

Útvar hodnoty za peniaze Ministerstvo financií SR

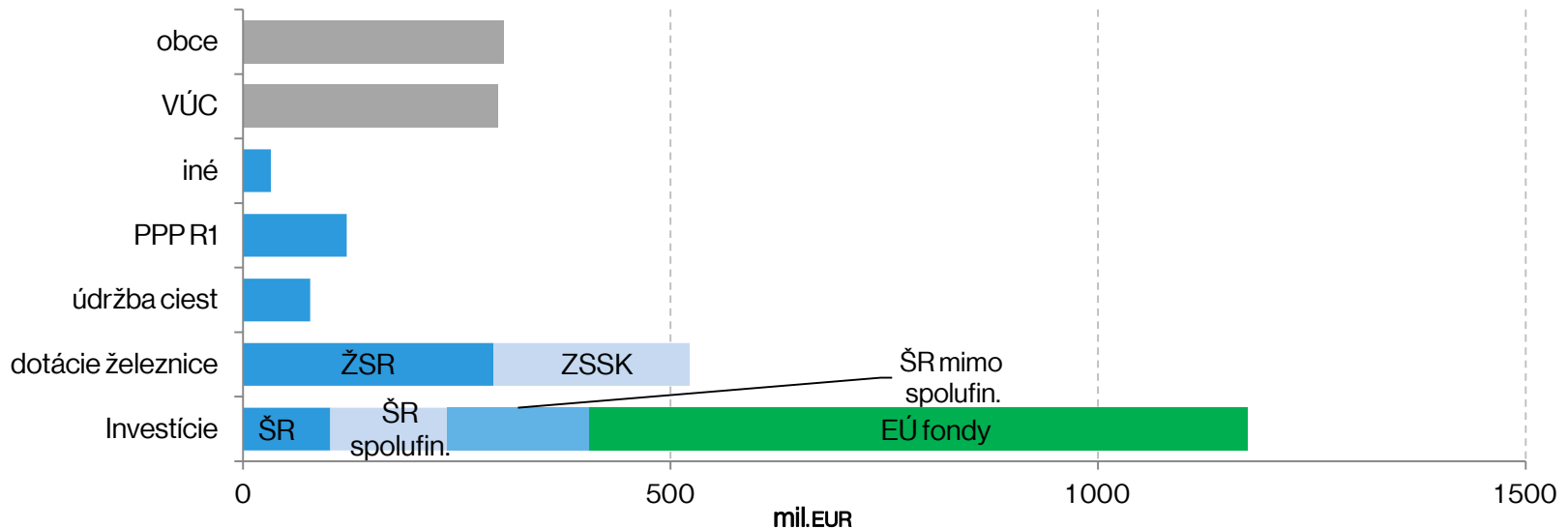
Hodnota za peniaze v doprave

Štefan Kišš
Útvar hodnoty za peniaze
Ministerstvo financií SR

I Na dopravu ide ročne približne 2,4 mld. eur

- Väčšina investícií v doprave z prostriedkov EÚ, výdavky ŠR na investície v priemere 400 mil. EUR ročne
- Dotácie ŽSR a ZSSK sú vyššie, ako výdavky ŠR na investície
- Nezaoberáme sa výdavkami VÚC a obcí na dopravu

MDVRR SR výdavky na dopravu, priemer 2013-2015 1930 mil. EUR



Hodnota za peniaze v doprave

Svet dopravy 2016

- Cieľom je niečo postaviť alebo niečo kúpiť
- Rozmýšľa sa projektovo a sektorovo
- Dopravné dáta neexistujú/sú nedostupné
- Prognózy dopravy (a dopravné modely) nemajú štandardy
- Hodnotenie projektov je nekonzistentné

Ideálny svet podľa nás

- 1. Identifikovať problém a definovať cieľ**
 - Napr. menej kongescií, vyššia bezpečnosť, lepšia dostupnosť, rozmýšľať multimodálne
- 2. Rôzne možnosti a ako ich dosiahnuť**
 - Železnice a cesty poňať komplementárne, zvažovať možnosť “urobiť iba časť”
- 3. Mať dobré dáta, modely a metodiku CBA**
 - Aktuálne dopravné prieskumy, fungujúci dopravné modely a správne prognózy
 - Jedna konzistentná metodika CBA a tiež dopravného modelovania
- 4. Kvantifikovať všetko kvantifikovateľné – CBA**
 - V čo najväčšej miere vychádzať z analýzy prínosov a nákladov, ktorá vyjadrí náklady a prínosy každého variantu v ich peňažnej hodnote.

I Cieľ hodnoty za peniaze v doprave

- **V revízii výdavkov len kvalitatívne**

„Preprava tovarov a osôb rýchlo, kvalitne, bezpečne, s čo najnižšími negatívnymi externalitami a za primeranú cenu v oblastiach, kde to nedokáže zabezpečiť súkromný sektor“

- **Príklad konkrétnych „správnych“ cieľov:**

1. **Riešenie kongescií vo vybraných regiónoch**

- Priemerný čas strávený v kolónach, zdržanie v špičkovej hodine

2. **Skrátenie cestovného času medzi ekonomickými centrami**

- Cestovný čas (rýchlosť) medzi ekonomickými centrami

3. **Zvýšenie bezpečnosti dopravy**

- Počet nehôd na vozidlový km

4. **Rozvoj regiónov s nízkou ekonomickou aktivitou**

- Zlá kvalita ciest môže byť jednou z prekážok brániacich tvorbe pracovných miest

5. **Rozvoj a zatraktívnenie verejnej dopravy**

- Porovnanie rýchlosti verejnej a individuálnej dopravy, koordinácia módov

6. **Zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie**

- Exhaláty a hluk v mestských a obciach

Alternatívne riešenia

- **Cesty ↔ železnice**

- Cestná a železničná doprava sa môže dopĺňať
- Preťaženým cestám môžu pomôcť lepšie vlaky

- **Diaľnice ↔ cesty prvej triedy**

- Dopravné problémy v obciach môžu vyriešiť aj obchvaty
- Preťažené cesty môžeme rozšíriť, nemusíme stavať súbežné diaľnice

- **Železničné trate ↔ nové vlaky**

- Prilákať ľudí do vlakov môžeme aj zrýchlením (regionálnych) tratí
- Drahú modernizáciu hlavných tratí môže suplovať posilnenie vlakov

- **Plný ↔ čiastočný rozsah**

- Pri nižších intenzitách dopravy stačí postaviť polovičný projekt
- Prvky projektu, ktoré nie sú nevyhnutné, môžeme vypustiť alebo zjednodušiť

- **Extenzívny ↔ intenzívny rozvoj**

- Rozsah investícií môžeme obmedziť lepším využitím dnešných kapacít
- Ak lepšie využijeme existujúce vozne, nemusíme kupovať nové

I Revízia výdavkov priniesla zmiešané výsledky

Indikátory úspechu

Relevantné úspory	x
- výška (mil. eur)	0,5
- zapracované v rozpočte	x
Významné zvýšenie hodnoty	x
Zlepšenie budúcich investícií	✓
Spolupráca na revízii	x
Transparentnosť	✓

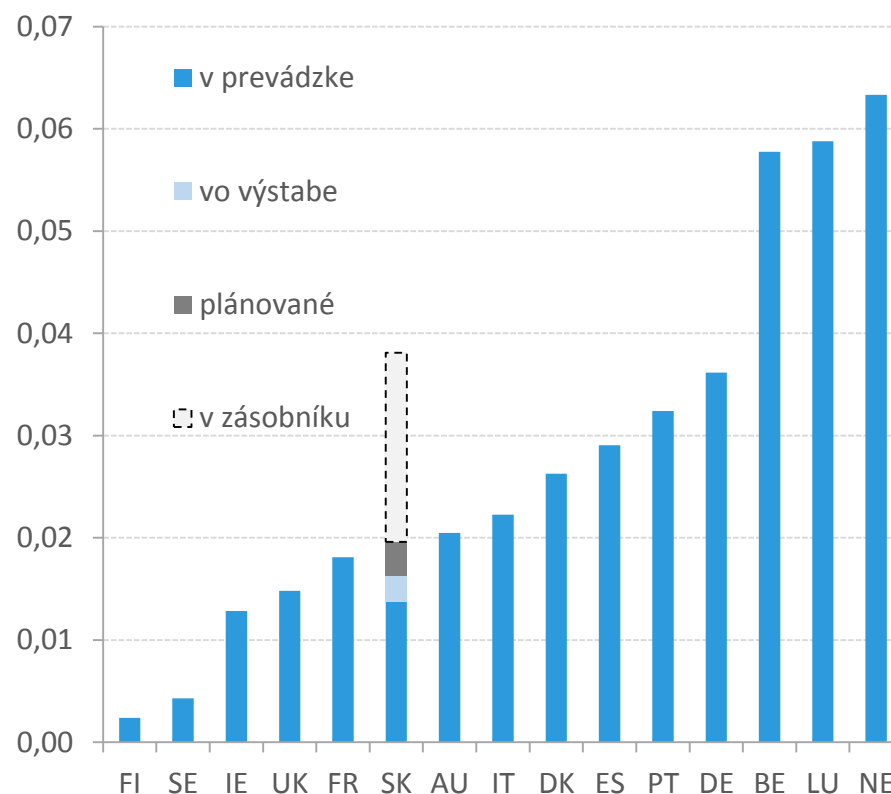
Revidované výdavky a identifikované úspory (mil. eur)



I Investície - ako rozmýšľame

- Otázka väčšinou nie je či stavať ale kde stavať, v akom rozsahu a kedy
- Cieľom je zvýšiť efektívnosť súčasnej investičnej obálky
- Posudzujeme „prioritné“ projekty v doprave – cestné aj železničné
- Za tieto peniaze sa dá získať viac hodnoty.

Dĺžka diaľnic k rozlohe* (km/km²)



Prípadová štúdia: Obchvat Prešova

- **Cieľ projektu:** znížiť dopravné preťaženie centra mesta, dobudovať D1
- Prevažuje zdroj/cieľ, nie tranzit
- Tranzit dominuje v smere
 - juh – západ (D1)
 - juh – východ, vhodnejší a lacnejší východný variant R4?
- Stará štúdia: nízke zaťaženie obchvatu (15-20 tis. voz. v 2040) – stačí polprofil
- Nový dopravný model potvrdí
 - Optimálne trasovanie (sever/východ)
 - Či stavať plný profil alebo polprofil
- Zmena pripraveného projektu na polprofil (sever) nespomalí výstavbu a ušetrí 30 % ceny
- Zmena trasy (modifikovaný sever/východ) - podľa NDS zdržanie 5 rokov, môže byť menej

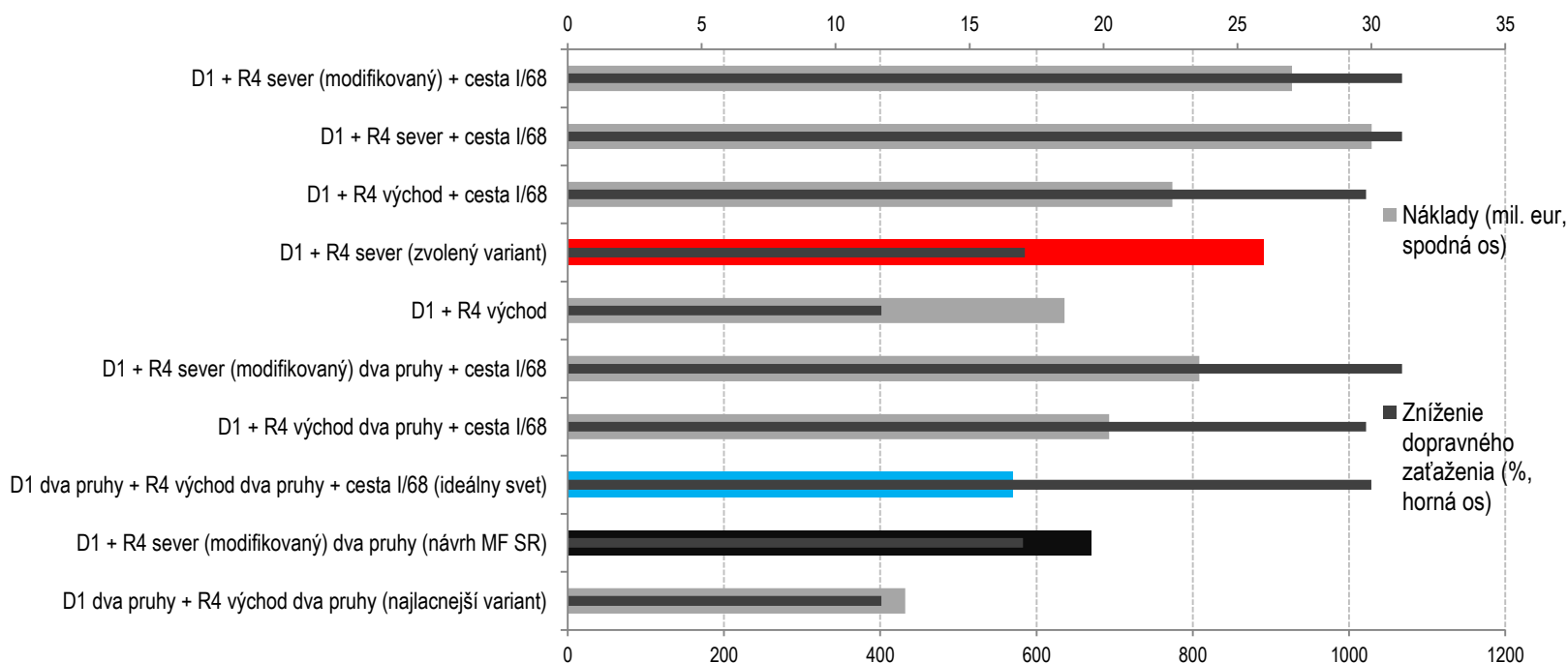
Čo stále chýba pri rozmýšľaní:

- **Riešenia v rámci mesta:**
 - Zvýšenie kapacity križovatky „Nábřežnej komunikácie“ s cestou I/18
 - Rozšírenie cesty I/18 na 4-pruh od mostu nad Torysou po žel. prieciestie
 - Dokončenie vnútorného obchvatu
- **Multimodálne alternatívy**
 - Posilniť vlakové spojenie zo severu a zrýchlené vlaky Sabinov – Košice
 - Parkovacia politika

Investičné náklady všetkých variantov obchvatu Prešova

Úsek	Náklady plný profil	Náklady pol profil
D1 Prešov západ - juh	356 mil. eur	233 mil. eur
R4 Prešov severný obchvat	535 mil. eur	376 mil. eur
R4 Prešov severný obchvat (modifikovaný)	433 mil. eur	314 mil. eur
R4 Prešov východný obchvat s privádzačom	280 mil. eur	199 mil. eur
Cesta I/68	138 mil. eur	-

Návrh MF SR (polprofil na R4 sever): podobný dopad, nižšia cena



- Zvolený variant výrazne nižší dopad na dopravu ako „ideálny svet“. Návrh MF SR je kompromis vzhľadom na pokročilosť príprav

| Regióny potrebujú lepšie cesty

- **„Ciel“ je stále stavať najmä diaľnice**

- Kauzálny vzťah vplyvu nových diaľnic na regionálny rozvoj preukázaný nebol
- Bez kvalitného ľudského kapitálu je vplyv diaľnic na nezamestnanosť slabší
- „Prioritné projekty“ diaľnic a rýchlostných ciest za 6,7 mld. eur, ale projekty nie sú pripravené
- Diaľnice potrebujeme ale nie všetky
- Veľa projektov je predimenzovaná – „Value for money“ nevychádza

- **Cesty 1. triedy sú lepšia hodnota za peniaze**

- Do ciest I. triedy potrebujeme investovať 2 mld. eur
- Obchvaty miest sú rýchlejšie a lacnejšie riešenie, väčšinou stačí cesta prvej triedy
- Za menej peňazí obdobnú kvalitu ako rýchlostné cesty
- Kvalitné cesty 1. triedy – lepšie spojenie do regiónov

I Najdrahšia diaľnica je prázdna

- **Jednotný analytický aparát**
 - Dáta, dopravné prognózy, metodiky sú základ
 - Zjednotenie metodík a zabezpečiť získavanie relevantných dát
- **Stanoviť priority**
 - Určiť zoznam prioritných stavieb v časovom horizonte
 - Výsledok analytického aparátu
- **Zvýšiť hodnotu za peniaze veľkej investičnej obálky**
 - Viac uvažovať nad alternatívnymi riešeniami
 - Analýza pripravovaných dopravných koridorov
- **Zmena atmosféry?**
 - Od nástrojov k cieľom. Od dojmov k faktom.
- **Analytici na doprave potrebujú viac ako inde**
 - Rozsah a špecifiká projektov vyžadujú väčšie personálne kapacity



Ďakujem za pozornosť.

Štefan Kišš

Riaditeľ, Útvar hodnoty za peniaze

Ministerstvo financií SR

E-mail: stefan.kiss@mfsr.sk