

Generálny riaditeľ sekcie cestnej dopravy, pozemných komunikácií a investičných projektov Milán KAŇUŠČÁK v rozhovore s redaktorkou Annou Komovou približuje prácu na výstavbe diaľnic na Slovensku.

Pripravili sme najlepší diaľničný program



Téma diaľnic zamestnáva takmer každú vládu. Vedú sa o nej ostré politické diskusie. Inak to nie je ani v súčasnosti. Horšie je, keď sa má hovoriť o tom, z čoho sa výstavba diaľnic zaplatí. Ako je pokryté financovanie na prvý pohľad veľmi ambiciózneho plánu v Programe pokračovania prípravy a výstavby diaľnic a rýchlостných ciest na roky 2011 – 2014?

Program na jednej strane prináša kontinuitu v prioritách výstavby a na druhej strane zásadnú zmenu v prístupe k financovaniu diaľnic. Najvýznamnejším zdrojom sú prostriedky z fondov EÚ, a to nielen na aktuálne, ale aj na nasledujúce programové obdobie. Ide o najvýhodnejšie zdroje na výstavbu diaľnic. Z Bruselu ich dostávame vo forme grantu, teda zadarmo. Sú to nenávratné finančné príspevky z rozpočtu EÚ, ktoré výrazne znižujú skutočné obstarávacie náklady nových diaľnic a ciest pre občanov Slovenska. Bolo by trestuhodné nechať tieto peniaze prepadnúť. To by sa stalo realitou, ak by sme pokračovali v megalomanských a predražených projektoch verejno-súkromného partnerstva (PPP).

Kolko peňazí je vyčlenených v Operačnom programe Doprava na cestnú infraštruktúru?

Približne dve miliardy eur, z čoho 85 % tvoria zdroje z eurofondov. Žiaľ, do konca roka 2010 sa z tejto sumy vyčerpalo iba 21,5 %. Na pripravované projekty teda ostáva takmer 1,4 miliardy eur. Väčšinu tejto sumy použijeme na prioritné úseky diaľnice D1 a tiež na dôležité stavby na cestách 1. triedy, ktoré sa začnú realizovať v tomto roku. Predpokladáme, že spustením projektov v tomto roku preukáže Slovensko schopnosť efektívne čerpať zdroje vyčlenené na diaľnice a pôvodne zdržanlivý postoj EK k presunom peňazí z iných operačných programov na dopravu sa zmení.

A čo financovanie prostredníctvom projektov verejno-súkromného partnerstva, teda PPP-projekty?

Nikdy sme nepovedali, že s týmto zdrojom financovania nepočítame. No s ich využitím sa v programe výstavby diaľnic uvažuje len ako s doplnkovou formou. PPP projekty síce lákajú možnosťou stavať bez potreby vyčleniť okamžité zdroje zo štátneho rozpočtu, lebo splátky za ne sa odkladajú až na neskôr, lenže v konečnom dôsledku sú pre štát tou najdrahšou formou financovania. Len pripomeniem, že PPP-projekty, tak ako boli nastavené minulou vládou, boli obrovským rizikom pre verejné financie. Budúce generácie zadlžovali až do takej miery, že sa mohli stať spúšťacím mechanizmom takzvanej gréckej cesty, teda cesty k štátnemu bankrotu. Vidíme, čo sa dnes deje v Grécku, a nik z nás si asi neželá, aby sa niečo podobné odohrávalo aj u nás.

O diaľniciach sa na Slovensku veľa hovorí, no budovanie dopravnej infraštruktúry výrazne zaostávalo za dynamikou rozvoja ekonomiky a rastom prepravných nárokov. Dokedy bude pretrvávajúť takýto stav?

Nesúlady medzi zámermi vo výstavbe diaľnic a realitou je na Slovensku dlhodobým problémom už od roku 1990. Jednou z príčin je aj ignorácia časovej náročnosti prípravy a realizácie diaľničných projektov pri plánovaní. Z toho potom vyplývajú nereálne očakávania. Napríklad program výstavby diaľnic a rýchlостných ciest na roky 2007 – 2010 predpokladal, že za štyri roky bude odovzdaných do užívania 251 kilometrov, reálne bolo odovzdaných iba 123 kilometrov diaľnic a rýchlостných ciest. Ešte horšie to bolo so začínaním nových stavieb. Počítalo sa, že sa za-

čne stavať 362 kilometrov, odovzdalo sa iba 118 kilometrov.

S čím počíta aktuálny diaľničný program?

Program pokračovania prípravy a výstavby diaľnic a rýchlостných ciest na roky 2011 – 2014 si kladie za cieľ zabezpečiť do roku 2014 nadštandardné spojenie z Bratislavy do Košíc. Určuje priority prípravy diaľnic a rýchlостných ciest na Slovensku a pomenúva finančné možnosti. Tento program, na rozdiel od predchádzajúcich období, prináša reálny a rozvážny plán ako zabezpečiť efektívne a udržateľné tempo výstavby a rozvoja siete diaľnic. Nešli sme v ňom cestou uprednostňovania úsekov, ktoré sa dajú postaviť rýchlejšie, ani cestou radikálneho skracovania dĺžky výstavby, ako to poznáme z minulých predvolebných kampaní. Tento prístup vedie k neúmernému predražovaniu, nižšej kvalite a bezpečnosti takto narýchlo dokončovaných ciest. Je to najlepší diaľničný program, aký Slovensko doteraz malo.

Aké sú priority tohto programu?

Najvyššou prioritou, ako som už povedal, je budovanie diaľničného spojenia Bratislavy a Košíc, teda dobudovanie chýbajúcich úsekov diaľnice D1. Väčšinu zo 75 kilometrov chýbajúcich úsekov od Dubnej Skaly po Svinu je možné uviesť do prevádzky do konca roka 2014, všetky do roku 2015. V programe sa počíta so začatím výstavby diaľničného spojenia od Žiliny na Martin. Teda s tunelom Višňové, ktorý sa má začať stavať v roku 2012 a dokončiť na prelome rokov 2016 a 2017. Ďalšou prioritou je rozbehnutie väčšiny chýbajúcich úsekov diaľnice D3 zo Žiliny po hranicu s Poľskom. Rovnako aj s výstavbou najdôležitejších úsekov rýchlостnej cesty R7, ktorá je naplánovaná medzi Bratislavou a Lučencom. Potom je tu diaľnica D4, teda tzv. nulť obchvat Bratislavy. R7 aj D4 by mali odľahčiť najviac preťažené cesty v oblasti hlavného mesta.

V programe sa spomína aj rýchlостná cesta R2.

Áno, plánujeme začať aj výstavbu najpotrebnejších úsekov R2 medzi Zvolenom a Kriváňom v smere na Lučenec. Okrem toho, že sa tým odľahčia obce od tranzitnej dopravy, úseky budú mať veľký význam pre znižovanie regionálnych rozdielov. Približia totiž



ELZA, Elektromontážny závod Bratislava, akciová spoločnosť bola založená začiatkom roku 1992 a hneď od svojho vzniku položila dôraz na špičkové know-how, komplexnosť dodávok, kvalitné technologické a personálne zázemie. Tento prístup sa premietol do nadviazania úspešnej spolupráce s viacerými významnými zahraničnými partnermi, výsledkom čoho je sprístupnenie špičkových technológií a systémov nášmu trhu.

V oblasti železničnej dopravy spolupracujeme s firmou BBR Mníchov, ktorej bezúdržbový systém trolejového vedenia Re 200 patrí medzi najlepšie na svete. Tento konštrukčný systém umožňuje dosahovať rýchlosť 200 km/h a viac.

Pri výstavbe diaľnic, mostov a tunelov máme od vzniku našej spoločnosti spoluprácu s Doprastavom a.s. a Strabagom s.r.o.

V oblasti mestskej trolejbusovej a električkovej dopravy spolupracujeme s firmami ESKO Praha a Elektroline Praha. Ich špičkové komponenty pre trakčné vedenia mestských dráh zavádzame na Slovensku už niekoľko rokov.

S ďalšími renomovanými firmami spolupracujeme v ostatných oblastiach našej činnosti.

ELZA, Elektromontážny závod Bratislava, a. s., ponúka komplexné zabezpečenie výstavby a údržby elektrických silnoprávných a slaboprávných zariadení prostredníctvom svojich odšepných závodov v Bratislave, Žiline a Košiciach. Náš pracovný tím tvoria bývalí zamestnanci rôznych projektových, dodávateľských, výskumných a vývojových organizácií, ktorí aktívne pôsobili v oblasti prípravy a realizácie elektrických rozvodných zariadení a trakčných vedení. V súčasnosti máme 180 kmeňových zamestnancov.

ELZA, Elektromontážny závod Bratislava, a. s. ponúka komplexné služby na úseku prípravy a realizácie elektroinštalačných prác a priemyselných rozvodov, káblových a vzdušných vedení nízkeho a vysokého napätia, transformačných a spínacích staníc, meniarní, električkových a trolejbusových tratí, železničných trakčných vedení.

Na základe auditu TUV BAYERN SACHSEN od roku 1997 spoločnosť ELZA, Elektromontážny závod Bratislava, a. s., používa systém riadenia kvality, spĺňajúci požiadavky medzinárodnej normy DIN EN ISO 9002.

Ing. Vladimír KOVÁČ, generálny riaditeľ
ELZA, Elektromontážny závod, a. s.
Račianska 162, 831 54 Bratislava
e-mail: elzaba@elza.sk



kapacitnú cestnú infraštruktúru k okresom s najvyššou nezamestnanosťou na juhu stredného Slovenska a zlepšia ich vyhladky na príchod investorov.

Problematickým úsekom v prvom balíku PPP, ako aj v aktuálnom programe, je úsek Turany – Hubová na diaľnici D1 za Martinom. V akej fáze je riešenie vplyvu stavby na životné prostredie, pre ktoré Európska investičná banka nechcela poskytnúť financie na tento úsek v rámci projektu PPP?

Tzv. údolný variant diaľnice s tunelmi Rojkov a Havran v dĺžke 4,6 km má stavebné povolenie od mája 2009. Mimovládne organizácie však spochybňujú korektnosť posúdenia vplyvu stavby na územia Natura 2000. Preto Európska komisia neodobrila financovanie PPP-projektu, zahŕňajúceho aj tento úsek. Na tomto rozhodnutí stroskotalo finančné uzatvorenie celého I. balíka PPP-projektu, v ktorom boli aj úseky od Dubnej Skaly po Sviniu pri Prešove. Znamená to, že ak by sme pokračovali v tomto projekte, doteraz by sa medzi Martinom a Prešovom nestavalo. My sme pritom medzi oboma sídlami rozbehli tento rok výstavbu už 37 km.

Čo sa nepáči mimovládkam a čo nám vytýka Brusel a aké sú argumenty ministerstva dopravy v prípade úseku Turany – Hubová?

Problém je v tom, že my sme pred vstupom do EÚ, keď sa projekt posudzoval, ešte nemali Naturu 2000. Procedurálne sme teda nemohli podľa týchto podmienok postupovať. Naše ministerstvo začalo preto k úseku Turany – Hubová nový dialóg s ministerstvom životného prostredia, ochranármi a so starostami dotknutých obcí. Podľa nás bol vybraný a pripravený variant, z hľadiska dopravného, ekonomického a celospoločenského výhodnejší ako variant s dlhšími tunelmi, ktorý presadzujú ochranári. Ten navyše neumožňuje priame napojenie Oravy na D1 pri Kralovoch. Proti stavbe tunela hovorí aj riziko ohrozenia miestneho zdroja pitnej vody Teplička. Do úvahy treba zobrať aj súčasnú rozostavanosť údolného variantu, kde sa po výrube stromov a stiahnutí ornice aktivoval zosun svahov. Ministerstvo dopravy preto prostredníctvom Národnej diaľničnej spoločnosti robí doplnujúce posúdenie skutkového stavu rozostavaného projektu a jeho vplyvu na predmety ochrany Natura 2000.

O čo ide pri tomto doplnkovom posudzovaní?

Opäť sa preverujú navrhnuté zmiernujúce a kompenzačné opatrenia. V prípade potreby odporučíme aj nové, aby sa negatívny vplyv diaľnice na okolie minimalizoval. Pri kladnom stanovisku bude možné pripraviť aktualizovanú dokumentáciu na výber zhotoviteľa stavby.

Kedy by sa mohla rozbehnúť výstavba úseku?

Predpokladáme začatie výstavby na jar 2012, čo by umožnilo čerpanie finančných prostriedkov z Operačného programu Doprava na roky 2007 – 2013.

Vláda sa po dlhých rokoch začala seriózne venovať aj cestám prvej triedy, na ktorých je až polovica všetkej dopravy na Slovensku. Koľko kilometrov plánujete obnoviť tento a budúci rok?

Ide o prvý projekt, v rámci ktorého bolo v priebehu letných mesiacov na Slovensku kompletne obnovených 100 km ciest, sa oficiálne nazýva Odstraňovanie nevyhovujúcich parametrov na cestách I. triedy. Nejde v ňom len o povrch cesty, ale napríklad aj o úpravu oblúkov a zlepšenie všetkých technických prvkov ciest. Ministerstvo pripravuje po úspešnom zvládnutí prvého projektu druhú vlnu obnovy „jednotiek“. V nej sa počíta s kompletnou obnovou približne 570 kilometrov ciest I. triedy. Ďalším projektom je obnova viac ako 80 mostov na cestách I. triedy. Z druhej vlny obnovy je krátko pred podpisom zmluvy medzi Slovenskou správou ciest a víťazným uchádzačom balík takmer 150 km ciest v Nitrianskom a Trnavskom kraji. V priebehu nasledujúcich týždňov a mesiacov budú nasledovať ďalšie kraje.