

*Doprava nadobudla aj v rámci začlenenia sa do Európskej únie väčší medzinárodný význam, a tak je dôležité pozorovať aj vývoj dopravy za hranicami Slovenska a rovnako je dôležité dodržiavať európske normy v oblasti dopravy. Problematikou sa stále zoberá aj tieňový minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR za Smer-SD Lubomír VÁŽNY. Nasleduje rozhovor redaktorky Anny Komovej.*

# Slovensko a európsky dopravný priestor



**Aj napriek tomu, že Európska únia sa rozšírila, existujú stále rozdiely medzi východnou a západnou časťou, nie je to inak ani v doprave. Ako exminister dopravy s istými skúsenosťami ste sa pravdepodobne zaoberali a zaoberáte aj zjednotením v oblasti infraštruktúry. Čo treba dobudovať, zmodernizovať, zefektívniť, aby sa rozdiely zmenšovali? Pomáha pri naplňaní cieľov dopravnej politiky aj koordinovaný kohézny fond a štrukturálne fondy?**

EÚ si tento priepastný rozdiel uvedomuje, a preto sú k dispozícii pre krajinu ako sme my granty EÚ v podobe nenávratných alokácií, ktoré je možné využiť na investície do zaostalých oblastí. Z pohľadu minulých období možno povedať, že sa nám úspešne podarilo dočerpať operačný program Základná infraštruktúra 2004 – 2006 (realizácia platieb bola možná do roku 2008). Otázne je súčasné programové obdobie v podobe operačného programu Doprava 2007 – 2013 (ďalej len OPD).

Opatrenia OPD sú zamerané na podporu rozvoja dopravnej infraštruktúry v menej rozvinutých regiónoch SR a ich napojenia na sieť TEN-T, modernizáciu ostatnej vybranej železničnej a cestnej siete, podporu verejnej osobnej dopravy prostredníctvom integrovaných dopravných systémov, ako aj na zlepšovanie kvality poskytovaných služieb v doprave. To znamená, že globálnym cieľom OPD je podpora trvalo udržateľnej mobility prostredníctvom rozvoja dopravnej infraštruktúry a rozvoja verejnej osobnej dopravy. Sedem prioritných osí je sústredených nasledovne (tabuľka).

Finančný plán v tabuľke určuje základňu pre financovanie OPD. Celková alokácia pre OPD predstavuje približne 3,8 mld. €. Národné zdroje predstavujú výšku spolufinancovania. V po-

slednom stĺpci je uvedené schválené % jednotlivých prioritných osí k septembru 2011. Schválenie OPD s alokáciou pre realizáciu cieľov, t. j. určenie výšky pomoci pre železničnú a cestnú dopravu predstavovalo kompromis, pretože našim záujmom bolo získať čo najviac zdrojov pre výstavbu diaľnic a naopak zástupcovia EK nekompromisne požadovali zachovanie nadpolovičného podielu z OPD pre železničnú dopravu. Preto boli veľmi predčasné vyjadrenia súčasnej premiéry a ministra dopravy o rýchlych presunoch alokovaných financií zo železníc do diaľničných a cestných projektov. Tieto vyjadrenia pred roka boli vopred odsúdené a neúspech a vychádzali z neznalosti problematiky. Čo je však na vzniknutej situácii horšie? Dnes nielenže žiadna realokácia OPD ako aj navýšenie OPD z iných programov neboli uskutočnené, ale takýmto prehodnocovaním a pozastavením pôvodných plánov sa stávajú ohrozené aj tie EÚ fondy v OPD, ktoré v súčasnosti máme v niektorých osiach určených na podporu železničnej dopravy. Len na ilustráciu uvádzam, že po prehodnotení projektov v prioritnej osi č. 4 Infraštruktúra integrovaných dopravných systémov, je táto os najviac ohrozená najmä preto, že z nej mali byť presunuté zdroje na výstavbu diaľnic, čomu dala EK nedávno červenú. Po tejto osi je v ohrození aj dočerpanie v prioritnej osi č. 1 Železničná infraštruktúra, keďže modernizácia železničnej trate medzi Zlatovcami a Trenčianskou Teplou je zastavená rozhodnutím súdu, bez dohľadnej možnosti ukončiť verejné obstarávanie. Je otázne, či náhradné projekty v týchto osiach bude možné reálne ukončiť do konca programového obdobia a či nebolo možné namiesto výraznej propagandy sústrediť sily na to, aby pôvodná koncepcia OPD odsúhlasená s EK bola dodržaná.

Ak sa vrátíme k cestným projektom, je potrebné si uvedomiť to, ako veľmi sa zmenili podmienky za posledných 15 mesiacov. To čo malo v minulosti napomôcť komotnej príprave bolo ponechané na zánik a bez náhradného riešenia. Jedno z takýchto opatrení bolo zrýchlenie získania stavebných povolení posunutím preukázania vlastníctva k pozemkom, na ktorých je realizovaná výstavba diaľnice alebo prýchlостnej cesty. Keď sa toto opatrenie na progres prípravy diaľnic prijímalo, boli sme si vedomí, že sme na hrane s Ústavou SR a boli sme presvedčení, že zákon je ústavný. Napriek tomu je veľmi nezodpovedné zo strany dožívajúcich koalíčných partnerov podať podnet na Ústavný súd v danej veci, nemať pritom náhradné riešenie a ešte k tomu pokrytecky nebrániť sa využiť tie stavebné povolenia, ktoré boli podľa nich ale dnes už aj podľa nálezů Ústavného súdu protiústav-

ne získané. Dôsledkom tohto konania však je, že sú zablokované tie stavebné povolenia, ktoré je potrebné vybaviť pre projekty v zásobníku OPD, a ktoré predsunuli do realizácie. Ak sa vraciame do stavu, že majetkovo-právna príprava projektov bude trvať min. 3 roky, tak je zrejme, že plánovaná realizácia týchto projektov z fondov EÚ je ohrozená.

V praxi však toto opatrenie znamenalo, že kým prebieha príprava tendra, príprava žiadostí o nenávratný finančný príspevok z EÚ fondov, samotný výber zhotoviteľa stavby a príprava staveniska, mal investor, pri diaľniciach NDS, a. s., čas na dovyrovanie pozemkov, čo prinieslo svoj význam. Verejný záujem pri výstavbe diaľnic je neodškriepiteľným faktom. Podanie na Ústavný súd bez náhradného riešenia môže však v konečnom dôsledku taktiež spôsobiť, že niektoré úseky nebude možné realizovať z tohto OPD a náhradné projekty budú mať rovnaký problém. To znamená, že toto opatrenie nebolo potrebné len pre prípravu PPP-projektov ale zároveň bolo jeden z limitujúcich faktorov na úspešnosť čerpania prioritnej osi 2 a 5 diaľničná a cestná infraštruktúra.

To, že riziko pri čerpaní EÚ fondov na výstavbu cestnej infraštruktúry tu je, konštatoval aj Výbor Národnej rady SR pre hospodárstvo, výstavbu a dopravu z 28. júna 2011 k záverom z poslaneckého prieskumu na MDVaRR SR. Zo zápisnice z poslaneckého prieskumu vyplynulo, že nebol predložený závažný časový a vecný harmonogram jednotlivých projektov schválených v prioritných osiach, a preto mal minister dopravy úlohu takýto harmonogram predložiť do 30. 9. 2011. Posledná správa rezortu dopravy naznačuje nekoncepcnosť rozhodnutí, ktoré sa prejavila v tom, že prioritná os č. 2 Cestná infraštruktúra (TEN-T) nebude pravdepodobne vyčerpaná. Podľa zmien a postupu prípravy projektov v tejto prioritnej osi je evidentné, že také časovo náročné projekty nebude možné pripraviť a realizovať do konca roku 2015. Z uvedeného taktiež vyplýva, že nenávratné zdroje vo výške necelých 200 mil. € na diaľnice môžu prepadnúť a zároveň je možné odhadnúť, že ďalších 200 mil. € bude zvýšený náklad z dôvodu dodatkov pred ukončením výstavby dnešných „lacných“ diaľnic. Je potrebné vysvetliť, že akékoľvek zvyšovanie stavebného nákladu po podpise ZoD bude EK považovať za neoprávnený výdavok, t. j. budú to budúce náklady, ktoré zatažia rozpočet štátnej NDS v budúcnosti.

Ak by som problematiku zjednodušil, tak by som povedal, že bolo dôležité sústrediť sa na dodržanie pôvodného harmonogramu prípravy a realizácie projektov zaradených do zásobníka OPD v roku 2007. Strata času a zmena koncep-

## Finančný plán OPD v členení

Prioritná os	EÚ zdroje (€)	Národné zdroje (€)	Alokácia OPD Spolu	Schválené EK %
Prioritná os 1 Železničná infraštruktúra	782 746 878	138 131 802	920 878 680	16,16
Prioritná os 2 Cestná infraštruktúra (TEN-T)	972 333 473	171 588 260	1 143 921 733	31,92
Prioritná os 3 Infraštruktúra intermodálnej prepravy	102 620 947	18 109 579	120 730 526	33,27
Prioritná os 4 Infraštruktúra integrovaných dopravných systémov	471 794 200	83 257 800	555 052 000	0,95
Prioritná os 5 Cestná infraštruktúra (rýchlostné cesty a cesty I. triedy)	740 794 961	130 728 523	871 523 484	30,25
Opatrenie 5.1 Rýchlostné cesty	524 220 000	92 509 412	616 729 412	23,19
Opatrenie 5.2 Cesty I. triedy	216 574 961	38 219 111	254 794 072	47,35
Prioritná os 6 Železničná verejná osobná doprava	88 510 567	88 510 567	177 021 134	100,00
Prioritná os 7 Technická pomoc	48 103 569	8 488 865	56 592 434	95,00
<b>Spolu na roky 2007 – 2013</b>	<b>3 206 904 595</b>	<b>638 815 396</b>	<b>3 845 719 991</b>	

cie sa nám pravdepodobne nevypláti, a tak o časť výhodných zdrojov na financovanie chýbajúcej infraštruktúry zrejme prideme.

Aby sa tak nestalo je potrebné okamžite všetky sily rezortu dopravy sústrediť nie na propagandu, ale na zdynamizovanie procesu čerpania OPD a dokonca tento cieľ povýšiť na prioritu vlády SR.

### Z Bielej knihy z 28. marca 2011 vyplýva v rámci prepravy na dlhé vzdialenosti aj zlepšenie spojenia medzi železnicou a letiskom. Aké sú možnosti realizovania tejto požiadavky na Slovensku?

Slovenská republika mala dobrú východiskovú polohu pred voľbami v roku 2010 pre naplnenie nových cieľov napr. v leteckej doprave. V Bielej knihe sa uvádza cieľ prepojiť do roku 2050 všetky letiská základnej siete so železničnou sieťou. V prvom rade sme v minulosti realizovali výstavbu nového terminálu letiska M. R. Štefánika v Bratislave, čo významne pomôže rozvoju leteckej dopravy v SR, keďže toto letisko je súčasťou základnej siete TEN-T. V druhom rade je potrebné aj v zmysle stratégie rozvoja dopravy v EÚ pristupovať koncepčne k príprave projektov, keďže ich realizácia presahuje volebné obdobia. Prioritná os 4 OPD bola práve zameraná na prípravu a čiastkovú realizáciu nového železničného spojenia Bratislava Predmestie – Bratislava Petržalka a železničného napojenia letiska M. R. Štefánika, vrátane zdvojkolajnenia trate na úseku Bratislava Petržalka – Kittsee a v úseku Bratislava Hlavná stanica – Bratislava Nové Mesto.

Táto prioritná os bola však súčasným vedením ministerstva zmenená, zásobník projektov je postavený len s cieľom krátkodobej prezentácie čiastkových riešení. Taktiež bolo na škodu veci ohrozenie čerpania tejto prioritnej osi, keďže práve z tohto opatrenia sa mali presúvať zdroje na diaľnicu vo výške 250 mil. €. Pritom ako som vysvetlil vyššie, dodatočné zdroje by nebolo možné čerpať a zároveň s takýmto prenosom EK nesúhlasí.

Nové strategické dokumenty EK taktiež uvádzajú, že masívna podpora projektov v podobe čistého príspevku EÚ na projekt vo výške 60 – 70 % z každého projektu končí. Pre budúce projekty v programovom období 2014 – 2020

bude potrebné prijímateľom zabezpečiť v prípade realizácie stavieb až 80 % vlastných zdrojov, a to len na prioritné projekty. Bežné podiely spolufinancovania projektov TEN-T v rámci základnej siete budú predstavovať iba max. 50 % spolufinancovania zo zdrojov EÚ v prípade štúdií a iba max. 20 % v prípade prác. To je úplne iné východisko ako doteraz. O to viac nás môže mrzieť, ak nevyužijeme súčasné programové obdobie.

### Čo si vyžaduje dobre fungujúca diaľničná sieť, ako hodnotíte jej úroveň na Slovensku?

Vláda R. Fica pripravila ambiciózný plán výstavby diaľnic a rýchlostných ciest (ďalej len „D a RC“) tým, že okrem štandardných metód financovania, reálne uviedla do prípravy a výstavby aj systém PPP s cieľom skokovo a dynamicky riešiť útlm výstavby D a RC po rokoch 1998 až 2006, čím by sa Slovensko dostalo z podpriemeru na priemer v sieti D a RC v EÚ a vznikol by priestor na reálne riešenie regionálnych disparít a výrazne by sa zvýšila bezpečnosť, mobilita a plynulosť cestnej dopravy, ako jednej z najdôležitejších hybných pák rozvoja hospodárstva.

Pre Slovensko je nevyhnutné a z hľadiska súčasnej, ale najmä budúcej dopravnej situácie kritické, nie tmlieť, ako je to v súčasnosti, ale urýchlene realizovať výstavbu úsekov zastaveného 1. balíka PPP Dubná Skala, Turany, Hubová, Ivachnová a Jánovce – Jablonov, Fričovce – Svinia na D1 v dĺžke 75 km, výstavbu 3. balíka PPP úseky Hričovské Podhradie, Lietavská Lúčka, Višňové, Dubná Skala s privádzачom Žilina, Lietavská Lúčka o dĺžke 30 km. Taktiež je nevyhnutné riešiť ťah D3 na ČR a Poľsko, kde je potrebné dobudovať tieto úseky v poradí dôležitosti Žilina, Strážov – Žilina, Brodno, Čadca, Bukov – Svrčinovec, Svrčinovec – Skalité, Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto, Kysucké Nové Mesto – Oščadnica, Oščadnica – Čadca, Bukov a na R5 Svrčinovec – št. hranica SR/ČR v celkovej dĺžke D3 49 km a 2 km R5. Tiež je nevyhnutné začať obchvat Prešova, obchvat Žiaru nad Hronom, úsek Zvolen – Kriváň, úsek Bratislava – Dunajská Lužná a dokončiť rozšírenie D1 Bratislava – Trnava. Sumár čo treba urýchlene je 166 km, a to znamená, že bolo potrebné nie zastaviť 105 km D cez PPP, ale rozbehnúť procesy na začatie zvyšných 61 km a zá-

roveň urýchlene zabezpečovať projekty na ďalšie D a RC, ktoré nás pália napr. D4, R2, R1, R3 atď., lebo či chceme či nie, táto téma nás počká a bude v oveľa horšom garde. Jednoducho je tu jedna veľká diera, ktorá nám na Slovensku padá na hlavu a zaplátať sa nedá inak len výstavbou a riešením sa bude pri stúpajúcich intenzitách v danom čase len prehlbovať a zväčšovať. Z dôvodu nedostatku tradičných zdrojov financovania D a RC (ŠR a EF) a vyčerpanej úverovej kapacity NDS (keď v máji 2006 bol celkový úver NDS v hodnote cca 16,8 mld. Sk a navyše prísne postavený na splácaní z výnosov mýta) ak chcela vláda R. Fica sanovať útlm v D a RC skokovo, musela pristúpiť súběžne s tradičnými formami financovania k forme PPP s cieľom vysokej rozostavanosti do roku 2010 a bez tuneľov aj sprevádzkovania, veľkej časti 1., 2. aj 3. balíka. Žiaľ z dôvodu svetovej hospodárskej a finančnej krízy, ktorá spôsobila nedostatočnú likviditu financujúcich bánk sa podarilo zrealizovať do štádia finančného uzatvorenia iba 2. balík, ktorý je dnes prakticky celý v užívaní. Na ostatných dvoch PPP balíkoch sa podarili zrealizovať iba tzv. predčasné práce.

V súčasnosti napriek akútnej potrebe dobudovania cca 166 km D a RC a nedostatku tradičných foriem financovania súčasná vláda zastavila 1. aj 3. Balík PPP, bez adekvátneho riešenia, čím výrazne negatívne ovplyvnila rozvoj Slovenska. Zároveň však hroziace nedočerpanie súčasných fondov EÚ je nepriaznivou správou pre chýbajúcu diaľničnú sieť, pretože ako som vyššie uviedol budúce programové obdobie fondov EÚ nebude také výhodné ako súčasné. Spolufinancovanie na projekty cestnej infraštruktúre bude zrejme len vo výške 20 % zo zdrojov EÚ. Podľa predstaveného návrhu revízie siete TEN-T z októbra 2011 (pozri obrázok) bude prioritou EÚ dobudovanie základnej siete (core network) do roku 2030, a preto bude vôbec otáznne, či budú budúce fondy určené aj pre ostatnú sieť v SR okrem diaľnice D1 a D3.

### Čo je podstatné zdôrazniť na dosiahnutie lepšej bezpečnosti na cestách a v doprave?

Typickým nástrojom zvyšovania bezpečnosti dopravy na cestách vo vyspelých krajinách je tzv. bezpečnostný audit. Za účelom koordinácie a zjednotenia jednotlivých predpisov a norma-

tívov vo všetkých členských štátoch EÚ bola prijatá Smernica 2008/96/ES o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry. Z čl. 14 smernice vyplýva povinnosť pre členské štáty: „Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou do 19. decembra 2010. Bezodkladne informujú Komisiu o znení týchto ustanovení.“

Legislatívny proces za účelom transpozície smernice do legislatívy SR meškal. Zákon 249/2011 Z. z. o riadení bezpečnosti nadobudol účinnosť 1. 8. 2011. Zatiaľ sa však audit nevykonáva z dôvodu chýbajúcej vyhlášky, ktorá by stanovila pravidlá na výkon auditu, a to je dôvod prečo systém ešte nie je funkčný. Pritom prijať osnovy a metodiku má Slovensko zo smernice povinnosť do 19. 12. 2011, keďže však legislatívny proces na vyhlášku, ktorá by zabezpečila prijatie chýbajúcich pravidiel nezačal, je možné konštatovať, že bude SR znova v omeškaní aj s týmto účinným nástrojom.

K samotnému bezpečnostnému auditu uvediem, že ide o systematickú procedúru, ktorá do

procesu dopravného plánovania a projektovania vnáša najnovšie znalosti o bezpečnom projektovaní a prevádzke pozemných komunikácií za účelom znižovania dopravných nehôd a kolízií. Bezpečnostný audit umožňuje identifikovať potenciálne bezpečnostné problémy nie len v štádiu návrhu a projektovania, ale aj počas prevádzky, výsledkom je návrh opatrení s cieľom prevencie vzniku kolíznych situácií. Výkon bezpečnostného auditu má byť súčasťou plánovania, návrhu a realizácie každej dopravnej stavby.

#### **Aké sú možnosti zvýšenia konkurencieschopnosti dopravy na Slovensku s významom pre celú Európsku úniu?**

V zmysle Stratégie do roku 2020, ktorú prijala ešte naša vláda, je potrebné zabezpečiť kvalitnú, dostupnú a integrovanú dopravnú infraštruktúru, konkurencieschopné dopravné služby, užívateľsky prijateľnú dopravu a ekologicky a energeticky efektívnu a bezpečnú dopravu. Ciele stratégie sú definované v štyroch základných oblastiach, ktoré vychádzajú z vízie a sú zamerané na budovanie a modernizáciu doprav-

nej infraštruktúry, zabezpečenie rovnovážneho rozvoja dopravných služieb, práv a povinností užívateľov dopravy a znižovanie vplyvu dopravy na životné prostredie. Hlavnými nástrojmi na realizáciu cieľov stratégie sú opatrenia, ktoré zabezpečia efektívne vynakladanie finančných prostriedkov, dodatočné zdroje na financovanie dopravnej infraštruktúry, rovnovážny vývoj jednotlivých druhov dopravy a ochranu záujmov SR pri tvorbe legislatívy EÚ.

Táto Stratégia bola za našej vlády pretavená nielen do urýchlenej výstavby D a RC a železničnej infraštruktúry vrátane prípravy ŠRT, ale napr. aj do zavádzania IDS a riešenia vodnej aj leteckej dopravy, čo v súčasnosti na škodu SR zastalo. V súčasnosti sa naplňa staré známe slovenské ironické porekadlo: „že nie ten kto robí, ale ten kto hovorí o robote, je správny“. V blízkej budúcnosti je potrebné venovať menej energie propagandou a viac konkrétnej práci, aby sa celý komplex problémov súvisiacich s dopravou opäť naštartoval, a aby sme dali SR, ktoré má nepochybné ako tranzitná krajina EÚ veľký dopravný význam výrazný rastový impulz.

# Europrojekty v rezorte dopravy

*Spomínam si na jeden pohľad veľvyslanca nemenovanej krajiny, ktorý prichádzal hosťovať na Slovensko. Vo výbave mal najmä ťažké terénne autá, pretože v jeho predstavách sa inak po Slovensku nedá cestovať. Prešlo viac ako 22 rokov a verím, že sa zmenili nielen informácie o nás v zahraničí, ale aj skutočná infraštruktúra krajiny, vrátane oblasti dopravy. Dopomôcť k výraznejším zmenám by mali aj eurofondy. Ako sa naplňujú predstavy, v čom sú najčastejšie zádrhele z tohto pohľadu, hovorí generálna riaditeľka sekcie riadenia projektov ministerstva dopravy Eva DULEBOVÁ. Rozhovor pripravila Marta Tomašovičová.*



**Doprava patrí k tepnám, ktorými prúdi život. Práve preto aj EÚ venuje tejto oblasti zvýšenú pozornosť. Na roky 2007 – 2013 je v OP Doprava pre Slovensko viac ako 3,8 miliárd eur. Ako by ste charakterizovali rozloženie týchto prostriedkov v jednotlivých osiach?**

Operačný program Doprava patrí medzi najväčšie operačné programy v rámci Slovenskej republiky. Celková alokácia pre OPD predstavuje 3 845 719 991 eur, z čoho príspevok z fondov EK je 3 206 904 595 eur a 638 815 396 eur je povinné národné spolufinancovanie. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR ako Riadiaci orgán OPD tieto finančné prostriedky prerozdeľuje prostredníctvom

šiestich kľúčových prioritných osí na významné dopravné projekty ako sú výstavba diaľnic a rýchlostných ciest, výstavba a obnova ciest prvej triedy, modernizácia železníc, nákup moderných vlakov, či budovanie verejnej koľajovej dopravy v Bratislave a Košiciach. Cieľom siedmej prioritnej osi (Technická pomoc) je zabezpečenie implementácie OPD v súlade s požiadavkami kladenými na riadenie, kontrolu, monitorovanie, vyhodnocovanie operačného programu a na administratívne štruktúry zodpovedné za realizáciu operačného programu, poskytnutie podpory na prípravu projektov, ako aj na informovanie verejnosti, propagáciu a výmenu skúseností.

#### **Ako hodnotíte dynamiku čerpania eurofondov na dopravné projekty v súčasnom programovom období, t. j. od roku 2007?**

Po nástupe do funkcie generálnej riaditeľky sekcie riadenia projektov v novembri 2010 som spolu s mojím tímom musela konať veľmi rýchlo. Rozhodnutie predchádzajúceho vedenia ministerstva realizovať vyše 100 km najdôležitejších chýbajúcich úsekov D1 formou financovania verejno-súkromného partnerstva (PPP) sa ukázalo ako nesprávne, keďže by na nasledujúcich 30 rokov neúmerne zaťažilo štát a hlavne občanov Slovenska, pričom neboli čerpané najkvalitnejšie disponibilné zdroje EÚ. Orientácia na PPP-projekty priniesla negatíva aj v tom, že príprava ostatných úsekov diaľnic a rýchlostných ciest zaostala. Niektoré projekty, zviazané v ba-

likoch PPP, nemohli byť napriek vysokej pripravenosti už v roku 2008 zrealizované a financované cez OPD. Naopak, projekty, ktoré boli presunuté do zoznamu rezervných projektov OPD, neboli projektovo pripravené a vo viacerých prípadoch nebolo dostatočne pripravené verejné obstarávanie. Preto sa nezačalo s ich realizáciou, čo spôsobilo veľmi nízke čerpanie eurofondových zdrojov z OPD. Po takmer štyroch rokoch súčasného programového rámca bolo na konci júna 2010 čerpanie OPD na úrovni 11 percent. V súčasnosti máme zazmluvnenú polovicu z celkovej vyčlenenej sumy a čerpanie na úrovni 25 percent.

#### **Kto všetko zodpovedá za proces projektov v oblasti Operačného programu Doprava?**

Systém čerpania eurofondov je založený na rôznych stupňoch organizácie a kontroly, podľa štruktúry, ktorú vyžaduje EÚ. Rozlišujeme orgán auditu a certifikačný orgán, ktoré sú na ministerstve financií, a riadiace orgány programov. Pre OPD je riadiaci orgán ministerstvo dopravy, ktoré je zároveň zodpovedné za prípravu a realizáciu projektov. Riadiaci orgán pre tento operačný program koordinuje prípravu a kontroluje žiadosti o nenávratné finančné príspevky, ich súlad s európskou a národnou legislatívou a dopravnou stratégiou, oprávnenosť požiadaviek, reálnosť harmonogramu implementácie projektov, ich finančnú a ekonomickú výnosnosť a samozrejme aj udržateľnosť projektov. Pomáha aj žiadateľom vo fáze podania žiadosti, aby