

INEKO

Inštitút pre ekonomické a sociálne reformy

Bajkalská 25, 827 18 Bratislava 212, Slovensko, fax: (421 2) 5823 3487,
tel: (421 2) 5341 1020, www.ineko.sk

Bratislava, 28. marca 2008

Projekt: Sľuby a lamentácie – čo politici sľúbili a čo z toho plnia

Tlačová správa

Vláda neplní sľuby o kvalitnejšej a bezpečnejšej doprave

Na diaľnice sa dáva menej peňazí, bratislavské letisko sa rozvíja pomalšie, viac ľudí umiera na cestách

Plnenie pred- a povolebných sľubov o zabezpečení kvalitnejšej, dostupnejšej a bezpečnejšej doprave vládou a hlavnou vládnu stranou Smer-SD (delegovala ministrov dopravy a vnútra) je po viac ako roku a pol vládnutia len minimálne. Celkovo v oblasti dopravy nie je markantný rozdiel v plnení či neplnení populárnych, no pre krajinu škodlivých sľubov a naopak užitočných sľubov, ktoré majú len malú mieru verejnej podpory. **Analýza INEKO naznačuje verejné vyhlasovanie nereálnych sľubov, neexistenciu jasnej koncepcie ako aj neschopnosť ministrov riadiť organizačne aj finančne náročné projekty.** Nosným príkladom je diametrálna zmena predvolebných a povolebných vyhlásení Roberta Fica a Ľubomíra Vážneho k výstavbe diaľnic cez PPP projekty.

DIAĽNICE:

„... v prípade pozitívnych výsledkov analýzy Smer doporučuje zaoberať sa možnosťou financovať menšie úseky formou PPP v rozsahu maximálne 5 až 15 mld. Sk, t.j. úseky maximálne do 20 km dĺžky... Svoju nemohúcnosť jasne a transparentne riadiť investičný proces pri výstavbe diaľnic a rýchlostných komunikácií chce vláda a MDPT zakryť projektom PPP. ...Nerealistické sľuby reprezentuje predovšetkým sľub spojiť Bratislavu a Košice diaľnicou do roku 2010... Vláda, ktorá s obľubou nazýva svojich kritikov populistami, by mala občanom seriózne priznať, že stanovený termín nedodrží a radšej vynaložiť všetko úsilie na to, aby prostriedky na výstavbu boli vynakladané transparentne a čo najefektívnejšie.“

Stanovisko strany Smer, tlačová konferencia, 22.3.2005

Odborníkmi a verejnosťou pozitívne vnímaný sľub zvýšiť tempo výstavby diaľnic ostáva neplnený. A to najmä kvôli spoliehaniu sa na PPP projekty a zároveň zníženiu vlastných investícií štátu. Prípadné úspešné spustenie PPP projektov síce umožní ľahko prekročiť záväzok postaviť 100 km diaľnic a rýchlostných ciest, no určite nepomôže dokončiť plynulé diaľničné spojenie Bratislavy a Košíc a značne zaťaží verejné financie v budúcnosti. Na ďalšie roky vláda jednoznačne uprednostňuje rýchlosť výstavby na úkor jej efektívnosti a transparentnosti, hoci

pred voľbami Smer žiadal opak. Navyše **Smer pred voľbami – v súlade s odbornou mienkou - vystrihal pre masívnymi PPP projektami a žiadal pilotné úseky maximálne do veľkosti 15 mld Sk (20 km dĺžky). Po voľbách však rozhodol o projekte na 150 km za odhadovaných 150 mld Sk.**

LETISKO:

„Za zmienku stoja ciele, ktorými vláda v schválenej koncepcii obhajuje privatizáciu letísk. Napr. zvýšiť atraktivnosť leteckej dopravy, zabezpečiť cenovú dostupnosť dopravnej obsluhy SR, zefektívniť prevádzku letísk a pod. S ich dosiahnutím by si poradil každý kvalifikovaný manažment akciovej spoločnosti bez ohľadu na to, kto je vlastníkom jej akcií. Je príznačné pre súčasnú vládu, že nevie nájsť vo svojom okolí fundovaných odborníkov...“
Stanovisko strany Smer, tlačová konferencia, 23.6.2005

Vláda napriek predvolebným sľubom zvažovala pre bratislavské letisko strategického partnera, no nakoniec sa rozhodla - z hľadiska odborníkov negatívne - manažovať letisko bez neho. Rok a pol po voľbách tak stále nemá konkrétny plán financovania rozvoja letiska. Vládou menovaný šéf letiska bol po roku úradovania vymenený kvôli stagnácii výkonov letiska a nepredloženiu kvalitného rozvojového plánu. **V roku 2007 bratislavské letisko po predchádzajúcich 40-50% nárastoch počtu cestujúcich rástlo len minimálne, v preprave tovaru celkom prepadlo.**

NEHODOVOSŤ:

„Vláda SR ...urobí potrebné kroky k tomu, aby sa Slovenská republika priblížila k cieľu vytýčenému Európskou komisiou znížiť do roku 2010 počet usmrtených pri dopravných nehodách na polovicu.“
Programové vyhlásenie vlády SR, august 2006

Pokiaľ ide o expertmi pozitívne vnímané sľuby o tvorbe podmienok pre zníženie nehodovosti, **v roku 2007 zomrelo na cestách o 190 osôb viac oproti cieľu** (adekvátne prepočítaný pre rok 2007), ktorý za vlastný vláda prijala. Bolo to celkovo najviac obetí od roku 2003 a o 8% viac ako v roku 2006. Platnosť vládou ohlasovaného sprísnenia sankcií na cestách bude meškať takmer rok. Prítom odborníkmi vítané zavedenie povinného celoročného svietenia na cestách, ktoré navrhol opozičný poslanec, koalícia v marci 2007 v opakovanom hlasovaní odmietla.

INÉ SĽUBY:

V oblasti dopravy plní vláda najlepšie sľub zaviesť elektronické mýto na diaľnice, hoci termín január 2009 už tiež vyzerá kvôli opakovaným tendrom rizikovo. Na druhej strane sľub strany Smer o zvýhodnení dopravy s alternatívnym pohonom nenašiel v predkladanej legislatíve žiadnu odozvu. Podobne sa **napriek sľubom zvýšili ceny v osobnej železničnej doprave (najrýchlejšie za posledné tri roky) a preprava osôb či tovaru železnicami v roku 2007 klesali.**

Poznámky k metodike:

INEKO tento rok zhruba každý mesiac prezentuje odpočet plnenia sľubov vládnych strán vo vybraných témach. Vo februári už vyšla analýza sľubov v oblasti Hospodárskej politiky. Nasledovať ešte budú oblasti ako Právny štát a transparentnosť, Školstvo, kultúra a šport, Solidarita a sociálna politika, Zdravotníctvo, Rozpočet, výdavky a dane. Súčasťou projektu bude aj komplexný odpočet sľubov po dvoch rokoch práce vlády.

Cieľom projektu „Sľuby a lamentácie – čo politici sľúbili a čo z toho plnia“ je poskytnúť verejnosti obraz o napĺňaní sľubov a tým prispieť k tomu, aby každé budúce voľby na Slovensku boli menej o populizme (t.j. hlásaní populárnych no nereálnych, či pre krajinu škodlivých sľubov) a viac o hľadaní skutočných riešení problémov.

Kontakt: Gabriel Šípoš, Peter Goliaš, Eugen Jurzyca
Inštitút INEKO, <http://www.ineko.sk/sluby/sluby.php>, tel. 02/5341 1020

Príloha 1. Rozbor najdôležitejších sľubov doprave

Príloha 2. Podrobná analýza sľubov a ich plnenia

Príloha 1. Rozbor najdôležitejších sľubov v oblasti dopravy

Tabuľka najdôležitejších sľubov

Skupina sľubov / Sľub	Prínos pre krajinu (-3, +3)	Miera plnenia (0-100%)
1. Zrýchliť výstavbu diaľnic a rýchlostných komunikácií, dôraz na transparentnosť a efektívnosť	+2	7
Zrýchlenie tempa výstavby diaľnic	+3	0
Spojenie Bratislavy a Košíc diaľnicou do roku 2010	0	10
Vybudovať 100 km diaľnic a rýchlostných ciest do roku 2010	1	35
Opatrné pilotné zavedenie financovania diaľnic cez PPP	+3	0
Uprednostňovanie transparentnosti pred rýchlosťou	+3	0
2. Rozvíjať bratislavské letisko bez strategického investora a s kvalifikovaným manažmentom	-2	25
3. Zaviesť na cesty elektronické mýto	+2	50
4. Zvýšiť prepravu osôb a znížiť prepravu tovaru cez železnice	-1	0
Zachovať minimálne 20%-ný podiel železničnej dopravy na celkovej preprave tovaru	-1	0
Zvýšiť počet osôb prepravených železnicou	-1	0
5. Zabezpečiť dostupnejšie verejné cestovanie železnicami za rovnaké ceny s adresnou podporou	+1	0
Zvyšovanie kvality pri nezvyšovaní cestovného železnicou	+0,5	0
Sociálne dávky osobám cestujúcim hromadnou dopravou	+2	0
6. Pokles počtu obetí nehôd na cestách na polovicu k roku 2010	+2	13
Podstatné zníženie počtu nehôd	+2	20
Postupné znižovanie úmrtí pri nehodách k roku 2010 na polovicu stavu z roku 2001	+2	5
7. Zvýhodniť dopravu s alternatívnym pohonom	0	0
8. Spustiť digitálne TV vysielanie v roku 2007	+1	0
Doprava celkovo (priemer 1.-8.)	+0,6	12%

Poznámka: Prínos pre spoločnosť a plnenie sľubov známkovali odborníci INEKO

1. Zrýchliť výstavbu diaľnic a rýchlostných komunikácií, dôraz na transparentnosť a efektívnosť

Prínos pre spoločnosť: +2: Kvalitnejšia dopravná infraštruktúra vedie k rýchlejšiemu rastu životnej úrovne krajiny. Efektívnosť v miliardových zákazkách je mimoriadne prínosná.

Miera plnenia sľubu: celkovo **7%**. Tempo výstavby od volieb kvôli spoliehaniu sa na PPP projekty a zníženým investíciám štátu upadlo. Prípadné úspešné spustenie PPP projektov umožní ľahko prekročiť záväzok postaviť 100 km diaľnic a rýchlostných ciest, no určite nepomôže

dokončiť plynulé diaľničné spojenie Bratislavy a Košíc. Na ďalšie roky vláda jednoznačne uprednostňuje rýchlosť výstavby pred jej efektívnosťou a transparentnosťou.

Výstavba diaľnic a rýchlostných ciest – výdavky štátu (vrátane fondov EÚ) v mld. Sk

	2005	2006	2007	2008**
Plán v štátnom rozpočte	17,7	14,8	10,1	10,3
Odovzdané úseky (km)	15,3	16,7	43	21,1
Skutočné výdavky (vrátane úverov NDS z rokov 2005-06)	12,5	26,4	13,2*	12

Zdroje: Zákony o štátnom rozpočte 2005 až 2008, Ministerstvo dopravy, Národná diaľničná spoločnosť

*predbežne, **plán

2. Rozvíjať bratislavské letisko bez strategického investora a s kvalifikovaným manažmentom

Prínos pre spoločnosť: -2: Strategický investor by vďaka prínosu know-how aj financovania bol lepším manažérom bratislavského letiska ako štátom menovaný manažment.

Miera plnenia sľubu: 25%. Vláda napriek predvolebným sľubom zvažovala strategického partnera, no nakoniec sa rozhodla rozvíjať letisko bez neho. Rok a pol po voľbách však stále nemá plán financovania rozvoja letiska. Vládou menovaný šéf letiska bol po roku úradovania vymenený kvôli stagnácii výkonov letiska a nepredloženiu kvalitného rozvojového plánu.

Výkony bratislavského letiska

	2004	2005	2006	2007
Počet cestujúcich (tis.)	893	1 326	1 938	2 024
medziročný nárast (%)	86,3	48,5	46,2	4,4
Náklad (tis. ton)	6 972	3 633	5 054	1 968

Zdroj: Letisko Bratislava

3. Zaviest' na cesty elektronické mýto

Prínos pre spoločnosť: +2: Umožní adresné spoplatnenie užívateľov ciest, čo povedie k ich efektívnejšiemu používaniu a zároveň stavaniu

Miera plnenia sľubu: 50%. Plánovaný termín január 2009 zatiaľ ostáva zachovaný, hoci už s istým rizikom v dôsledku opakovanému rušeniu tendrov.

4. Zvýšiť prepravu osôb a znížiť prepravu tovaru cez železnice

Prínos pre spoločnosť: -1: Vláda by mala radšej vyrovnať podmienky pre rôzne formy dopravy a čakať na výsledok, nie stanoviť ho vopred.

Miera plnenia sľubu: celkovo 0%. Preprava osôb aj tovaru v roku 2007 klesla, objem prepravy tovaru železnicou na celkovej preprave klesol pod deklarovaných 20%

Výkony železničnej dopravy v SR

	2005	2006	2007
Cestujúci ZSSK (mil.osôb)	49 054	47 021	46 500*
Cestujúci celkovo (mil.osôb)	50 458	48 438	47 007
Nákladná preprava ZSSK Cargo (tis. ton)	47 745	50 055	49 300*
Nákladná železničná preprava celkovo (tis. ton)	49 310	52 449	50 181
Podiel na trhu prepravy (%)	20,0	22,3	16,8

Zdroj: ZSSK, Cargo, Štatistický úrad

*predbežné odhady ku koncu roka 2007

5. Zabezpečiť dostupnejšie a kvalitnejšie verejné cestovanie železnicami za rovnaké ceny s adresnou podporou

Prínos pre spoločnosť: +1: Zvýšenie kvality a dostupnosti verejného cestovania je správne, podobne aj adresnosť podpory. Sľubovať ale zmrazenie cestovného na štyri roky dopredu je populizmus, lebo v prípade rastúcich cien vstupných nákladov (nafta, mzdy, atď.) by to paradoxne viedlo k zhoršeniu kvality aj dostupnosti cestovania.

Miera plnenia sľubu: celkovo **0%**. Ceny v osobnej železničnej doprave k januáru 2008 stúpili medziročne najrýchlejšie za posledné tri roky. Žiadne špeciálne sociálne príspevky na dopravu neboli zavedené.

Ceny v osobnej železničnej doprave (%)

	2006	2007	2008
Medziročná zmena k januáru daného roku	0,3	0,7	2,8

Zdroj: Štatistický úrad SR

6. Pokles počtu obetí nehôd na cestách na polovicu k roku 2010

Prínos pre spoločnosť: +2: Bezpečnejšie cesty vedú priamo k ochrane životov a miliardových majetkov a nepriamo zvyšujú mobilitu v ekonomike

Miera plnenia sľubu: celkovo **13%**. Počet obetí v roku 2007 bol o 190 ľudí vyšší ako cieľ, je to medziročne viac o 8%, a ide o najvyšší počet obetí od roku 2003. Naopak počet nehôd klesol o necelé 2 percentá.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Počet dopravných nehôd	57 242	57 046	60 300	61 228	59 972	62 033	61 044
Počet obetí dopravných nehôd	614	610	643	603	560	579	627
Cieľ obetí pre daný rok pri rovnomernom poklese k 2010	-	580	548	517	489	462	437
Rozdiel	-	-30	-95	-86	-71	-117	-190

Zdroj: Ministerstvo vnútra SR, INEKO

7. Zvýhodniť dopravu s alternatívnym pohonom

Prínos pre spoločnosť: **0:** Záleží od analýzy nákladov a prínosov jednotlivých foriem dopravy.
Lepším opatrením je zdaňť každé znečistenie životného prostredia.
Miera plnenia sľubu: **0%.** Žiadne opatrenie nebolo prijaté.

8. Spustiť digitálne TV vysielanie v roku 2007

Prínos pre spoločnosť: **+1:** Umožňuje vyššiu konkurenciu na mediálnom trhu, čo by malo prispieť k vyššej kvalite mediálnej ponuky.
Miera plnenia sľubu: **0%.** Koncom marca 2008 stále nebol jasný nový plánovaný dátum spustenia vysielania, ohrozené je aj splnenie celoplošného spustenia vysielania do roku 2011.

Príloha 2. Podrobná analýza sľubov a ich plnenia

Sľub 1: Zrýchliť výstavbu diaľnic a rýchlostných komunikácií, dôraz na transparentnosť a efektívnosť

SMER – sociálna demokracia považuje za potrebné v cestnej doprave urýchliť proces výstavby diaľnic a rýchlostných komunikácií so zachovaním súčasného pomeru financovania tak, aby:

1. Do roku 2010 bolo na diaľnici D1 dobudovaných a odovzdaných do užívania minimálne 120 km.
2. Do roku 2012 bola dokončená celá diaľnica D1 v trase Bratislava – Košice.
3. Do roku 2010 (bolo dokončené) prepojenie miest Trnava – Banská Bystrica rýchlostnou komunikáciou R1 spolu s odstránením bodových závad na R2.

Zdroj: Volebný program SMER-u, december 2005

SMER – sociálna demokracia považuje za potrebné súčasne pokračovať v príprave a postupnej výstavbe ďalších úsekov diaľnic a rýchlostných komunikácií potrebných na prepojenie slabo rozvinutých regiónov s centrami priemyslu a obchodu, medzi iným aj severojužné prepojenie stredného (R3) a východného (R4) Slovenska ako aj dobudovanie D1 na Slovensko – Ukrajinskú hranicu.

Zdroj: Volebný program SMER-u, december 2005

Ľudová strana – HZDS má...cieľ dosiahnuť podstatné urýchlenie výstavby diaľnic, rýchlostných komunikácií a modernizácie železníc SR a ich začlenenie do európskeho dopravného systému a to efektívnou kombináciou zdrojov Európskej únie, verejných rozpočtov a súkromného kapitálu.

Zdroj: Volebný program HZDS 2006

Smer vyzýva vládu, aby vypracovala a následne schválila solídnu analýzu financovania výstavby diaľnic a rýchlostných komunikácií v našich podmienkach spolu so solídnym harmonogramom a to tak časovým ako aj vecným. Následne v prípade pozitívnych výsledkov analýzy **Smer doporučuje zaoberať sa možnosťou financovať menšie úseky formou PPP (Private-Public-Partnership) v rozsahu maximálne 5 až 15 mld. Sk, t.j. úseky maximálne do 20 km dĺžky.**

... Svoju nemohúcnosť jasne a transparentne riadiť investičný proces pri výstavbe diaľnic a rýchlostných komunikácií chce vláda a MDPT zakryť projektom PPP.

... **Nerealistické sľuby reprezentuje predovšetkým sľub spojiť Bratislavu a Košice diaľnicou do roku 2010.** Dnes už aj laik, nie to ešte odborná verejnosť, vedia, že prepojenie Bratislavy a Košíc diaľnicou nebude do roku 2010 hotové. A to ani v polovičnom profile o celých profiloch ani nehovoriac. **Vláda, ktorá s obľubou nazýva svojich kritikov populistami, by mala občanom seriózne priznať, že stanovený termín nedodrží a radšej vynaložiť všetko úsilie na to, aby prostriedky na výstavbu boli vynakladané transparentne a čo najefektívnejšie.**

Zdroj: Tlačová konferencia Smeru, 22.3.2005

http://www.strana-smer.sk/index.php?id=tlacove_konferencie&clanok=vystavba_dialnic_-_nekonceptnost_nerealne_sluby_predrazovanie_o_miliardy

Podľa tieňového ministra dopravy za stranu Smer-Sociálna demokracia Ľubomíra Vážneho chýba na trase z Bratislavy do Košíc 177 kilometrov diaľnic. Dokončenie spojenia do roku 2010

považuje za technický nezmysel. „Zdržanie spôsobila zanedbaná investorská príprava v minulosti,“ uvádza Vážny.

Zdroj: Hospodárske noviny, 16.5.2006

* Predchádzajúca vláda hovorila, že severná diaľnica sa dá stihnúť, len ak bude na 100 kilometroch súkromná diaľnica. Budete podporovať túto myšlienku?
Ľubomír VÁŽNY, minister dopravy: „Ak bude strategický referenčný rámec podľa našich predstáv, **potreba budovania a financovania diaľnic cez verejno-súkromné partnerstvá, označované ako PPP projekty, nie je potrebná.** Tento spôsob by nám pomohol len z hľadiska času a termínov. **Diaľnice cez PPP sú o 50 až 70 percent drahšie, ako bežné investície od štátu.** Je na zváženie, či nám to stojí za skrátenie času.“

Zdroj: [Na diaľnice bude dosť, chceme šetriť](#), Pravda, 24.7.2006

Prioritou vlády v súlade so spoločnou európskou dopravnou politikou bude zrýchlenie tempa výstavby a modernizácie dopravnej infraštruktúry ...Vláda vytvorí podmienky pre výstavbu a sprevádzkovanie 100 km diaľnic a rýchlostných ciest do roku 2010.

Zdroj: Programové vyhlásenie vlády, august 2006

Vláda urýchli ukončenie výstavby diaľnice D1 na úseku Považská Bystrica – Žilina, úseku diaľnice D3 Svrčinovec – štátna hranica s Poľskom, sprevádzkovanie celého ťahu R1 Trnava – Banská Bystrica spolu s odstránením bodových nedostatkov na rýchlostnej komunikácii R2. Vláda SR zabezpečí do roku 2010 prípravu úseku diaľnice D1 po Košice, čím sa vytvoria vhodné podmienky pre jej bezproblémové a včasné dokončenie.

Zdroj: Programové vyhlásenie vlády, august 2006

Premiér Robert Fico v stredu po rokovaní vlády vyhlásil, že jeho kabinet „má podstatne väčšie ambície v diaľničnej infraštruktúre, ako bolo vyjadrené v programovom vyhlásení vlády“.

Premiérovo sen je prepojiť severnou trasou západ s východom krajiny už v roku 2010... **Podľa premiéra prijme vláda v krátkom čase „rozhodnutia ekonomického, finančného a legislatívneho charakteru, ktoré zabezpečia, že do konca volebného obdobia musí byť dokončené spojenie medzi Bratislavou a Košicami“.**

Zdroj: SME 7.7.2007, [Premiérova diaľnica je nereálna](#)

Budeme hľadať aj efektívnejší spôsob výstavby, lepšiu prípravu stavieb. Čo som si predsavzal, že **minimálne o desať percent znížiť cenu** diaľnic a rýchlostných ciest, chcem aj dodržať.

Zdroj: Ľubomír Vážny, Rádio Slovensko, 11.10.2006

Ak by sa stalo, že by boli ďalšie príjmy, ktoré by boli k dispozícii, naša priorita je infraštruktúra, kde by som veľmi privítal, keby v roku 2008 došlo k obrovskej akcelerácii výstavby diaľnic. Preto infraštruktúra. **Diaľnice za každú cenu**, [aj] keby sme si mali na ne požičať.

Zdroj: Robert Fico, STV, 23.12.2006

Vláda sa rozhodla uskutočniť urýchlenie výstavby diaľnic formou PPP vo veľkom (151km diaľnic a rýchlostných ciest za odhadovaných 150 mld Sk), hoci pre voľbami presadzovala opatrné a transparentné používanie tejto metódy financovania. Smer (strana delegovala ministra dopravy) formu PPP vo svojich programoch ani nespomínal, SNS aj HZDS áno. Zároveň vo vyhláseniach v roku 2007 premiér Fica prisľúbil dokončenie diaľnice spájajúcej Bratislavu

a Košice, hoci pred voľbami to Smer vyhlasoval za technicky nemožné bez ohľadu na objem peňazí.

Porovnanie tempa výstavby je komplikované, pretože ani Ministerstvo dopravy ani Národná diaľničná spoločnosť neposkytujú čísla, ktoré by tempo v jednotlivých rokoch vedeli porovnať. Výdavky štátu na diaľnice zo štátneho rozpočtu na rok 2007 či 2008 sú nižšie ako v rokoch 2005-06 (bežne sa však nepreinvestované miliardy presúvajú z roka na rok). Viaceré zdroje však naznačujú zníženie objemu štátnych peňazí investovaných do diaľnic a rýchlostných ciest. Práve súkromní investori by mali v rokoch 2008-2010 výdavky celkovo zvýšiť.

Výstavba diaľnic a rýchlostných ciest – výdavky štátu, vrátane fondov EÚ

	2005	2006	2007	2008*
v mld. Sk	17,7	14,8	10,1	10,3
% z HDP	1,2	0,91	0,55	0,52

Zdroje: Zákony o štátnom rozpočte 2005 až 2008

*plán, respektíve pri HDP odhad

Stavby diaľnic

	2004	2005	2006	2007	2008**
Odovzdané úseky (km)	8,5	15,3	16,7	43	21,1
Výdavky v mld. Sk	9,5	12,5	26,4	13,2*	12

Zdroje: Ministerstvo dopravy, Národná diaľničná spoločnosť

*predbežne, **plán

Pozn. Bez presúvania súm nepreinvestovaných v danom roku

V roku 2007 sa otvorilo 43 km diaľnic, takmer trojnásobok priemeru rokov 2004-2007. Do konca roku 2007 bolo od začiatku Ficovej vlády sprepajzovaných 75 km diaľnic a rýchlostných ciest, všetky rozostavané ešte z čias predchádzajúcich vlád.

Pokiaľ ide o transparentnosť, premiér Fico v marci 2008 odmietol žiadosť opozície o účasť v rozhodovacích komisiách pri výbere projektov PPP. V roku 2007 Národná diaľničná spoločnosť NDS podľa odborníkov protiprávne bez súťaže vybrala právneho poradcu pre výstavbu diaľnic (zákazka za 400 mil. Sk), a priamym zadáním vybrala aj staviteľa prípojky od závodu Samsungu na diaľnicu D1 (209 mil. Sk), a to firme údajného sponzora strany Smer Juraja Širokého. Priame zákazky boli využité aj pri výbere autora stavebnej dokumentácie (141 mil. Sk). NDS odôvodňuje obchádzanie verejných súťaží cieľom vlády urýchliť výstavbu. V tendri na prvý balík PPP projektu vypadli zo súťaže pre formality viacerí svetoví hráči, o zákazku budú predbežne zo šiestich uchádzačov súťažiť traja. Vláda a parlament tiež schválili urýchlené vyvlastňovanie pôdy vo verejnom záujme s účelom výkupu pozemkov na výstavbu diaľnic. Umožňuje štátu začať stavať na súkromných pozemkoch. V inej legislatíve sprísnilo účasť občianskych spolkov na konaní pri schvaľovaní stavieb.

Rýchlostná cesta z Nitry do Zvolena je prvou stavbou, ktorú urýchlil sporný zákon ministra dopravy Ľubomíra Vážneho prijatý na jar tohto roka. Mesto Žiar nad Hronom pri vydávaní

územného rozhodnutia na jeden z úsekov totiž použilo čerstvé opatrenie o obmedzení pôsobenia občianskych združení pri schvaľovaní územného rozhodnutia... **(Vážneho) novela zaviedla približne 30 rôznych zmien v rámci úradníckeho rozhodovania počas schvaľovania stavby diaľnice. Okrem iného zaviedla, že občianske združenia boli prehodnotené z účastníkom konania len na zúčastnenú osobu.** V praxi to znamená, že môžu podať pripomienky a ak ich samospráva nezohľadní, už nemôžu dávať odvolávania a iné opravné prostriedky a tak brzdiť rozhodnutie.

Zdroj: Pravda 6.10.2007, V Žiari prvý raz využili zákon na zrýchlenie diaľnice

Štub 2: Rozvíjať letisko bez strategického investora s kvalifikovaným manažmentom

SMER-SD zastáva názor, že na zabezpečenie zdrojov na rozvoj infraštruktúry oboch letísk nie je nevyhnutný „strategický investor“. Ich situácia nie je kritická, naopak sú na primeranej úrovni a zaznamenávajú dynamický rozvoj prepravy.

Za zmienku stoja ciele, ktorými vláda v schválenej koncepcii obhajuje privatizáciu letísk. Napr. zvýšiť atraktivnosť leteckej dopravy, zabezpečiť cenovú dostupnosť dopravnej obsluhy SR, zefektívniť prevádzku letísk a pod. S ich dosiahnutím by si poradil každý kvalifikovaný manažment akciovej spoločnosti bez ohľadu na to, kto je vlastníkom jej akcií. Je príznačné pre súčasnú vládu, že nevie nájsť vo svojom okolí fundovaných odborníkov, ale radšej toleruje vynakladanie nemalých prostriedkov na zahraničného poradcu, ktorý zrejme len potvrdí to, čo už vláda resp. ministerstvo dávno pripravili a potrebujú si to dať posvätiť za peniaze daňových poplatníkov.

Zdroj: Tlačová konferencia Smeru, 23.6.2005

[http://www.strana-](http://www.strana-smer.sk/index.php?id=tlacove_konferencie&clanok=dzurindova_vlada_zbavila_slovensko_najd%F4lezitejsic)

[smer.sk/index.php?id=tlacove_konferencie&clanok=dzurindova_vlada_zbavila_slovensko_najd%F4lezitejsic](http://www.strana-smer.sk/index.php?id=tlacove_konferencie&clanok=dzurindova_vlada_zbavila_slovensko_najd%F4lezitejsic)

Po roku vlády v druhej polovici 2007 premiér i minister dopravy začali verejne uvažovať a aj rokovať o potrebe strategického investora, spomínajúc najmä viedenské letisko (R. Fico: „Myšlienka spoločného podniku medzi bratislavským a viedenským letiskom je dobrá, 19.11.2007). Koncom roka 2007 ministerstvo dopravy odvolalo šéfa letiska, ktorý dosadilo 14 mesiacov predtým, krátko po voľbách. Bratislavské letisko počas roka 2007 vo výkonoch stagnovalo. V januári 2008 napokon vláda rozhodla, že bude rozvíjať letisko bez strategického partnera z vlastných zdrojov. V prvých dvoch mesiacoch roka 2008 sa letisko vrátilo k dvojciferným medziročným nárastom v preprave cestujúcich, v prepravenom náklade pokračoval prepád.

Výkony bratislavského letiska

	2004	2005	2006	2007
Počet cestujúcich (tis.)	893	1 326	1 938	2 024
Počet pohybov lietadiel	27 133	30 380	31 149	31 600
Náklad (tis. ton)	6 972	3 633	5 054	1 968

Zdroj: Letisko Bratislava

Šľub 3: Zaviesť na cesty elektronické mýto

(...) významnou zmenou bude objektívnejšie spoplatnenie diaľnic a ciest pre motorové vozidlá formou elektronického mýta.

Zdroj: Volebný program SMER-u, december 2005

Vláda zavedie spoplatnenie vybranej cestnej infraštruktúry formou elektronického výberu mýta.

Zdroj: Programové vyhlásenie vlády, august 2006

* Aký termín zavedenia elektronického mýta bude presadzovať vláda?

Mýto by malo fungovať v roku 2009.

Zdroj: Rozhovor s ministrom dopravy Ľubomírom Vážnym, SME, 24.7.2006

Národná diaľničná spoločnosť v roku 2007 vyhlásila na mýto tender, ktorý dvakrát musela zrušiť pre nejasnosti a formálne nedostatky. Výsledky tretieho tendra z roku 2007 by mali byť známe v apríli 2008. Mýto by malo byť v prvej fáze len pre nákladné autá. Plánovaný termín január 2009 ostáva zachovaný.

Šľub 4: Zvýšiť prepravu osôb a neznížiť prepravu tovaru cez železnice

SMER – sociálna demokracia považuje za potrebné v železničnej doprave ako cieľ postaviť zvýšenie počtu prepravených osôb a udržanie súčasného objemu prepravovaného tovaru (do roku 2010 minimálne 20% podiel železnice na celkovom objeme prepraveného tovaru v Slovenskej republike) a tak uprednostňovať železničnú dopravu pred cestnou.

Zdroj: Volebný program SMER-u, december 2005

Vláda vytvorí podmienky na rozvoj a rozširovanie železničnej a kombinovanej dopravy s cieľom udržania podielu železničnej dopravy na dopravnom trhu, zvýšenia ochrany životného prostredia a zvýšenia bezpečnosti prepravy.

Zdroj: Programové vyhlásenie vlády, august 2006

Železničná doprava pokračuje aj po zmene vlády v útlme. Počet prepravených cestujúcich klesol aj v roku 2007, hoci pomalšie ako v roku 2006. Doprava tovaru na rozdiel od roku 2006 v roku 2007 klesla, a ďalší pokles sa očakáva aj pre rok 2008. V osobnej aj nákladnej doprave dominujú štátne železničné spoločnosti. Podielu železníc na celkovom objeme prepraveného tovaru minulý rok klesol výrazne pod 20%, na necelých 17%.

Výkony železničnej dopravy v SR

	2005	2006	2007
Cestujúci ZSSK (mil.osôb)	49 054	47 021	46 500*
Cestujúci celkovo (mil.osôb)	50 458	48 438	47 007
Nákladná preprava ZSSK Cargo (tis. ton)	47 745	50 055	49 300*
Nákladná železničná preprava	49 310	52 449	50 181

celkovo (tis. ton)			
Podiel na trhu prepravy (%)	20,0	22,3	16,8

Zdroj: ZSSK, Cargo, Štatistický úrad

*predbežné odhady ku koncu roka 2007

Podľa predbežných výsledkov prepravila ZSSK Cargo vlani celkovo 49,3 milióna ton nákladu, čo je takmer o 0,8 milióna ton tovarov menej ako v roku 2006. Podnikateľský plán spoločnosti počíta s prepravou tovaru na tento rok v objeme 48,1 milióna ton... Spoločnosť ZSSK Cargo v súčasnosti uhrádza Železničiam Slovenskej republiky polovicu všetkých nákladov na údržbu železničnej infraštruktúry. Poplatok, ktorý sa u nás pohybuje na hranici deväť eur za vlakový kilometer, je v Poľsku stanovený vo výške šesť eur, v Maďarsku päť a v Rakúsku a Česku necelé štyri eurá. **Podľa štúdie ministerstva dopravy a Výskumného ústavu dopravy v Žiline je u nás nákladná železničná doprava zatťažená 2,5-násobne vyššími poplatkami ako konkurenčná cestná doprava**, čo sa premietlo aj do podielov realizovanej vnútroštátnej železničnej prepravy ZSSK Cargo za posledné roky.

Zdroj: HN 18.1.2008, [Cargo prepravilo menej tovaru](#)

Pretože premiér Robert Fico pred rokom zakázal škrtat' čo i jeden vlak, objednal si štát v zmluve cez ministerstvo dopravy rovnako ako vlani 31,5 milióna vlakokilometrov. Firma uvádza, že na taký rozsah dopravy potrebuje od štátu dotáciu aspoň 5,4 miliardy korún. „**Železničná spoločnosť Slovensko dostane päť miliárd korún**, toľko je reálne schválené v štátnom rozpočte," povedal hovorca ministerstva dopravy Marián Jánošík. **Pre nižšie dotácie Železničná spoločnosť ráta, že bude hospodáriť so stratou 400 miliónov korún...** Politici však firme prisľúbili, že jej počas roka doplatia, ak bude mať štátna kasa prebytok.

Zdroj: Pravda 16.1.2008, Vláda znova vypraví vlaky na dlh

Slub 5: Zabezpečiť dostupnejšie verejné cestovanie za rovnaké ceny s adresnou podporou

SMER – sociálna demokracia považuje za potrebné dosiahnuť v spolupráci so samosprávou dostupnejšie a kvalitnejšie služby cestujúcej verejnosti **bez zvyšovania základného cestovného počas celého volebného obdobia 2006 – 2010** a udržať, resp. rozšíriť rozsah zliav cestovného a tým vytvoriť z osobnej železničnej dopravy lacnejšiu, atraktívnu alternatívu individuálnej dopravy.

Zdroj: Volebný program SMER-u, december 2005

Idem k benzínu. Tu vidíme riešenie v tom, že štát by pomohol ľuďom, ktorí cestujú do práce na základe hromadnej dopravy autobusmi, alebo vlakmi.

Zdroj: Robert Fico, predseda vlády, TA3, V politike, 6.8.2006

Zavedieme systém adresných sociálnych príspevkov v rámci ucelenej sociálnej politiky štátu ako náhrady za model neadresného poskytovania zliav v osobnej doprave.

Zdroj: Volebný program HZDS, máj 2006

Ceny v osobnej železničnej doprave k januáru 2008 stúpili medziročne najrýchlejšie za posledné tri roky. Kvôli pokračujúcemu prepadu počtu cestujúcich zaviedla Železničná spoločnosť SR na jeseň 2007 zľavy v hodnote 20% pre spätočné lístky. Žiadne špeciálne sociálne príspevky na dopravu neboli novou vládou zavedené.

Ceny v osobnej železničnej doprave (%)

	2006	2007	2008
Medziročná zmena k januáru daného roku	0,3	0,7	2,8

Zdroj: Štatistický úrad SR

Sľub 6: Pokles nehôd na cestách v roku 2010 na polovicu stavu z roku 2001

Slovensko patrí medzi štáty s najvyšším počtom nehôd v Európe. Z tohto dôvodu sa zasadíme za uskutočnenie nových technicko-organizačných opatrení s cieľom podstatného zníženia nehodových úsekov, samotných nehôd a ich následkov.

Zdroj: Volebný program SNS, 2006

Vláda SR ...urobí potrebné kroky k tomu, aby sa Slovenská republika priblížila k cieľu vytýčenému Európskou komisiou znížiť do roku 2010 počet usmrtených pri dopravných nehodách na polovicu.

Zdroj: Programové vyhlásenie vlády SR, august 2006

Európska komisia dala cieľ členským štátom znížiť počet obetí na cestách oproti roku 2001 na polovicu do roku 2010. Pre Slovensko je teda cieľ znížiť počet obetí na 307 v roku 2010. Od roku 2006 sa však od cieľa vzdaluje (hoci prvé dva mesiace v roku 2008 naznačujú, že by sa vláda mohla k cieľu opäť začať približovať). V minulom roku zomrelo v dopravných nehodách o 190 viac ľudí, ako to predpokladá postupné splňanie cieľa, a dokonca najvyšší počet ľudí od roku 2003.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Počet dopravných nehôd	57 242	57 046	60 300	61 228	59 972	62 033	61 044
Počet obetí dopravných nehôd	614	610	643	603	560	579	627
Cieľ obetí pre daný rok pri rovnomernom poklese k 2010	-	580	548	517	489	462	437
Rozdiel	-	-30	-95	-86	-71	-117	-190

Zdroj: Ministerstvo vnútra SR, INEKO

Ministerstvo vnútra rozbehlo rozdávanie reflexných náramkov či viest a pripravilo sprísnenie sankcií za dopravné priestupky, vrátane zníženia rýchlosti v obciach a celoročného svietenia. Zákon, ktorého platnosť bola pôvodne plánovaná na 1.1.2008, však ešte stále ani nebol schválený parlamentom, a jeho očakávaná platnosť sa posunula na október 2008. Povinné celoročné svietenie pritom parlament ako návrh opozičného poslanca odmietol po vrátení zákona prezidentom už v marci 2007.

Sľub 7: Zvýhodniť dopravu s alternatívnym pohonom

SMER – sociálna demokracia považuje za potrebné významne zvýhodniť dopravné prostriedky s alternatívnym pohonom šetriace životné prostredie.

Zdroj: Volebný program SMER-u, december 2005

Žiadne opatrenie nebolo prijaté.

Sľub 8: Spustiť digitálne TV vysielanie v roku 2007

V záujme dosiahnuť dynamické naštartovanie procesu prechodu z analógového na digitálne televízne vysielanie sa vláda zaväzuje dodržať termín spustenia pravidelného digitálneho TV vysielania v systéme DVB-T s cieľom ukončiť analógové vysielanie v súlade s požiadavkami EK.

Zdroj: Programové vyhlásenie vlády SR, august 2006

V januári 2008 vláda prerokovala materiál ministerstva dopravy o prechode na digitálne vysielanie, ktorý konštatoval nesplnenie plánu začať pravidelné pozemské digitálne televízne vysielanie do 30. júna 2007. Správa tiež konštatovala: „Podľa zákona o digitálnom vysielaní má prevádzka jedného multiplexu pre analógových vysielateľov vysielajúcich terestriálnym vysielaním začať najneskôr do konca roku 2011 na celom území SR, čo predstavuje značné časové oneskorenie voči dátumu stanoveného vládou SR a vyvoláva obavy o splnenie dátumu vypnutia analógového vysielania v roku 2012.“ Koncom marca 2008 stále nebol jasný nový plánovaný dátum spustenia vysielania.

[http://www.rokovania.sk/appl/material.nsf/0/3CAACDCA5DB54932C12573B7004B069A/\\$FILE/Zdroj.html](http://www.rokovania.sk/appl/material.nsf/0/3CAACDCA5DB54932C12573B7004B069A/$FILE/Zdroj.html)