

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, 15.júna 2009

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

Vláda plní sľuby v oblasti dopravy na pätinu

Priemerné plnenie pred- a povolebných sľubov v oblasti dopravy a telekomunikácií vládnymi stranami po troch rokoch vládnutia mierne prekračuje úroveň jednej pätiny. Z 15 konkrétnych sľubov sú skôr plnené len dva, zvyšné ostávajú skôr alebo vôbec neplnené. Vyplyva to z analýzy najväčších sľubov, ktoré strany vládnej koalície ponúkli verejnosti ohľadom výstavby diaľnic, zvýšenia bezpečnosti ciest, lepšieho manažovania letiska a železničných spoločností či včasného spustenia digitálneho vysielania.

Za ostatný rok sa priemerné plnenie sľubov zvýšilo z 15% na 22%. Hlavným dôvodom je pokles počtu dopravných nehôd a smrteľných obetí v minulom a začiatkom tohto roku. Napriek tomuto zlepšeniu bude Slovensko zrejme aj tento rok ďalej od sľubu znížiť počet obetí nehôd na polovicu do roku 2010, ako na tom bolo v roku 2005.

Vývoj nehodovosti v SR

	2005	2006	2007	2008	2009
Počet dopravných nehôd	59972	62033	61044	58996	?**
Počet obetí dopravných nehôd	560	579	627	559	430*
Cieľový počet obetí pre daný rok pri rovnomernom poklese k 2010	478	444	410	376	342
Vzdialenosť od cieľa	+82	+135	+217	+183	+88*

Zdroj: Ministerstvo vnútra SR, prepočty INEKO

*odhad, ak sa udrží 23%ný pokles úmrtí z prvých 5 mesiacov roka 2009

**polícia prísnejšie eviduje dopravné nehody, zvýšila sa suma škody pre nutnú prítomnosť polície

Pokračuje aj rýchlejšie stavanie diaľnic oproti stavu pred diaľnic. Zároveň však počas ostatného roku definitívne padol sľub spojiť Košice s Bratislavou diaľnicami do roku 2010 a odsúvané je aj masívne spustenie PPP projektov pre výstavbu diaľnic. Do konca roka 2008 bolo od začiatku Ficovej vlády sprejzdnených 96 km diaľnic a rýchlostných ciest, no až na jeden 3,3km úsek boli všetky rozostavané ešte z čias predchádzajúcich vlád.

Stavby diaľnic

	2004	2005	2006	2007	2008	2009*
Odovzdané úseky (km)	8,5	15,3	16,7	25,8	21,1	20,6

Výdavky v mld. Sk	9,5	12,5	26,4	13,2	15,0	20,3
-------------------	-----	------	------	------	------	------

Zdroje: Ministerstvo dopravy, Národná diaľničná spoločnosť

*plán

Pokiaľ ide o málo plnené sľuby, dominuje im manažovanie železničných firiem, bratislavského letiska ale aj procesu digitalizácie. Výkony železničnej dopravy na rozdiel od sľubov stagnujú alebo sa ešte zhoršujú, diaľničné mýto bude zavedené najskôr o rok neskôr ako bolo plánované a navyše za pochybných okolností výberu víťaza. Podobne sa vláda oneskoruje v zavedení digitalizácie televízneho vysielania a mala tiež veľké problémy s transparentnosťou tendra. Na mýto aj digitalizáciu sa už vlády s výstrahou pýtala Európska komisia.

Poznámky k metodike:

INEKO tento mesiac postupne zverejňuje analýzy plnenia volebných sľubov. Po sľuboch v oblasti sociálnej politiky, právneho štátu a dopravy budú nasledovať nasledujúce oblasti: Školstvo a kultúra, Hospodárska politika, Zdravotníctvo. 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	Miera plnenia (0-100%)
1. Zrýchliť výstavbu diaľnic a rýchlostných komunikácií, dôraz na transparentnosť a efektívnosť	35
Zrýchlenie tempa výstavby diaľnic	100
Spojenie Bratislavy a Košíc diaľnicou do roku 2010	0
Vybudovať 100 km diaľnic a rýchlostných ciest do roku 2010	75
Opatrné pilotné zavedenie financovania diaľnic cez PPP	0
Uprednostňovanie transparentnosti pred rýchlosťou	0
2. Rozvíjať bratislavské letisko bez strategického investora a s kvalifikovaným manažmentom	40
3. Zaviesť na cesty elektronické mýto, plánované na rok 2009	25
4. Zvýšiť prepravu osôb a neznížiť prepravu tovaru cez železnice	10
Zachovať minimálne 20%-ný podiel železničnej dopravy na celkovej preprave tovaru	0
Zvýšiť počet osôb prepravených železnicou	20
5. Zabezpečiť dostupnejšie verejné cestovanie železnicami za rovnaké ceny s adresnou podporou	0
Zvyšovanie kvality pri nezvyšovaní cestovného železnicou	0
Sociálne dávky osobám cestujúcim hromadnou dopravou	0
6. Pokles počtu obetí nehôd na cestách na polovicu k roku 2010	38
Podstatné zníženie počtu nehôd	40
Postupné znižovanie úmrtí pri nehodách k roku 2010 na polovicu stavu z roku 2001	35
7. Zvýhodniť dopravu s alternatívnym pohonom	0
8. Spustiť digitálne TV vysielanie v roku 2007	0
Doprava celkovo (priemer všetkých sľubov)	22%

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 urýchlí 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 urýchlenu výstavby diaľnic formou PPP vo veľkom (151km diaľnic a rýchlostných ciest za odhadovaných 230 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 súčasné tempo s rokmi pred voľbami 2006 vedeli porovnať. Navyše by bolo treba brať do úvahy aj rôznu náročnosť výstavby úsekov či efektívnosť výstavby. Samotné čísla o výdavkoch na diaľnice uvádzané ministerstvom financií v rozpočtoch, ministerstva dopravy či NDS vo vlastných materiáloch sa rozchádzajú bez adekvátneho vysvetlenia.

Po počiatočnom poklese súčasná vláda s masívnym príspevom eurofondov a súkromného financovania (PPP) zvýšila investície do diaľnic. Priemerná dĺžka novootvorených diaľnic a rýchlostných ciest za rok v rokoch 2007-8 je však o dve tretiny vyššia oproti rokom 2004-6. Vláda sa spolieha hlavne na PPP projekty v otváraní diaľnic v prvom polroku 2010, zároveň sa však vynárajú v čase hospodárskej krízy problémy s financovaním, dve z troch balíkov PPP diaľnic dostali v máji 2009 dostali zmluvné dodatky o posunutí termínov pre zohnanie peňazí a výstavbu. Minister dopravy už priznal, že spojenie Košíc a Bratislavy do roku 2010 (dokonca aj bez tunelov) je nereálne, momentálne sa spomína rok 2014-5.

Stavby diaľnic

	2004	2005	2006	2007	2008	2009*
Odobzdané úseky (km)	8,5	15,3	16,7	25,8	21,1	20,6
Výdavky v mld. Sk	9,5	12,5	26,4	13,2	15,0	20,3

Zdroje: Ministerstvo dopravy, Národná diaľničná spoločnosť

*plán

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

	2005	2006	2007	2008	2009*
v mld. Sk	17,7	14,8	10,1	15,0	20,3
% z HDP	1,2	0,91	0,55	0,74	0,90

Zdroje: Zákony o štátnom rozpočte 2005 až 2008

*plán, respektíve pri HDP odhad

Do konca roku 2008 bolo od začiatku Ficovej vlády sprejazdených 96 km diaľnic a rýchlostných ciest, až na jeden 3,3km úsek boli 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 súťažili zo šiestich uchádzačov 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.

Slub 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

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. Za celý rok 2008 letisko opäť rástlo, a to zhruba o 10%, v preprave nákladu dokonca viac ako strojnásobilo objemy. V dôsledku hospodárskej krízy sa však na začiatku roka 2009 dostalo do poklesu. Za prvé štyri mesiace klesli výkony medziročne o štvrtinu.

Výkony bratislavského letiska

	2004	2005	2006	2007	2008
Počet cestujúcich (tis.)	893	1 326	1 938	2 024	2 219
Počet pohybov lietadiel	27 133	30 380	31 149	31 599	34 873
Náklad (tis. ton)	6 972	3 633	5 054	1 968	6 961

Zdroj: Letisko Bratislava

V decembri 2008 sa spustila výstavba nového terminálu, ktorý by mal byť hotový v máji 2010. Do marca 2012 má byť kompletne prestavaný aj starý terminál

Slub 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 boli známe v apríli 2008, no pre námietky neúspešných uchádzačov (dokonca s lacnejšími ponukami) boli výsledky potvrdené zmluvou až v januári 2009. V máji 2009 začala Európska komisia proti Slovensku správne konanie za možnú diskriminácie niektorých účastníkov tendra.

Namiesto plánovaného termínu január 2009 sa zavedenie mýta predbežne posúva na január 2010.

Sl'ub 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. V osobnej aj nákladnej doprave dominujú štátne železničné spoločnosti. Doprava tovaru sa dostala na historické minimum počas existencie samostatnosti, čiastočne kvôli hospodárskej kríze. Podiel železníc na celkovom objeme prepraveného tovaru v posledný dostupný rok 2007 klesol výrazne pod 20%, na necelých 17%. Jedinou pozitívnou zmenou je po poklese v roku 2007 opätovný nárast počtu prepravených cestujúcich štátnou železničnou firmou ZSSK na úroveň roku 2006.

Výkony železničnej dopravy v SR

	2005	2006	2007	2008
Cestujúci ZSSK (mil.osôb)	49 054	47 021	45 598	47 180
Cestujúci celkovo (mil.osôb)	50 458	48 438	47 070	n
Nákladná preprava ZSSK Cargo (tis. ton)	47 745	50 055	49 154	44 500
Nákladná železničná preprava celkovo (tis. ton)	49 310	52 449	50 181	n
Podiel na trhu prepravy (%)	20,0	22,3	16,8	n

Zdroj: ZSSK, Cargo, Štatistický úrad

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 naďalej mierne rastú. V januári 2009 boli o 3,8% vyššie ako v januári 2006. Žiadne špeciálne sociálne príspevky na dopravu neboli novou vládou zavedené.

Ceny v osobnej železničnej doprave (%)

	2005	2006	2007	2008
Medziročná zmena k januáru nasledujúceho roka	0,3	0,7	2,8	0,3

Zdroj: Štatistický úrad SR

Slub 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 nástupu súčasnej vlády sme k cieľu v každom roku ďalej ako v roku 2005, poslednom plnom roku vlády predchádzajúcej. V roku 2007 dokonca zomrel na cestách druhý najvyšší počet ľudí v novom desaťročí.

	2001	2002	2003	2004	2005
Počet dopravných nehôd	57242	57046	60300	61228	59972

Počet obetí dopravných nehôd	614	610	643	603	560
Cieľ obetí pre daný rok pri rovnomernom poklese k 2010	-	580	546	512	478
Rozdiel	-	+30	+97	+91	+82

	2006	2007	2008	2009
Počet dopravných nehôd	62033	61044	58996	?**
Počet obetí dopravných nehôd	579	627	559	430*
Cieľ obetí pre daný rok pri rovnomernom poklese k 2010	444	410	376	342
Rozdiel	+135	+217	+183	+88*

Zdroj: Ministerstvo vnútra SR, prepočty INEKO

*odhad, ak sa udrží 23%ný pokles úmrtí z prvých 5 mesiacov roka 2009

**polícia prísnejšie eviduje dopravné nehody, zvýšila sa suma škody pre nutnú prítomnosť polície

Od 1.februára 2009 začal platiť nový zákon o pozemných komunikáciách, ktorý zaviedol sprísnenie sankcií za dopravné priestupky, vrátane zníženia rýchlosti v obciach na 50 km/h a zavedenia celoročného svietenia. Platnosť zákona bola pôvodne plánovaná na 1.1.2008, pričom povinné celoročné svietenie pritom parlament ako návrh opozičného poslanca odmietol po vrátení zákona prezidentom už v marci 2007.

V roku 2009 sa však začala výrazne znižovať počet obetí dopravných nehôd – za prvých päť mesiacov roka až o 23%. Ak by trend vydržal celý rok, vláda by sa výrazne priblížila naplneniu deklarovaného sľubu. Na druhej strane aj v tom prípade by zaostávanie za cieľom bolo väčšie ako v poslednom roku predchádzajúcej vlády. Pokles počtu obetí môže súvisieť okrem prísnejšej legislatívy aj s poklesom hustoty cestnej dopravy vzhľadom na hospodársku recesiu – v prvom štvrťroku bol pokles objemu predaných palív 15%.

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.“

V decembri 2008 bol zrušený tender na digitálne vysielanie z nejasných (zrejme aj politických) dôvodov, odvolaný bol aj šéf Telekomunikačného úradu B.Máčaj. Za toto odvolanie začala v máji 2009 proti Slovensku správne konanie Európska komisia. Nový tender bol novým šéfom úradu vyhlásený v polovici mája 2009 a celoplošné vysielanie by mohlo najskôr začať koncom roka 2009.