

*Minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky Ján FIGEL, v rozhovore s redaktorkou Annou Komovou hovorí nielen o ťažkostiach, ale aj o pozitívnych výsledkoch, ktoré rezort dopravy a výstavby dosiahol v uplynulom období.*

# Za cenu dvoch kilometrov diaľnic staviame štyri



**Rezort dopravy má či už priamo alebo nepriamo dosah na tvorbu takmer 15 percent HDP. Výrazným spôsobom tak ovplyvňuje ekonomiku aj život bežných ľudí. Ste spokojný s výsledkami, ktoré sa podarilo dosiahnuť na ministerstve či už oblasti cestnej alebo železničnej dopravy?**

Málokomu uniklo, že na ministerstve dopravy sa za krátky čas približne roka a pol urobil veľký kus roboty. Prvé mesiace nás logicky zamestnali tým, že sme museli robiť, takpovediac „upratovacie“ a „záchranné“ práce. To, čo som tu našiel po mojom predchodcovi, bolo na zaplakanie. Riešili sme napríklad to, aby výstavba diaľnic cez predražené PPP-projekty nezaviedla Slovensko na grécku cestu štátneho bankrotu, čo veľmi reálne hrozilo. Zároveň sme museli vyvinúť maximálne úsilie, aby tri štátne železničné firmy, potom čo v minulých rokoch vytvorili takmer miliardovú stratu, neskončili v bankrote.

**V súvislosti s PPP-projektmi, ale aj s ozdravovaním železničných spoločností sa často skloňujú slová šetrenie a úspory.**

Po príchode na ministerstvo sme, okrem nulovej tolerancie ku korupcii, hovorili aj o takzvanom gazdovskom princípe. V praxi to znamená, že podnikateľ, štát či domácnosť si môžu dovoliť len to, na čo majú zdroje. Aj do diaľnic či

železníc treba investovať tak, aby ľuďom prinášali skutočný ošoh a neboli neúnosným bremenom pre rozpočet, ktorý svojimi daňami naplňajú občania. Určite ste zachytili informáciu, že len za prvý rok vlády sa nám podarilo ušetriť viac ako 380 miliónov eur, čo je vyše 11 miliárd korún. A táto suma ďalej výrazne narastá, najmä vďaka transparentným diaľničným tendrom. Za rok sme každému občanovi ušetrili v prepočte približne 70 eur. Najmä tým, že sme nepokračovali v predražených, protiústavných a podvodných PPP-projektoch. Ale tiež tým, že sme zastavili zadlžovanie železničných firiem, ktoré boli dlhé roky doslova vyciavované rôznymi pijavicami a odčerpávali zo štátneho rozpočtu peniaze daňových poplatníkov, ktoré sa mohli použiť napríklad na školstvo, zdravotníctvo či sociálne veci.

**Čím sa podarilo ušetriť takú výraznú sumu?**

Otvorili sme verejné súťaže pre čo najširší okruh firiem a vytvorili priestor pre silnú konkurenciu. Zaviedli sme do verejných obstarávaní poctivosť, čestnosť, transparentnosť a odmietli diaľničné kšefty, ktoré sa v tomto rezorte vo veľkom robili. Pri diaľniciach sme okrem toho určili reálne termíny výstavby. Z transparentného prostredia, ktoré sme takto nastavili, vychádzajú ceny nižšie o desiatky percent. Postupne zisťujem, že sa nenaplnili moje slová, keď som povedal, že sa dajú stavať štyri kilometre za cenu troch. Ak to porovnáme s predraženými projektmi PPP, tak my sme dnes schopní spomenuté štyri kilometre stavať za cenu dvoch. A to je taký príspevok k udržateľnosti verejných financií, ktorým sa pri všetkej skromnosti nemôže pochváliť ani jeden z rezortov u nás.

**Ako bežný človek pocíti toto šetrenie?**

Po prvé tým, že sa nedostaneme, ak sa bude v nastúpenom trende pokračovať, do situácie, v akej je dnes Grécko, ktoré de facto už zbankrotovalo. A bankrot je spojený s radikálnym znížením životnej úrovne väčšiny ľudí. Po druhé v tom, že nebude potrebné zvyšovať dane len preto, aby sme mohli stavať diaľnice či vykrývať sekeru v železničných spoločnostiach. Po tretie, z ušetrených peňazí môžeme postaviť viac ciest a v rozpočte tak zostane väčší balík peňazí napríklad na dôchodky, rodinné prídavky alebo podporu mladých rodín. Úsporami a ozdravným procesom sme zachránili takmer 30-tisíc pracovných miest v železničných firmách, ktoré by inak skrachovali.

**O úspory vo verejných financiách sa má starať najmä ministerstvo financií. Hoci je pozitívne, že mu v tom pomáhate, rezort dopravy by sa prioritne mal venovať rozvojovým**

**aktivitám, ako je výstavba ciest, investície do železničnej dopravy a podobne.**

Naše pôsobenie na ministerstve nie je len o úsporách. Tento rok sa nám podarilo rozbehnúť výstavbu 37 kilometrov diaľnic medzi Martinom a Prešovom. Ide o úseky pri Levoči, Prešove a Martine. Pri štvrtom úseku – východne od Levoče – sme tesne pred vyhlásením víťaza súťaže. Znovu však pripomeniem úspory, pretože len na týchto štyroch úsekoch sa nám v porovnaní s predraženými PPP-projektmi podarilo ušetriť takmer 700 miliónov eur, čo je vyše 20 miliárd slovenských korún. Bez úspor by sme z peňazí, ktoré máme k dispozícii v eurofondoch a štátnom rozpočte dokázali postaviť len tri diaľničné úseky D1 medzi Martinom a Prešovom v rozsahu zhruba 45 kilometrov. Vďaka úsporám dokážeme postaviť až 75 kilometrov.

**Z tohto pohľadu to nevychádza, že za cenu dvoch dokázate postaviť štyri kilometre.**

Pretože tie tri úseky, ktoré sme už vysúťažili, boli bez tunelov a na tých ostatných je tunelov neúrekom. Platí však, čo som povedal. Ak porovnáme úseky rovnakej obťažnosti a porovnáme ich s cenami, za ktoré ich celá stavba bývalá vláda Roberta Fica, dokážeme v súčasnosti za cenu dvoch postaviť štyri kilometre diaľnic.

**Koľko ľudí by mohlo získať prácu na troch úsekoch D1, ktoré sa tento rok začali stavať?**

Kvalitné a férové súťaže o diaľnice sú kľúčom, ktorý prispeje k zlepšeniu kondície stavebníctva. Sú kľúčom k tomu, aby ľudia mali viac práce. Podľa doterajších odhadov víťazných firiem by prácu na rozbehnutých stavbách či už priamo alebo cez subdodávateľov malo získať viac ako 4-tisíc ľudí. Ďalšie stovky nájdu zamestnanie v službách viazucich sa na túto výstavbu. Mám na mysli napríklad reštauračné alebo ubytovacie služby.

**Opozícia vás obviňuje, že za vaše ceny postavíte akurát tak bakelitové diaľnice.**

To sú absolútne hlúposti. Zhotoviteľ nemôže podliezť platné technické normy. Navyše, doteraz vysúťažené úseky budú stavať tie isté firmy ako ich mali stavať v PPP-projektoch. Tí, ktorí tieto pseudoargumenty používajú, len maskujú svoju neschopnosť odpovedať na dve podstatné a dôležité otázky. Tá prvá znie: Kam mali ísť peniaze z predražených megalomanských PPP-projektov? Zopakujem, že ešte sme nevysúťažili ani dve tretiny z rozsahu pôvodného prvého balíka a už tu máme úspory za takmer 700 miliónov eur. Druhou je otázka, prečo falšovali analýzy o PPP-projektoch, keď tvrdili, že sú také výhodné. Pripomeniem, že nedávno bol býva-



# Slovenská tunelárska asociácia

Slovenská tunelárska asociácia je dobrovoľným združením právnických a fyzických osôb s vymedzenou odbornou-zaujmovou sférou pôsobnosti v odbore podzemného staviteľstva.

Slovenská tunelárska asociácia podporuje aktivity v odbore podzemného staviteľstva so zameraním na intenzívne a extenzívne využitie podzemných priestorov v príslušných oblastiach, ktorými sú najmä: dopravná infraštruktúra, vodné hospodárstvo, energetika, podzemné inžinierske siete, podzemná urbánna infraštruktúra, ekologické stavby, podzemné skladovanie produktov a iné.

Slovenská tunelárska asociácia zastupuje záujmy odbornej verejnosti v podzemnom stavebníctve Slovenskej republiky v medzinárodnej mimovládnej organizácii International Tunnelling Association ITA/AITES.

Členmi Slovenskej tunelárskej asociácie sa môžu stať fyzické a právnické osoby pôsobiace v SR, ktoré sa dobrovoľne rozhodnú spolupracovať a naplňať jej ciele. V súčasnosti má Slovenská tunelárska asociácia 52 členov, najmä z radov zhotoviteľských a projekčných firiem, investorských organizácií, vedeckých a vzdelávacích inštitúcií.

V záujme rastu odbornej úrovne svojich členov Slovenská tunelárska asociácia usporiada prednášky, semináre, konferencie, exkurzie, účasť na výstavách, spracováva a vydáva odborné a informačné publikácie. Slovenská tunelárska asociácia spoločne s Českou tunelárskou asociáciou vydáva odborný časopis TUNEL.

Slovenská tunelárska asociácia, Jesenského 18, 010 37 Žilina, e-mail: ludmila.stanickova@doprastav.sk, www.sta-ita-aites.sk



lý zamestnanec ministerstva dopravy obvinený za podvody s analýzami. Išlo o manipulácie analýz, ktoré slúžili ako podklad pre rozhodovanie minulej vlády o tom, či sa stavať diaľnicu D1 cez PPP alebo zo štátneho rozpočtu. Úradníci výrazne skreslili analýzy v prospech PPP, a to o pol miliardy eur.

**V súvislosti s cestami sa hovorí najmä o diaľnicach a tiež štvorprúdových rýchlostných cestách. Väčšina dopravy na Slovensku je však sústredená na cestách prvej triedy a tie sú vo veľmi zlom stave. Pohlo sa v tomto smere nič?**

Dlhodobu zdôrazňujem, že cesty I. triedy máme v katastrofálnom stave najmä preto, že v

**rých máme vyše tritisíc kilometrov, však nestačí.**

Ešte významnejším z pohľadu jednotiek by mal byť budúci rok. Po úspešnom zvládnutí prvého projektu pripravujeme druhú vlnu obnovy. Kompletne sa má obnoviť takmer 600 km ciest I. triedy a niekoľko desiatok mostov. Dokopy to bude zhruba pätina všetkých jednotiek. V ďalších rokoch by sa v nastúpenom trende malo pokračovať.

**Železnice ťaží bremeno obrovského dlhu. Je aj tu priestor na nové investície?**

Je, najmä vďaka eurofondom. V uplynulých mesiacoch sme na slovenské trate nasadili desať nových vlakových jednotiek. V rámci pro-

na 160-kilometrovú rýchlosť sa skrátí celkový čas cestovania na trase Bratislava – Čadca až o pol hodiny. V súčasnosti sa pracuje na dôležitých úsekoch tohto koridoru. V máji 2013 by mala byť sprejzdaná trať Nové Mesto nad Váhom – Zlatovce. Železničná doprava potrebuje silný stimul aby sme presvedčili ľudí, že má zmysel presadnúť z auta do verejnej železničnej dopravy. Tomu by výrazne mali pomôcť práve investície, o ktorých som hovoril.

**Európska komisia pokračuje vo skúmaní ne-transparentného mýtného tendra. Trvá to už niekoľko mesiacov. Nastal nejaký posun?**

Elektronický mýtny systém máme na Slovensku už druhý rok. Predchádzal mu tender, ktorý doteraz právom vyvoláva mnohé otázky. Je to jedno z dedičstiev môjho predchodcu, ktoré som sa snažil napraviť. A to tak na domácej úrovni – vo veci ceny, ako aj na európskej – vo veci dodržania pravidiel verejného obstarávania. V spore ešte nepadlo konečné rozhodnutie. Kým som však vo funkcii, urobím všetko preto, aby sme zabránili akýmkoľvek sankciám voči Slovensku. Považujem to za veľmi dôležité, aby slovenskí občania nemuseli znovu platiť za mýto, keď už raz doplácali za drahý tender.

**Ako riešite zdedený problém protiústavného zákona týkajúceho sa výstavby vybraných úsekov diaľnic?**

Ministerstvo podporilo novelu zákona o jednorazových mimoriadnych opatreniach v príprave diaľnic a rýchlostných ciest, ktorý má protiústavné prvky. My sme sa aktívne snažili novelu zdokonaľiť, aby sa na jednej strane rešpektovali práva vlastníkov pozemkov, a na druhej strane, aby nebola ohrozená výstavba dôležitých dopravných tepien.

**Čo táto zmena prinesie?**

Hľadá sa spôsob, ako usporiadať práva k pozemkom na diaľniciach, kde sa začala výstavba na základe protiústavných ustanovení. Riešením môžu byť len jednorazové opatrenia zamerané na nadobudnutie vlastníckych práv k týmto pozemkom spôsobom obdobným vyvlastneniu. A pre budúcu výstavbu je odkaz nálezu Ústavného súdu jasný. Stavby treba komplexne a včas pripraviť a veľmi starostlivo hľadať rovnováhu medzi verejným záujmom a právami vlastníkov pozemkov tak, aby na prvý pohľad protichodné požiadavky boli vyvážené a rešpektované na prospech vlastníkov a celej spoločnosti.



minulosti sa pozornosť sústredila iba na diaľnice a rýchlostné cesty. Roky tu chýbal seriózný systémový prístup k jednotkám. Nám sa to podarilo zmeniť. Tento rok v lete sme kompletne obnovili dokopy 100 kilometrov ciest prvej triedy. Toľko vynovených jednotiek v priebehu roka Slovensko ešte nezažilo. Až 70 percent z obnovovaných úsekov je na východnom Slovensku, kde je najmenej diaľnic a rýchlostných ciest. Je to jasný dôkaz toho, že o znižovaní rozdielov medzi bohatšími a chudobnejšími regiónmi nehovoríme na každej druhej tlačovke ako to robila minulé vláda, ale preto aj niečo robíme.

**Jeden rok na opravu ciest prvej triedy, kto-**

jektu obnovy vozidlového parku ZSSK bude na Slovensko do roku 2013 dodaných spolu 10 kusov dvojpodlažných elektrických jednotiek pre prímestskú dopravu, 12 kusov dieselových motorových jednotiek pre medziregionálnu dopravu a 10 dvojpodlažných súprav „push-pull“ pre prímestskú dopravu. A čo sa týka infraštruktúry, v októbri ministerstvo dopravy schválilo na veľké projekty na železnici sumu presahujúcu 740 miliónov eur. Peniaze sú k dispozícii v Operačnom programe Doprava. Z týchto prostriedkov sa budú financovať napríklad ďalšie etapy rozsiahlej modernizácie koridoru na trase z Nového Mesta nad Váhom do Púchova v dĺžke 58,6 kilometra. Po rekonštrukcii úseku