

## Poznámky z rokovania delegácie SOPK na Ministerstve dopravy a výstavby SR dňa 10.12.2020

Rokovania sa zúčastnili:

Za MDaV SR:

Ing. Andrej Doležal, minister dopravy

Peter Varga MBA, MSc. generálny riaditeľ sekcie cestnej dopravy a pozemných komunikácií

Ing. Ján Farkaš, generálny riaditeľ sekcie železničnej dopravy a dráh

Ing. Peter Hrapko, vedúci sekcie riadenia projektov, odbor projektov dopravnej infraštruktúry

Za SOPK SR:

Dr.h.c. doc. Ing. Peter Mihók, CSc., predseda

Ing. Anna Strečková, poverená predsedníčka predstavenstva SOPK RK Žilina

Stanislav Kučírek, Slovensko-Poľská obchodná komora, predseda

Ing. Jaroslav Horečný, člen predstavenstva SOPK RK Žilina, Logistický monitor - logistický portál

Stretnutiu predchádzalo zaslanie analytického materiálu **Analýza kritická situácie v dopravnej obsluhu žilinského regiónu v roku 2020 a jej ekonomické a nadregionálne súvislosti**. Materiál bol pripravený v spolupráci s Logistickým monitorom, internetovým portálom pre podporu logistiky na Slovensku. Predložený text obsahoval aj otvorenú výzvu vláde Slovenskej republiky k naliehavosti riešenia problémov vyvolaných touto kritickou situáciou. Minister dopravy pružne reagoval pozvaním zástupcov SOPK na rokovanie, za čo sa predseda SOPK poďakoval.

Pracovníci ministerstva, podľa reakcií, si analýzu naozaj preštudovali a reagovali na jej obsah informáciou o pripravovanom časovom pláne výstavby cestnej infraštruktúry, na ktorú sa snažia zabezpečiť finančné krytie. Dokument bude zverejnený. V decembri 2020 má byť ukončený výber dodávateľa pre stavbu tunel Višňové (otváranie obálok), je akcelerované konanie v úseku D3 Radoľa - Kysucké Nové mesto. V polovici januára 2021 bude otvorený úsek D3 Hričovské Podhradie – Lietavská Lúčka. Ukončenie D3 sa predpokladá v roku 2024, posledný bude úsek D1 Turany – Hubová s predpokladaným termínom ukončenia v roku 2030 (zásadne len tunelový variant). Rýchlostná cesta R6 Púchov – št. hranica SK/ČR nepatrí medzi priority, namiesto výstavby rýchlostnej cesty sa plánuje modernizácia existujúcich prechodov medzi SR a ČR.

Minister informoval o výstavbe rýchlostnej komunikácie R3 (Horná Štubňa, MT, DK, Trstená, št. hranica SR/PL) ako o potrebnej, ministerstvo je rozhodnuté podpísať projekt realizácie, je tu však vysoké riziko, lebo výstavba nie je finančne krytá, ministerstvo vyvíja tlak na získanie potrebných financií (spomenul ale tiež, že ešte budú porovnávať celkovú vhodnosť – všetkými kritériami – R3/R1, nakoľko táto je 50/50).

V oblasti rozvoja železničnej infraštruktúry minister Andrej Doležal informoval o investícii Železníc Slovenskej republiky na projekt, Dostavba zriaďovacej stanice Žilina-Teplica a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina. Na realizáciu projektu je podpísaná zmluva o dielo v novembri 2020. Trať 127 Žilina – Čadca bude modernizovaná v súčasnom tvare – povrchové vedenie trate so zachovaním súčasných zastávok.

Naša delegácia upozornila na fakt, že Žilina je dopravný uzol historicky a napriek snahám vytvoriť súbežné úseky na území ČR zostáva dopravná záťaž sever – juh najmä na slovenských komunikáciách. Rozvoj infraštruktúry v tejto oblasti v minulých rokoch bol z rôznych dôvodov

podcenený a realita vynucuje okamžité riešenia. Je dôležité vytvoriť napojenia na Poľsko a Českú republiku rýchlostnými cestnými komunikáciami a tiež železnicou. Severné spojenie Slovenska s Českou republikou rýchlostnou komunikáciou je nutné z ekonomických dôvodov, vyžaduje to intenzita obchodných vzťahov, ktorej súčasný stav nepostačuje a je brzdou ekonomickej efektívnosti. Na rozvoj dopravnej infraštruktúry je potrebné pozerať ako na predpoklad ekonomického rozvoja, nie ako na príťaž štátneho rozpočtu. Podali sme návrh používať mýto ako ekonomický nástroj, ktorý motivuje tranzitnú dopravu využívať dopravnú cestu cez SR a vytvára druhotne nové ekonomické prínosy. Možno ho tiež využívať ako regulačný nástroj.

Zdôraznili sme tiež málo vnímaný faktor bezpečnosti najmä cestnej premávky. V kritických úsekoch (ZA, KNM, CA, MT, RK, DK) je štatisticky najvyššia dopravná nehodovosť a úmrtnosť na 1 km ciest v SR. To hovoria objektívne čísla zo štatistiky. Vznikajú škody, ktoré by sa mali vyčíslieť a použiť ako argument pri presadzovaní rozpočtových nárokov v rámci rozpočtu SR, lebo ukrajújú z rozpočtu prostriedky, ktoré sa mohli použiť na rozvoj.

Na záver rokovania predseda SOPK Peter Mihók pozval ministra dopravy Andreja Doležala na Valné zhromaždenie členov SOPK RK Žilina vo februári 2021, minister pozvanie prijal.

#### **Môj komentár k rokovaniu:**

Minister Andrej Doležal nám venoval viac ako hodinu času, je dobre informovaný o probléme a jeho prístup k výzve riešiť kritickú situáciu v dopravnej obsluhu žilinského regiónu bol ústretový. Je vystavený veľkému tlaku na riešenie mnohých kritických situácií na ktoré nie je finančné krytie.

Prístup k riešeniu problémov nie je systémový, čo významne komplikuje riešenia. Riešia („hasia“) sa čiastkové problémy, kde je najvyšší tlak z rôznych zdrojov. Logistická nesystémovosť je spôsobená najmä rôznymi zdrojmi financovania jednotlivých dopravných systémov (železnice MD, prímestská autobusová doprava VÚC, mestská doprava jednotlivé mestá). Preto nie sú úspešné riešenia integrovať dopravnú ponuku železničnej a autobusovej dopravy napríklad na súbežných úsekoch. Železničná doprava je financovaná priamo zo zdrojov štátneho rozpočtu cez MD, prímestská autobusová doprava zo zdrojov VÚC. Štátom dotovaná železnica by mohla na kritických súbežných úsekoch ponúknuť vyššiu kvalitu prepravy cestujúcich ako cestná autobusová doprava, ktorej vozidlá stoja zablokované v kolónach. Nespokojnosť verejnosti je namierená najmä na VÚC, ktoré zabezpečujú autobusovú dopravu. Dobrým príkladom je aktuálny prípad zaradenia dvoch nových párov spojov na železnicu spájajúcu obce Skalité-Čierne-Svrčinovec-Čadca do cestovného poriadku, avšak pre nedostatok finančných zdrojov nie sú spoje, ktoré by mohli zlepšiť problém prepravy cestujúcich na kritickom úseku, realizované.

**Organizačné a regulačné možnosti na súčasnej infraštruktúre cestnej dopravy v kritických úsekoch sú vyčerpané. Riešenie je len v dostavbe diaľničných a rýchlostných komunikácií.**

Na stránke MDaV je publikovaný dokument **Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030**. Vznikol v decembri 2016 a je strategickým dokumentom dlhodobého charakteru, ktorý si kládie za cieľ nastaviť efektívny smer rozvoja dopravného sektora a považujem ho za dobre spracovaný materiál. Len ho naplniť. Dokument naznačuje aj problematiku integrácie dopravných systémov a potrebu zriadenia národného koordinátora dopravných systémov. Tu je naznačené systémové

riešenie, ktoré je nutné, aby sa prekonali spory o financovanie a vznikol riadiaci prvok zostavený na odbornej, nie politickej platforme, ktorý by mal povinnosť a právomoc zabezpečiť realizáciu projektov presahujúcich jednotlivé volebné obdobia, zabezpečiť kontinuitu realizácie takýchto projektov, kde systémové dopravné riešenia jednoznačne patria.

K systémovému prístupu patrí tiež vnímať fungujúci dopravný systém v štáte ako katalyzátor efektívnej ekonomiky, predpoklad úspešnosti ekonomiky, nie záťaž pre štátny rozpočet.

### **Dnes stále pretrváva snaha riešiť lokálne problémy bez širších a komplexných ekonomických súvislostí:**

-Zvýšené náklady firiem vzniknuté nevyhovujúcim stavom infraštruktúry nie sú náklady štátu, utopia ich vo svojich rozpočtoch podnikateľské subjekty, ich ekonomická neefektívnosť a nižšia konkurencieschopnosť je ich problém, nie problém efektívnosti hospodárskych výsledkov štátu ako celku. Ťažko však vysvetlíme podnikateľom, ktorí dlhodobo znášajú zvýšené náklady v kritických úsekoch, že dobré riešenie je nenájsť peniaze na zlepšenie situácie.

-Zvýšená dopravná nehodovosť v kritických úsekoch spôsobuje významné celospoločenské náklady, ktoré odčerpávajú prostriedky z hospodárstva ako celku. Tieto náklady sa nevnímajú ako náklady dopravného systému.

-Zamorenie ovzdušia a ekologické narušenia vplyvajú negatívne na chorobnosť a úmrtnosť obyvateľov v dotknutých oblastiach a predstavujú ďalšie náklady dopravného systému, ktoré však takto nevnímame

### **Záver:**

Podľa môjho názoru je dôležité dať ministrovi dopravy relevantné podklady na argumentáciu pre naplnenie rozpočtových požiadaviek na dopravný systém štátu. Okrem národného pohľadu, doplníme aj nadnárodný, nakoľko SR je tranzitnou krajinou. PR dokončí podľa plánu S1 (obchvat Wengerska Gorka) smerom na Slovensko v r. 2023 a ukončí v r. 2024 na Pyrzowice (letisko Katowice). Zároveň sa odhaduje nárast automobilovej dopravy do r. 2028 cez SR smerom z PR+severovýchodná Európa o 76%. Potrebne je zbaviť sa zaužívaných postupov a riešení. Komplexnosť, odbornosť a systémový prístup by mohol zavážiť. Je potrebné požiadať odborné authority o spoluprácu a ponúknuť ministrovi riešenia z nášho pohľadu.

Je nutné nájsť riešenie ako zabezpečiť kontinuitu projektov dopravného systému cez jednotlivé volebné obdobia.

Do súboru nákladov dopravného systému zaradiť náklady, ktoré prvoplánovo nesúvisia s dopravou.

K analýzam a nákladovým kritériám pred rozhodovaním zaradiť nielen náklady, ktoré vzniknú ak projekt bude realizovaný, ale **skúmať aj celospoločenské náklady, ktoré vzniknú ak projekt nebude realizovaný**. Porovnaním týchto nákladov vybrať efektívne riešenie.

Zapísal: Ing. Jaroslav Horečný, 11.12.2020