

Po letnom rozpade strany Siet sa v auguste zmenila koalíčná dohoda. Piati poslanci Národnej rady SR za dovedy koalíčnú vládnú stranu Siet pod vedením Andreja Hrnčiara (Martin Fedor, Katarína Cséfalvayová, Igor Jančulík a Eduard Adamčík) vstúpili do klubu strany Most-Híd. Zo štvorkoalície sa bez zmeny počtu hlasov stala trojkoalícia. Ministra rezortu dopravy Romana Brecelyho tak po piatich mesiacoch vo funkcii plynulo nahradil jeho dovedajší štátny tajomník Arpád Érsek s mnohoročnými manažérskymi skúsenosťami na vysokých riadiacich pozíciách v doprave. Ministra dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR Arpáda ÉRSEKA o rozhovor požiadala publicistka Mária Šišuláková.

Musíme trvalo vyriešiť dopravnú situáciu na kritických miestach



Do úradu ministra ste podľa vlastných slov nastupovali s cieľom zdynamizovať prácu rezortu najmä v oblasti prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest. Ako to chcete dosiahnuť?

Vždy je čo zlepšovať. V prvom rade som sa musel pozrieť na riešenie problémov, ktoré na mňa čakali. Išlo napríklad o križovatku Triblavina. Oslovil som odborníkov a po preštudovaní ich názoru som prijal definitívne rozhodnutie a veci sa môžu začať hýbať. Podobných záležitostí som našiel na stole niekoľko. V druhom kroku sme sa pozreli na fungovanie ministerstva, urobili sme niektoré organizačné zmeny. Určite ste zachytili že regionálny rozvoj išiel na úrad vlády, čo dáva logiku, keďže ide o prierezové oddelenie. Takisto začleňujem Slovenskú agentúru pre cestovný ruch (SACR) priamo do rezortu, od čoho si slubujeme, že využijeme maximum peňazí na propagáciu Slovenska. Uvažujeme o zlúčení Národnej diaľničnej spoločnosti a Slovenskej správy ciest.

Čo tým chcete dosiahnuť?

Aby sme fungovali čo najefektívnejšie. Či už hovoríme o príprave diaľnic alebo naším cieľom v cestovnom ruchu musí byť, urobiť maximum roboty z peňazí, ktoré máme k dispozícii.

Koľko času na to budete potrebovať?

Niektoré veci vieme spraviť relatívne rýchlo. Na iných budeme pracovať počas celého volebného obdobia. Ja mám na to menej času ako kolegovia, čo začali už v marci, ale verím, že všetky ciele, čo sme si dali do programového vyhlásenia vlády, stihneme splniť.

Uvedomujete si, že úspešnosť ministra dopravy sa väčšinou hodnotí podľa toho, koľko diaľnic postavil?

Tak to väčšinou vníma verejnosť. Samozrejme, aj my chceme stavať, ale musíme sa pozrieť pravde do očí. Európske fondy sú prakticky minúte na konkrétne projekty, ktoré sa už stavajú alebo sa v týchto dňoch začali stavať. Takže stojíme pred problémom, kde nájdeme peniaze na ďalšiu výstavbu. Okrem toho musíme investovať aj do prípravy. Máme úseky, ktoré vieme začať stavať v priebehu jedného alebo dvoch rokov. Ale aj na to potrebujem peniaze. Musíte vykúpiť pozemky, zaplatiť za projektovú dokumentáciu. Mojm cieľom je určite zintenzívniť prípravu na najdôležitejších tahoch.

Ako chcete vyriešiť problém s peniazmi?

Ako som povedal, európske fondy sú prakticky minúte. Zostáva nám štátny rozpočet, čo by muselo ísť na úkor iných priorít vlády. Na druhej strane si dnes štát vie požičať peniaze za veľmi výhodný úrok a bola by škoda to nevyužiť. Preto sa začína diskusia s opozíciou na otvorení dlhovej brzdy. Vďaka tomu by sme mohli začať stavať na tých najpotrebnejších úsekoch, pričom s ich výstavbou podľa mňa bude súhlasiť aj opozícia. Ak tieto rokovania stroskotajú, budeme hľadať iný spôsob. Ak ho nenájdeme hrozí, že výstavba sa zásadným spôsobom spomalí.

Hovoríme o peniazoch. V tejto súvislosti sa v spoločnosti v ostatných mesiacoch veľa diskutovalo o pozemkoch pod diaľnicou D4. Sú tam problémy vyriešené?

Situácia sa trochu skomplikovala v súvislosti s mestskými pozemkami. Bratislavskí poslanci sa nevedeli dohodnúť, kto a ako nám má predať pozemky pod obchvatom, ktorý Bratislavčania chcú a potrebujú. My sme boli pripravení na každú alternatívu, a ak by nám ich nepredali, tak by sme mesto rovnako ako každého iného vyvlastnili, čím

by však prišlo o peniaze. Nakoniec sa v Bratislave dohodli a pozemky nám predali. My teda môžeme tieto pozemky previesť na koncesionára, ktorý na jar začne stavať.

Ide o skoro 60 km vonkajšieho obchvatu hlavného mesta a pomôže zlepšiť dopravu aj z regiónu na juh od Bratislavy, ktorý má už v roku 2020 plne slúžiť verejnosti. S ohľadom na výše 20 rokov trvajúcu výstavbu diaľnice Bratislava – Košice sa núka otázka, ako je zabezpečené dodržanie toto termínu?

Myslím si, že koncesionár si nemôže dovoliť meškať. Keďže ide o PPP-projekt, tak si naň požičali veľa peňazí, ktoré musia začať splácať. A kým nebude cesta fungovať, štát im nezaplatí ani jedno euro. Takže sú pod obrovským tlakom, aby všetko bolo postavené včas a ja verím, že v roku 2020 budeme po tejto ceste jazdiť.

Kedy bude hotový dopravný generel, ktorý určí priority rozvoja dopravnej infraštruktúry?

Toto je mimoriadne komplikovaná úloha. Musíte spraviť analýzu, ktorá bude zohľadňovať nielen súčasný stav, ale aj situáciu o päť či desať rokov. Musia si spolu sadnúť dopravní experti s demografami a ľuďmi z našich organizácií a dobre to spracovať. Ak sa nám to podarí, bude to jeden z najväčších úspechov, ktoré po mne zostanú.

Existujú nejaké záruky na to, aby bol generel dodržaný?

Je to v programovom vyhlásení vlády a je to aj jedna z mojich priorít. Takže podľa mňa je dostatočne jasné, že na tom budeme robiť.

Slovensko je súčasťou spoločnej Európy, s ktorou pestujeme široké styky. Ich kvalite však prekážajú nedostatočné a chýbajúce cezhraničné priechody so susedmi a tiež kvalita existujúcich koridorov najmä s Maďarskom aj s Poľskom...

S naším severným susedom nemáme ani jedno diaľničné spojenie, pričom v tomto smere máme veľa obchodných vzťahov. Kamióny potom chodia cez dediny a ľudia tam nevedia žiť. Preto som ako jednu zo svojich prvých ciest po Slovensku absolvoval na Kysuciach, kde som bol kontrolovať výstavbu D3. Takisto sme urýchlene začali stavať ďalší úsek na D3. Medzi Žilinou a poľskou hranicou

nám už chýba iba približne 20 kilometrov diaľnice, ktorý ešte nie je hotový alebo je vo výstavbe. Maďarsko je na tom podobne, aj keď tam nejaké diaľničné prepojenie je. Musíme sa viac venovať tiež severo-južnému prepojeniu v smere od Komárna na Nitru alebo dobudovať R2, kde je veľa najzaostalejších regiónov.

Myslím nielen na cestné spojenia, ale aj na mosty a kompy.

V Komárne stavíme nový most, ktorý bude určený aj pre ťažkú nákladnú dopravu. Tá však na Slovensku bude smerovať iba na cesty prvej triedy a znova bude robiť problémy v dedinách, kadiaľ kamióny dennodenne chodia už dnes. Musíme sa na situáciu pozrieť komplexne, aby sme riešili dopravnú infraštruktúru.

Tu pretrváva aj otázka spojenia s Rakúskom a s Českou republikou. Osobitná je situácia smerom na Ukrajinu. Čím môžete potešiť verejnosť v blízkej budúcnosti napríklad v železničnej doprave aj vďaka fondom Európskej únie?

V smere na Viedeň ideme elektrifikovať železničnú trať. Modernizujeme kolajnice v smere na sever od Žiliny a pokračovať sa bude aj v smere na východ. Železnica je pre nás mimoriadne dôležitá a určite sa chceme venovať jej rozvoju.

Aj preto ste nedávno boli osobne vypraviť prvý obnovený IC vlak?

Faktom je, že tieto vlaky ľuďom chýbali. A navyše, prehodnotiť obnovenie IC vlakov bolo v programovom vyhlásení vlády. Pozreli sme na to, či by tieto vlaky vedeli fungovať v režime, aby nevytvárali stratu. Myslíme si, že sme našli biznis model, ktorý bude fungovať. Ponúkame ľuďom rýchle vlaky, ktoré budú určené predovšetkým na cestu z východu na západ. Spolu s atraktívnymi službami podľa nás tento spôsob bude fungovať. Vedenie ZSSK mi teraz musí ukázať, že dodržia svoje slovo a produkt bude smerovať minimálne k vyrovnanému hospodáreniu.

K tomu sa viaže tiež oprávnená kritika vzhľadom železničných a autobusových staníc. Ako o pozitívnom prípade sa hovorí napríklad o neďalekej Viedni či o Berlíne, teda o dvoch hlavných mestách s viacpodlažnými traťami a moderným vzhľadom. Sú u nás prekážkou úpravy iba peniaze?

Na autobusové stanice nemáme vplyv. Áno, máte stopercentnú pravdu, že vlakové stanice by mali vyzerať inak. Určitá zmena sa urobila, keď ministerstvo stanovilo štandard kvality aj na vlakových stanicách a kontrolujeme to. Keďže ide o dlhodobý problém, nedá sa to všetko odstrániť hneď, hlavne ak na veľa vecí treba peniaze. Ale hýbeme sa smerom vpred a aj toto je problém, ktorému sa budem venovať.

Jednou z častých výčitiek na adresu vlády a ďalších kompetentných je slabá podpora verejnej dopravy. Opodstatnene?

Podľa mňa to môže tvrdiť iba niekto, kto sa dopravne nevenuje dlhodobo. Ministerstvo dopravy investuje miliardy eur do podpory verejnej osobnej dopravy. Iba v okolí Bratislavy to bola takmer miliarda, ak si pozriete nové vlaky, električky, autobusy, nová trať do Petržalky a ideme stavať odstavné parkoviská. Veľa sa investovalo aj v Košiciach a v novom operačnom programe pribudnú tiež ďalšie mestá. Ministerstvo skrátka robí pre verejnú osobnú dopravu maximum čo môže, pretože to je

jeden zo spôsobov, ako trvalo vyriešiť dopravnú situáciu na kritických miestach.

Ak sa pozrieme do Európy a do sveta, všade – aj na severe – vidíme širokú podporu cyklo dopravy ako významnej súčasti života. Je prirodzeným riešením cestovania do škôl a do zamestnania najmä v rámci miest s mnohými satelitmi. Cyklisti u nás sú stále vnímaní ako rekreační športovci alebo adrenalínový samovrahovia, ktorí na cestách zavádzajú motoristom. Zaoberáte sa podporou tejto dopravy?

Predchádzajúca vláda zriadila funkciu národného cyklokoordinátora, ktorý koordinuje podporu tohto druhu dopravy. Urobili sme niekoľko osvetových akcií, a ako sa tak pozerať okolo seba, tak pribúdajú aj nové cyklocesty. Niektoré sme dokonca tiež finančne podporili. Samozrejme bude trvať veľmi dlho, kým sa priblížime Holandsku a kvôli charakteru počasia ich podľa mňa asi úplne ani nikdy nedobehneme. Ale určite mám záujem podporovať cyklo dopravu. Strana Most-Híd, ktorej som členom, napríklad v parlamente predložila zákonnú úpravu, vďaka ktorej cyklisti nebudú pokutovaní za malé množstvo alkoholu v krvi, ak jazdia po cyklochodníkoch.

V koalícii sa po rokoch znovu otvára otázka národného leteckého dopravcu. Nakoľko a za akých podmienok môže byť reálna pri súčasnom (rastúcom) počte zahraničných spoločností aj medzinárodných spojení?

Určite chceme zabezpečiť rozvoj bratislavského letiska. Dostal som od premiéra mandát na to, aby som vypracoval dva návrhy, ako zabezpečiť jeho rozvoj a predložil ich na rokovanie vlády. Jednou z možností bude podľa mňa i dlhodobý prenájom, pretože vnímame záujem zahraničných partnerov o príchod do Bratislavy. Tak by sme vedeli zabezpečiť potrebné investície a letisko by sa stalo ešte atraktívnejším pre dopravcov. Spolu s týmto procesom by mohol vzniknúť aj národný dopravca, ale to bude súčasťou návrhu, ku ktorému sa vyjadri vláda.

Máte nejaké plány aj s vodnou dopravou?

Slovensko leží na Dunaji, ktorý dnes nevyužívame dostatočne. Asi ste zachytili, že z európskych fondov sme zabezpečili zdroje na opravu plavebnej komory vodného diela. Takisto z operačného programu chceme použiť časť peňazí na zlepšenie splavnosti Dunaja a modernizovať by sa mal aj nákladný prístav. Kombinovaná doprava má z pohľadu Európskej komisie veľký potenciál a ja by som chcel, aby sme v tomto smere nezaostávali.

Po Dunaji k nám prúdia aj turisti. Ako dopadne tento rok z pohľadu cestovného ruchu?

Ešte nemáme kompletné čísla, ale všetko nasvedčuje tomu, že zažijeme rekordný rok. Sčasti za to môže skutočnosť, že Slovensko je vnímané ako bezpečná krajina, čo je v dnešnom svete mimoriadne dôležité. Takisto sa nám darí vytvárať podmienky pre to, aby subjekty v cestovnom ruchu spolupracovali a vytvárali komplexnú ponuku produktov. A pozitívny vplyv má aj predsedníctvo SR v Rade Európy v druhom polroku 2016.

Keď sme pri tom predsedníctve. Ako ho hodnotíte?

Podľa mňa bolo úspešné. Za náš rezort sme intenzívne riešili napríklad veci súvisiace s bývaním alebo reguláciu roamingu. Podľa mňa sa nám podarilo posunúť tieto veci vpred.

P. S.:

Ako najnovšie informoval tlačové oddelenie Európskeho parlamentu v Bruseli, Európsky parlament v stredu 14. decembra v Štrasburgu schválil nové pravidlá, ktoré zavedú výberové konania na zabezpečenie osobnej železničnej dopravy vo verejnom záujme v členských štátoch EÚ. Cieľom novej legislatívy je naštartovať investície do rozvoja komerčných služieb na tratiach v EÚ.

Na základe novej legislatívy budú môcť železniční dopravcovia ponúkať svoje služby na vnútroštátnych trhoch osobnej železničnej dopravy dvoma spôsobmi.

Výberové konania na prevádzkovanie služieb vo verejnom záujme

V prípadoch zmlúv na poskytovanie služieb osobnej železničnej dopravy vo verejnom záujme, ktoré prideluje vnútroštátny orgán, sa výberové konania otvorené všetkým operátorom z EÚ stanú postupne normou.

Zmluvy zabezpečujúce služby železničnej dopravy vo verejnom záujme pokrývajú približne dve tretiny osobnej železničnej dopravy v EÚ. Viac uchádzačov o poskytovanie týchto služieb by malo prispieť k väčšej orientácii na zákazníka a k šetreniu verejných výdavkov.

Zmluvy bude naďalej pridelať aj priamo, teda bez výberového konania. Tento postup by sa však mal uplatniť iba v prípade, ak je to na danej trati potrebné na udržanie či zlepšenie kvality poskytovaných služieb, prípadne na zvýšenie nákladovej efektívnosti daného spojenia.

V takomto prípade budú okrem iného platiť nasledujúce pravidlá:

Súčasťou priamo pridelovaných zmlúv budú výkonnostné požiadavky týkajúce sa napríklad presnosti a frekvencie spojov, kvality kolajových vozidiel a prepravnej kapacity.

Priamo pridelované zmluvy budú povolené pri službách vo verejnom záujme, ktorých priemerná ročná hodnota neprekročí 7,5 milióna eur alebo ročný rozsah poskytovaných služieb, teda súhrn vzdialeností, ktoré operátori na danej trati prekonajú za rok, nedosiahne 500 000 km.

Konkurencia na ostatných tratiach

Akkoľvek železničná spoločnosť by zároveň mala možnosť ponúknuť svoje konkurenčné komerčné služby na všetkých trhoch osobnej železničnej dopravy v EÚ. S cieľom udržať dopravu zabezpečenú vo verejnom záujme však budú mať členské štáty možnosť obmedziť prístup nových operátorov k istým tratiť. Zamietnutiu prístupu na takúto trať však bude musieť predchádzať objektívna hospodárska analýza vnútroštátneho regulátora.

Nová legislatíva obsahuje ustanovenia, ktoré by mali zaručiť nezávislosť prevádzkovateľov železničnej infraštruktúry a zabrániť prípadným konfliktom záujmov - napríklad ak je prevádzkovateľom železničnej infraštruktúry národný operátor osobnej železničnej dopravy alebo ak majú spoločného vlastníka. Cieľom týchto záruk je zabezpečiť rovnaký prístup všetkých operátorov k železničným tratiť a staniciam.

Na operátorov zabezpečujúcich železničnú dopravu vo verejnom záujme sa budú vzťahovať ustanovenia v oblasti sociálneho a pracovného práva vyplývajúce z predpisov EÚ, vnútroštátnej legislatívy a kolektívnych zmlúv.

Účinnosť novej legislatívy

Železniční dopravcovia z celej EÚ budú môcť na základe nových predpisov ponúkať svoje komerčné služby na vnútroštátnych tratiach od 14. decembra 2020. Výberové konania na prevádzkovanie služieb železničnej dopravy vo verejnom záujme sa s istými výnimkami stanú štandardným postupom pre nové zmluvy od decembra 2023.

Z uvedeného vyplýva nevyhnutnosť zvýšiť kvalitu železničnej dopravy tak, aby sa čo najviac vyrovnala úrovni ostatných členských štátov Únie.