obdobia. Je tak možné, že úseky, ktoré by mali dostávať podľa plánov v roku 2020, môžu byť na dlhý čas posledné.

Všetky peniaze určené na tento účel sú už prakticky vyčerpané a rezort dopravy nevie, odkiaľ zoženie ďalšie prostriedky bez toho, aby nezatal štát ďalšiu sekeru. Minister ěrsek sa prihovára za otvorenie zákona o dlhovej brzde.

JASNÁ ISTOTA

Aktuálne je vo výstavbe osem diaľničných úsekov plus veľký obchvat Bratislavy. V nadchádzajúcich týždňoch by sa ešte mala začať výstavba diaľničného obchvatu Prešova, kde ministerstvo tlačí samospráva, verejnosť aj čas.

Podľa ministerstva dopravy výstavba týchto úsekov úplne vyčerpala peniaze z eurofondov určených na výstavbu diaľnic do roku 2020.

Akokoľvek plány ďalšej výstavby, či už z finančného pohľadu, alebo z pohľadu celkovej dĺžky úsekov, budú záležať od dodatočných zdrojov, ktoré sa nám podarí získať na výstavbu cestnej infraštruktúry.

TRANSAKCIA ROKA

Hoci rezort dopravy a vláda má s realizáciou projektov výstavby diaľničnej a cestnej siete viac problémov, predsa je tu tiež pozitívna správa. Prestížny magazín Project Finance International (PFI) vyhlásil PPP-projekt D4/R7 za najlepšiu transakciu roka v Európe. Ide o najprestížnejšie ocenenie v oblasti projektového financovania na celosvetovej úrovni. Ocenenie som prevzal v prvom fe-

bruárovom týždni na slávnostnom odovzdávaní cien v Londýne.

Ocenenie potvrdilo, že dobre riadená spolupráca medzi verejným a súkromným sektorom vo výstavbe je rýchlym a výhodným spôsobom financovania infraštruktúry. Považujeme za úspech, že kvalita a spôsob financovania tohto projektu boli ocenené aj na medzinárodnej úrovni. Projekt bratislavského obchvatu obstál v konkurencii infraštruktúrnych projektov z Nemecka, Portugalska alebo Írska.

Projekt D4/R7 je výnimočný z viacerých stránok. Prvý raz v histórii sa napríklad v rámci financovania projektu kombinuje využitie finančných nástrojov z Európskych investičných a štrukturálnych fondov prostredníctvom Slovak Investment Holding a použitie prostriedkov z Európskeho fondu pre strategické investície Ide o zatiaľ najväčší projekt podporený tzv. Junckerovým fondom v strednej a východnej Európe.

V rozhovore pre EurActiv.sk ho nedávno chválil aj výkonný riaditeľ EFSI Wilhelm Molterer. Označil ho dokonca za „dokonalý príklad“ kombinácie príspevkov z EFSI, štátneho rozpočtu a súkromného kapitálu.

S cestovným ruchom u nás stále nemôžeme byť spokojní

Sekcia výstavby, sekcia vodnej dopravy a sekcia bytovej politiky a mestského rozvoja spolu so sekciou cestovného ruchu sú na Ministerstve dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR v kompetencii prvého štátneho tajomníka rezortu. Publicistka Mária Šišuláková požiadala Petra ĎURČEKA o rozhovor.

V roku 2016 sme zatiaľ zaznamenali výrazný nárast cestovného ruchu. Čomu za to vďačíme?

Faktorov je niekoľko. Určite nám pomohlo, že Slovensko je pre turistov bezpečná krajina, kam sa neboja prísť oddýchnuť si. Nepokoje vo svete naopak podporili aj Slovákov, aby svoju dovolenku strávili doma. Čo je však podľa mňa minimálne rovnako dôležité, je systematická podpora cestovného ruchu na Slovensku v posledných rokoch. Či už hovoríme o prezentácii Slovenska na zahraničných trhoch alebo podpore prostredníctvom oblastných a krajských organizácií v cestovnom ruchu, ktoré prostredníctvom dotácií spájajú subjekty podnikajúce v cestovnom ruchu.

Prečo je dôležité robiť obe tieto veci?

Ak chcete prilákať turistov, musia o vás v prvom rade vedieť. Preto je dôležité, aby dobre fungovala prezentácia Slovenska na zahraničných trhoch. Ale reklama nesmie klamať

a turistom musíte mať čo ponúknuť. Preto prostredníctvom dotácií motivujeme podnikateľov, aby sa spojili, dali aj oni dohromady peniaze a pripravili pre turistov zaujímavý program alebo atrakcie. Vývoj v posledných rokoch podľa mňa jasne ukazuje, že tento systém potom funguje, čo nám potvrdil aj úspešný rok 2015, v ktorom sme zaznamenali vysokú návštevnosť. Všetky čísla naznačujú, že rekord v počte návštevníkov znova prekonáme.

Je začlenenie Slovenskej agentúry pre cestovný ruch pod ministerstvo súčasťou tejto stratégie?

Situácia v roku 2017 sa mení v tom zmysle, že už nebude možné čerpať európske fondy na podporu cestovného ruchu. Takže aj keď rozpočet pre Slovenskú agentúru pre cestovný ruch (SACR) sa medziročne nemení, budeme mať vo výsledku menej peňazí. Aj preto hľadáme všetky možnosti, ako čo najviac zefek-