

Tlačová správa

30. jún 2020

INEKO rozširuje portál o doprave aj o železnice, za rýchlostné cesty dopĺňa údaje o prínosoch projektov

Slovensko prehnane spája očakávania riešení problémov v doprave aj v zaostávaní niektorých regiónov s novými rýchlostnými cestami. Tie sa pritom plánujú v takom rozsahu a nákladoch, že väčšina očakávaní celé desaťročia nie je ani nebude naplnená. Na druhej strane menej nákladné možnosti zlepšenia dopravného prepojenia regiónov SR sa využívajú veľmi slabo, hoci neraz môžu pomôcť skôr. [Portál INEKO o doprave](#) prináša konkrétne príklady.

Preťažené cesty v okolí najväčších miest (najmä Bratislavy, Žiliny, Prešova, Košíc ale aj Kežmarku či Sabinova) by mohla odľahčiť väčšia ponuka vlakov. S nadväzujúcimi autobusmi a cestovaním na jeden lístok, i lepším využívaním pozemkov Železníc SR pri staniciach v regiónoch na legálne parkovanie cestujúcich. Väčšinou stačí lepšie využiť jestvujúce parametre železnice, niekde by pomohla modernizácia zanedbaných tratí skracujúca cestovné časy (napr. medzi Prievidzou a Nitrou, Humenným a Košicami).

Na iných miestach by vhodným a dostupným riešením bol obchvat jednej-dvoch obcí (napríklad obchvat Pincinej pri Lučenci namiesto 20 km rýchlocesty R2). Alebo úprava nebezpečných odbočení či rozšírenie úzkej cesty a dobudovanie prídavného pruhu v stúpaniach, ktorý umožní bezpečne predbehnúť pomalé vozidlá. V iných regiónoch si očakávaná intenzita dopravy vyžaduje 4-pruhovú rýchlocestu, ale jej náklady zbytočne dvíhajú požiadavky zachovať aj veľkorysú súbežnú cestu I. triedy (napr. R2 pri Trenčíne, D3 pri Krásne nad Kysucou).

Ak má rezort dopravy prinášať lepšie výsledky, potrebuje prekonať zlé stereotypy. A viac dbať na spoločenskú efektívnosť chystaných projektov. Musí sa skončiť éra, v ktorej boli prostriedky – eurofondy, nové rýchlostné cesty, nové vlaky či modernizácia železničných tratí – povýšené na ciele. A začať éra hľadania riešení, ktoré prinesú najlepší pomer prínosov k nákladom a skoré zlepšenie dopravy vo všetkých regiónoch, ktoré to objektívne potrebujú. Aj keď menej veľkorysé, ale dostupné.

Doteraz boli (ešte sú) stredobodom pozornosti veľké projekty jednotlivých firiem v rezorte dopravy. Tie neprinášajú synergie, naopak neprimeranými požiadavkami si navzájom zvyšujú náklady (cestári železničiarom a naopak, SSC projektom NDS a naopak). Aj preto sa v doprave nedarí držať na uzde náklady stavieb. Šťasti pre zlé riadenie v rámci rezortu a jeho firiem, a tiež pre neprimerané požiadavky iných štátnych inštitúcií i súkromných subjektov.

Interné i externé požiadavky nezriedka dvíhajú náročnosť a náklady stavieb neúmerne k malým dodatočným prínosom, no neexistuje účinný systém ich eliminácie. Preto je v SR nová infraštruktúra drahá a pribúda pomaly.

Zároveň jestvujúce cesty a železnice na Slovensku dlhodobo degradujú pre zanedbávanú údržbu a chýbajúce rekonštrukcie. Tie si zaslúžia byť vôbec najväčšou prioritou v rezorte

dopravy na najbližšie roky, kým sa dotiahne príprava najvýznamnejších projektov diaľnic D1 a D3, či efektívnejších projektov modernizácie železničných tratí.

Portál INEKO o doprave sa snaží otvárať dôležité informácie o dopravnej infraštruktúre a projektoch. A prinášať viac svetla do témy, ktorá si zaslúži oveľa informovanejšiu spoločenskú diskusiu a tlak na zodpovednejšie rozhodovanie. Veríme, že bude prínosom pre všetkých, ktorí o to majú úprimný záujem.

Tento výstup vznikol aj vďaka finančnej podpore Nadácie Pontis cez Fond pre transparentné Slovensko a tiež Európskeho sociálneho fondu cez operačný program Efektívna verejná správa.



Európska únia
Európsky sociálny fond



**Fond pre
transparentné
Slovensko**



Viac informácií: www.doprava.ineko.sk

Ján Kovalčík, analytik INEKO, kovalcik@ineko.sk, tel.: 0903 226 604