

Situáciou, ktorá súvisí s cestnou premávkou, sa zaoberá aj poslanec NR SR Miroslav IVAN. Pracuje vo Výbore pre hospodárske záležitosti a k téme plynulosti premávky sa vraciame takmer po roku. Redaktorka Parlamentného kuriéra Anna Komová.

Približujeme sa k plynulej doprave?



V poslednom rozhovore na uvedenú tému ste kritizovali plynulosť dopravy a nedostatočný prieskum intenzity dopravy, je niečo nové?

Vedomosti o intenzitách dopravy, ale aj smerových prieskumoch sú nevyhnutným predpokladom pre plánovanie rozvoja infraštruktúry. Cestnej aj železničnej. Ministerstvo má k dispozícii posledné sčítanie dopravy z roku 2015. Má k dispozícii aj softvér „Dopravný model“, za ktorý sme zaplatili 900-tisíc eur. Ten by nám mal dávať odpovede na to, ktoré formy infraštruktúry uprednostniť. A navyše aj to, kde a ako preferovať verejnú dopravu pred osobnou. To by mal byť základný plánovací nástroj, ktorý by ministerstvo malo využívať pri tvorbe stratégie a plánovania rozvoja dopravy. Hovorím schválne malo, lebo zdá sa, že tento nástroj je pred verejnosťou a dokonca aj pred nami, poslancami utajený. Napriek úsiliu dostať od ministra dopravy termín na predvedenie tohto softvéru a práce s ním, do dnešného dňa sme termín nedostali. Pokúšal som sa o to aj formou poslaneckého prieskumu cez Výbor NRSR pre hospodárske záležitosti, koalíční poslanci však môj návrh nepodporili. Ak teda chceme plánovať rozvoj infraštruktúry, práve takéto technológie by sme mali využívať. Bez kvalitných údajov nemôžete plánovať.

Keď sa hovorí o plynulosti dopravy, znamená to aj financie – ide však len o financie...?

Áno aj. Ale nielen o ne. Je veľa možností, ako riešiť dopravné problémy bez nutnosti

stámiliónových investícií. Kritizovali sme unáhlený podpis modelu financovania obchvatu Bratislavy, pretože neboli dotiahnuté zmluvné podmienky. Výkupy pozemkov a povolenia. Taktiež neboli v tomto prípade dostatočne preskúmané iné možnosti odľahčenia premávky v hlavnom meste. Nakoniec zistíme, že po dostavaní obchvatu za 2 mld. eur nevyriešime najpálčivejší problém – Prístavný most. Iný príklad, mešká príprava diaľnic a pritom základnou dopravnou kostrou v rámci cestnej dopravy je sieť ciest 1. tr. Sú zanedbané, v nevyhovujúcom, niekde v havarijnom stave, o mostoch na nich sa písalo už mnoho. A práve tu by sme mali za málo peňazí veľký ošos, a hneď. Investície do údržby a opráv sú poddimenzované a je otázkou času, kedy príde ku kolapsu niektorého z mostov. Je teda nesmierne dôležité pravidelne monitorovať stav tejto cestnej siete a primerane investovať do údržby a opráv. A tiež do nízkonákladových technických riešení, ktoré môžu priniesť motoristom efekt v oveľa kratšom čase, ako bude dostavaná diaľničná sieť SR. Či už sú to rozšírenia niektorých úsekov o jeden pruh, odbočovacie pruhy, malé obchvaty obcí a podobne. A opäť, priority opráv a novej výstavby by mali vychádzať z analýz Dopravného modelu.

Budovanie obchvatov si vyžaduje istý rozpočet aj čas. Poznáte efektívnejšie riešenie, ktoré sa dá využiť na urýchlenie týchto stavieb?

Dôležité je poznať fakty, intenzity, smerové prieskumy a podobne. A každú investíciu nad

20 mil. hodnotiť cez projekt 'Hodnota za peniaze'. Som presvedčený, že sú úseky, ktoré by bolo možné robiť v polovičnom profile a urobiť tak obchvatov obcí viac. Základom je však reflektovať na skutkový stav, a nie presúvať prakticky všetky investície do diaľničných úsekov.

Nemyslíte, že tí, čo ponúkajú nízke ceny, odvádzajú nekvalitnú prácu? Materiál môže byť nekvalitný, lebo je lacný. Nie je vždy všetko dobré, čo je lacné.

To záleží na tom, čo porovnáваме. Či celkovú cenu, alebo jednotkové ceny položiek a predovšetkým ich výmery. Nie som zástancom toho, že by sme mali hľadať iné kritériá ako je cena. Súhlasím však s tým, že je dôležité, aby projekty boli oveľa presnejšie a výkazy výmer z nich vrátane špecifikácie jednoznačné. Potom už by nemal problém jednotlivé ponuky objektívne porovnať.

Hoci sú vzťahy medzi zhotoviteľmi a subdodávateľmi upravené zákonmi, musí to vždy znamenať požadovanú úroveň?

Kvalita stavieb, predovšetkým tých verejných, je determinovaná viacerými faktormi. Počúvame často, že je zlé, ak jediným kritériom je cena. Ako som sa vyjadril v predošlej odpovedi, som zástancom práve takéhoto hodnotenia, ale... V rámci projektovej prípravy treba legislatívne upraviť niektoré postupy, a predovšetkým nastaviť obsah a rozsah nielen potrebnej projektovej dokumentácie pre stavebné povolenie, ale aj podmienky na vypracovanie realizačnej dokumentácie. A tu sú v súčasnom stave veľké nedostatky vzhľadom na neexistenciu vyhlášky k obsahu projektovej dokumentácie. V tejto veci som už aj organizoval zasadnutie Komisie pre dopravu a výstavbu výboru NRSR pre hospodárske záležitosti, a tiež mimoriadny výbor. Som presvedčený, že nemáme čas čakať na nový stavebný zákon a že je možné niektoré problémy v tejto oblasti riešiť malými legislatívnymi zmenami v existujúcom stavebnom zákone a prijať vyhlášku k nemu vo veci obsahu projektovej dokumentácie. A to nielen z dôvodu kvality a presnosti dokumentácie, ale aj prípadov havárií stavieb, ktoré sa udiali v nedávnej minulosti.

Aké možnosti existujú pri nedodržaní záväzkov? Sú dostatočné, aby chránili rádových pracovníkov?

Bohužiaľ, konanie súdov je zdĺhavé a dôsledky znášajú tí poctiví, ktorí si svoje záväzky plnia. Táto vláda zatiaľ neurobila nič, aby

sa súdne obchodné spory skrátili a veritelia sa dostali k svojim peniazom skôr, ako dlžník firmu zabalí. V takejto situácii ostáva subdávateľom len poriadne si overovať svojich odberateľov a mnohokrát aj odrieknuť zákazky, pri ktorých nemajú 100 % istotu úhrady, resp. požadovať platby vopred, čo však znamená prakticky to isté. Zamestnanci majú istú ochranu vyplývajúcu zo zákonníka práce, nič im však prácu nezaistí, ak bude naďalej platiť taká právna neistota v obchodných vzťahoch, aká je dnes.

Čo sa urobilo v oblasti legislatívy na zlepšenie dopravy v regiónoch?

Myslím si že na zlepšenie dopravy v regiónoch netreba vykonať žiadne legislatívne zmeny. Regionálnu dopravu si objednávajú VÚC a problém nie je v legislatíve, ale v prístupe. Samosprávne kraje nemajú vo väčšine spracované plány dopravnej obslužnosti, a teda ani sami poriadne nevedia, čo od regio-

nálnej dopravy očakávať. Taktiež chýba snaha (alebo zlé zmluvy) dopravných odborov na VÚC vyžadovať od dopravcov presné údaje o vyťažiteľnosti regionálnych spojov. Potom sa nemôžeme čudovať, že už niekoľko rokov po sebe stúpajú dotácie do regionálnej dopravy a obsadenosť autobusov naopak, klesá. Na to, aby VÚC mali možnosť vstupovať do zmeny grafikonu regionálnej dopravy však musí byť na ich strane snaha dobre nastaviť zmluvy o poskytovaní dopravy vo verejnom záujme s partnermi, resp. nastaviť vyvážené podmienky už vo výberových konaniach na dopravcov. Teda tu žiadna legislatíva nie je príčinou neefektívnych nákladov.

Podľa vášho názoru sú motoristi hlavným zdrojom príjmov štátneho rozpočtu. Evokuje otázku, aké sú spätné investície do infraštruktúry, zmenilo sa niečo?

Motoristi platia do štátneho rozpočtu ročne približne 2mld. eur. To sú predovšetkým spo-

trebné dane na pohonných hmotách, DPH na pohonných hmotách a na vozidlách, daň z motorových vozidiel, diaľničné poplatky, mýto, registračné poplatky... Z tejto sumy štát dá naspäť do výstavby a údržby približne 400 miliónov (ak nerátame eurofondy), teda menej ako 20 %. Tento pomer je jednoducho nespravodlivý. Netvrdím, že by to malo byť 100 %, ale niekde medzi 40 až 50 by bolo minimálne nutné. Nakoniec, všetci vieme, v akom stave máme sieť ciest I. triedy. Len na údržbe tejto siete a mostov na nich máme investičný dlh minimálne 500 miliónov a je len šťastím, že sa nestala havarijná situácia, napríklad na niektorých mostoch, ktorá by paralyzovala tranzitnú dopravu cez SR. Bohužiaľ, nezmenilo sa nič ani v rozpočte na rok 2017 a výhlady na ďalšie roky nemá táto vláda iné. Som presvedčený, že práve do údržby a opráv siete ciest I. tr. je potrebné investovať minimálne 2x toľko, než v súčasnosti.

Aké sú možnosti rastu

Príjem verejných financií a zvyšovanie efektívnych výdavkov. Konsolidácia verejných financií a menej jednorazových opatrení, ale systematickejší prístup, asi ako to vidia ekonómovia. Rozumie tomu aj podpredseda Výboru NR SR pre financie a rozpočet Eugen JURZYCA, ktorý sa už neraz vyjadroval k problematike – dnes s odstupom času, pre Parlamentný kuriér. Redaktorka Anna Komová.



Ako je to s vaším optimizmom pri sledovaní vyrovnaného rozpočtu, čo sa dá čakať v najbližších rokoch?

Je dobré, že v oficiálnych materiáloch sa ministerstvo financií zaväzuje dosiahnuť vyrovnaný rozpočet. Dobrou správou je aj to, že podľa jarnej notifikácie Eurostatu deficit celého okruhu verejných financií bol v roku 2016 na úrovni 1,68 %, teda dokonca na nižšej, než sa očakávalo. Je to možné považovať za dobrú správu aj v prípade, že by Eurostat v jeseňnej notifikácii toto číslo zmenil na úroveň vyššiu o dve desatiny percenta, teda keby sa otvorené otázky uzavreli v neprospech „predkladateľa“. Pozitívne sa dá vnímať aj

konštatovanie Rady pre rozpočtovú zodpovednosť, podľa ktorej je Slovensko dnes v situácii, keď má, povedané športovou terminológiou, budúcnosť verejných financií „vo vlastných rukách“.

Na druhej strane vidím aj vážne riziká. Keď zostanem v jazyku športu, ak má napríklad naša reprezentácia postup zo skupiny vo vlastných rukách ešte to vôbec neznamená, že postúpi. Tak je to aj s udržateľnosťou našich verejných financií. Ak celú problematiku zjednoduším, stačí uvoľniť dlhovú brzdu, umožniť investičnú výnimku rádo vo miliardách či dokonca v desiatkach miliárd eur, verejný dlh môže prudko narásť. Veľmi rýchlo sa môžeme dostať do vážnych problémov. Treba aj vidieť, že ak by vláda nerobila s deficitom nič, teda nechala by verejné financie na „autopilota“, mohli by sme sa na konci volebného obdobia tešiť na lepší výsledok, než dosiahneme podľa súčasných predpokladov.

Veľmi dôležité je vnímať skutočnosť, že podľa Rady pre rozpočtovú zodpovednosť je náš verejný dlh stále v sankčnom pásme, teda vysoký a podľa ukazovateľa S2, ktorým Európska komisia meria riziko dlhodobej udržateľnosti verejných financií, sme ešte nedosiahli bezpečnú úroveň.

Čo pomáha pri znižovaní verejného dlhu, sú to aj zdroje z druhého piliera?

Vlády vedené Robertom Ficom si otvorením druhého piliera výrazne pomohli vo financovaní svojich cieľov. Ekonomicky uprednostnili súčasnú spotrebu pred odkladaním si na horšie časy. Urobili to aj v dobrých a veľmi dobrých časoch. To považujem za vážne negatívum. Takto by sme si v konsolidácii ve-