

DOPRAVNÁ INFRAŠTRUKTÚRA

Ján Kovalčík, TREND Analyses

Silný ekonomický rozvoj Slovenska prináša zvyšujúce sa nároky na dopravnú infraštruktúru. Postupná zmena štruktúry priemyslu uberá z výkonov železničnej dopravy, čoraz väčší podiel prepravy nákladov i osôb sa presúva na cesty. Prispieva k tomu aj nekonceptné a zlé riadenie štátnych železničných spoločností, ktoré nedostatočnou flexibilitou i vysokými cenami v nákladnej preprave vypudilo zo železnice na cesty aj nemalú časť takých komodít, ktoré v krajinách s lepšie organizovanou nákladnou dopravou po železnici využívajú dominantne práve železnice.

Sčasti zákonite a sčasti v dôsledku nekonceptného riadenia tak Slovensko v dopravnej infraštruktúre čelí na jednej strane problému slabo vytťaženej železničnej siete a na druhej strane problému preťaženej ciest. Do oboch hlavných typov dopravnej infraštruktúry sa pritom investujú značné verejné zdroje (aj vďaka zdrojom z EÚ). Žiaľ, o tom, na čo sa použijú, sa rozhoduje väčšinou bez adekvátnych technicko-dopravno-ekonomických analýz, na základe politikmi pocitovaných či záujmovými skupinami presadzovaných priorít. Výsledkom je podstatne menší reálny úžitok pre daňovníkov a užívateľov infraštruktúry ako by bol dosiahnuteľný pri zodpovednejšom a komplexnejšom zvažovaní a porovnávaní alternatívnych možností a riešení a až následnom určovaní priorít.

Na železnici smerujú masívne investície do modernizácie železničného koridoru z Bratislavy do Žiliny. Zmyslupnosť vynaloženia niekoľkých miliárd eur za to, aby sa maximálna rýchlosť na tomto úseku zvýšila zo 120 km/h na 160 km/h je však otázna. Nahrádzanie úrovňových križovatiek ciest s hlavným železničným ťahom mimoúrovňovým krížením určite zvýši bezpečnosť a mierne skráti čas cestovania medzi Bratislavou a Žilinou. No argumenty, ktoré by obhájili adekvátnosť obrovských vynakladaných prostriedkov dosiahnutému úžitku, sa hľadajú ťažko.

Nedostatok zmyslu pre realitu a zodpovednosť v rozhodovaní o použití verejných zdrojov dokresľujú aj ďalšie zámery. Hoci Železnice SR v súčasnosti nemajú finančne plne pokryté ani úseky, na ktoré už majú vysúťaženej dodávateľov, pokračujú v objednávaní projektovej dokumentácie na ďalšie úseky medzi Žilinou a Košicami bez toho, aby si vyžiadali aj alternatívne riešenia (s nižšou maximálnou rýchlosťou a podstatne nižšími nákladmi). Keďže je prakticky isté, že zdroje na realizáciu projektovaných riešení nebudú postačovať – a to ani v horizonte 10 až 15 rokov – je potrebné projektovú prípravu čo najskôr usmerniť tak, aby sa pripravili aj (najmä) také riešenia, ktoré na hlavnom železničnom ťahu prinesú na jednotku vynaložených nákladov najvyšší úžitok (úsporu jazdného času, zvýšenie bezpečnosti na najviac rizikových úsekoch a pod.).

Podstatne väčšej pozornosti širokej verejnosti, politikov i médií sa teší cestná infraštruktúra – hlavne diaľnice a rýchlostné cesty. Žiaľ, bez odbornej diskusie, hľadania a alternatívneho posudzovania priorít výstavby. Na Slovensku stratégiu i termíny od polovice 90. rokov určovali politici, často bez elementárnej znalosti aspoň najdôležitejších parametrov, ktoré by sa mali pri rozhodovaní brať do úvahy. Výsledkom je sústredenie sa na dostavbu D1 z Bratislavy po Košice

Správa o stave podnikateľského prostredia v SR, 2010

a opakované deklarovanie úplne nerealistických termínov jej dokončenia. Tie sú často v rozpore s finančnými a neraz i technickými možnosťami a len zbytočne zavádzajú verejnosť i podnikateľské subjekty, ktoré môžu s oficiálnymi termínmi počítať vo svojich zámeroch a následne doplatiť na úplne inú realitu.

Po viac ako desaťročí politického určovania priorít a ignorovania technických a ekonomických limitov je najvyšší čas posunúť rozhodovanie o najväčších kapitálových výdavkoch štátu na úroveň, ktorá by bola adekvátne ich veľkosti a významu. Analýzy zohľadňujúce nielen intenzity dopravy, ale aj kapacitu existujúcich ciest 1. triedy, menej nákladné riešenia zvýšenia ich kapacity, či nákladovosť jednotlivých úsekov plánovaných diaľnic a rýchlostných ciest môžu ukázať, že doterajšie priority sú zrelé na zásadnú revíziu.

Je vysoko pravdepodobné, že po triezvom prehodnotení je možné s disponibilným objemom zdrojov zabezpečiť podstatne lepšie a komplexnejšie uspokojenie dopravných potrieb na území Slovenska ako v prípade, že by sa drvivá väčšina zdrojov naďalej koncentrovala na čo najrýchlejšiu dostavbu diaľnice D1 do Košíc a D3 smerom na Poľsko.

Je potrebné uvažovať s tým, že po dokončení chýbajúcich a v súčasnosti už budovaných úsekov rýchlostnej cesty R1 od Nitry po Banskú Bystricu sa zlepší dopravná situácia nielen tu ale aj na severnom ťahu. Po dostavbe súvislej R1 do Banskej Bystrice sa totiž časť dopravy na trase východ – západ Slovenska presunie z Považia na R1 a čiastočne odbremení preťažené úseky D1 na severe. Pri výstavbe týchto extrémne nákladných úsekov vláda Roberta Fica stavila výlučne na PPP projekty, navyše obstarávané v dvoch veľkých balíkoch, na ktoré sa koncesionárom ani viac ako rok po podpísaní koncesných zmlúv nedarí zabezpečiť financovanie. A to napriek viacerým dodatkom k pôvodnej zmluve s ústupkami zo strany štátu (zmäkčenie termínov výstavby, zvýšenie ceny). Keďže tie posunuli podmienky zmluvu na 1. balík úsekov D1 úplne mimo rámca pôvodnej verejnej súťaže, je otázne, či je vôbec možné v transakcii korektne pokračovať.

Ak sa prvý ani mimoriadne predražený tretí balík PPP na D1 finančne neuzatvorí, pre verejné financie SR to bude znamenať výraznú úľavu. Nezaviazane sa k ročným platbám vyše 550 mil. eur na dobu 30 rokov za 100 km diaľnice D1. Tie by nadhlo vyčerpali možnosti verejných financií prakticky na akúkoľvek ďalšiu výstavbu iných potrebných úsekov diaľnic a rýchlostných ciest.

Popri cca 125-miliónovej ročnej platbe za vyše 51 kilometrov rýchlostnej cesty R1 (tzv. 2 balík PPP) by ešte zostal v štátnom rozpočte priestor na to, aby výstavba najpotrebnejších ciest s vyššou kapacitou pokračovala dlhodobo udržateľnou dynamikou. Tá optimálnejšie vyťaží domáce projekčné i stavebné kapacity a zároveň umožní štátu obstarávať nové úseky diaľnic i rýchlostných ciest za priaznivejšie ceny.

Odporúčania:

- Podrobiť portfólio veľkých investičných zámerov Železníc SR i Národnej diaľničnej spoločnosti nezávislým analýzám, ktoré zhodnotia nielen ich možné prínosy, ale aj primeranosť nákladov úžitkom, ktoré priniesú. Identifikovať a uprednostniť investície s najpriaznivejším pomerom cena/úžitok

Správa o stave podnikateľského prostredia v SR, 2010

- Znova zvážiť aj alternatívy trasovania problémových úsekov diaľnic a rýchlostných ciest (napr. D1 pri Žiline, R1/R3 na strednom Slovensku, R7 pri Bratislave a pod.)
- Nepokračovať v pokryteckej hre na nezahrňanie záväzkov z PPP projektov do štátneho dlhu. V rozhodovaní o spôsobe financovania uprednostniť efektívnosť pre verejné financie – i za cenu vyššej záťaže pre deficit verejných financií v najbližších rokoch
- Zadefinovať udržateľnú dynamiku výstavby diaľnic a rýchlostných ciest
- Identifikovať a eliminovať hlavné dôvody predražovania líniových stavieb v SR oproti iným krajinám (okrem tých, ktoré sú dané prírodnými podmienkami)
- Namiesto nerealistických sľubov prezentovať naozaj dosiahnuteľné termíny dokončenia jednotlivých úsekov diaľnic či rýchlostných ciest, zohľadňujúce reálny stav príprav i finančné možnosti krajiny. Tak, aby podnikateľské subjekty mali relevantné informácie pre ich vlastné investičné rozhodnutia
- Výrazne zvýšiť zdroje investované do údržby, opráv a rekonštrukcií ciest 1. triedy – v ostatnom desaťročí sa do nich takmer vôbec neinvestovalo. Ďalšie hromadenie investičného deficitu by si v budúcnosti vynútilo podstatne vyššie náklady na sanáciu ciest, ktoré sa dostanú do havarijného stavu
- Prehodnotiť uvažovanú sieť početných rýchlostných ciest. Tam, kde intenzity dopravy zďaleka neindikujú potrebu vysokokapacitnej komunikácie, zvážiť ekonomickejšiu a rýchlejšie realizovateľnú alternatívu rekonštrukcie existujúcej cesty 1. triedy so zvýšením jej kapacity