

NAŠÍM CIEĽOM JE PREPOJENEJŠIA EURÓPA

ROZHOVOR S MINISTROM DOPRAVY A VÝSTAVBY SR **ANDREJOM DOLEŽALOM**

Ako sa vám darí čerpať eurofondy?

Velmi dobre. Na projekty v oblasti dopravy sme preinvestovali a uhradili 1,55 miliardy eur, čo je takmer polovica pridelenej alokácie. Ešte zaujímavejšie je však to, že máme zazmluvnené projekty za celkovo viac ako 3 miliardy eur, teda 94,2 % alokácie. Tým sa radíme medzi najúspešnejšie vládne rezorty.

Na vyčerpanie zvyšných prostriedkov zostávajú však už len 2 roky, stihnete to?

Máme cieľ vyčerpať všetky pridelené prostriedky a urobíme pre to maximum. Aktuálne sa snažíme dohodnúť, aby nám povolili zazmluvniť projekty aj nad rámec pridelenej sumy. Chceli by sme mať totiž akýsi zásobník projektov, aby, ak nejaké zlyhajú, sme mohli peniaze rýchlo presunúť na ďalšie a zdroje nám tak neprepadli.



Máme cieľ vyčerpať všetky pridelené prostriedky a urobíme pre to maximum. Aktuálne sa snažíme dohodnúť, aby nám povolili zazmluvniť projekty aj nad rámec pridelenej sumy.

Eurofondy na dopravu majú okrem iného pomôcť prepájať jednotlivé časti Európy. Prihladate pri výbere projektov aj na toto?

Množstvo z tých projektov, ktoré realizujeme, to vo výsledku urobí. Keď si zoberieme diaľnice, napríklad nedávno otvorený západný obchvat Prešova aj rozostavaný severný budú súčasťou Via Carpatia. Na vrchole rebríčka priorit máme dostavbu D3, ktorá takisto prispeje k lepšiemu prepojeniu juhu a severu Európy.

V spolupráci s Ministerstvom životného prostredia SR a Vodohospodárskou výstavbou sme zmodernizovali pravú plavebnú komoru Vodného diela Gabčíkovo, vďaka čomu bude riečna doprava naprieč kontinentom plynulejšia. Do budúcnosti sa vo vodnej doprave chceme zamerať na zabezpečenie prípravy projektov, ktoré by zlepšili splavnosť Dunaja aj Váhu a výhľadovo by sme chceli modernizovať aj prístavy v Komárne a Bratislave.

Viacrát ste sa vyjadrili, že budúcnosť dopravy je železnica. Sám zároveň tvrdíte, že máme na železniciach obrovský investičný dlh. Čo sa s tým dá robiť?

Musíme dať do železníc viac peňazí zo štátneho rozpočtu. Ak neberieme do úvahy kofinancovanie zo strany štátu, všetky veľké investície sa platia z eurofondov. Potrebovali by sme viac peňazí, aby nám infraštruktúra, ktorú máme, nedegradovala. Aj preto sme s kolegami

z ministerstva a Útvaru hodnoty za peniaze vytvorili Harmonogram priorít v železničnej infraštruktúre a veríme, že s týmto strategickým dokumentom dokážeme presvedčiť vládu, aby dala na železnice viac peňazí.

Aktuálne investujeme najmä do modernizácie severnej trasy medzi Bratislavou a Košicami. Tá je súčasťou takzvaného TEN-T koridoru. Z veľkých projektov nás v blízkom čase čaká modernizácia trate medzi Devínskou Novou Vsou a Kútmi. Zamerať sa chceme aj na iné trate, ktoré zabezpečia naše lepšie napojenie na Európsku sieť – z Bratislavy cez Štúrovo do Maďarska a cez Devínsku Novú Ves do Rakúska, zo Žiliny do Česka, z Košíc smerom na Ukrajinu.

To sú modernizácie tratí na rýchlosti 160 km/h, respektíve 200 km/h. Vo svete však už vlaky chodia aj výrazne rýchlejšie. Počítame do budúcnosti s rýchlovlakmi?

Áno, počítame. Ale povedzme si pravdu. 35 % kolají na Slovensku je v nevyhovujúcom stave. Nemôžeme si stavať vzdušné zámky a snívať o tom, ako tu vlaky budú chodiť 300 km/h, keď, žiaľ, máme úseky, kde chodia 10 km/h. V prvom rade ich musíme opraviť, aj za pomoci európskych zdrojov.

Neznamená to však, že nemyslíme do budúcnosti. Nedávno sme sa prihlásili k projektu vysokorýchlostnej trate, ktorá má spojiť V4. Je to projekt, ktorý je ešte na začiatku, rieši sa trasovanie. My budeme robiť štúdiu, ktorá odpovie na to, kadiaľ cez Slovensko má táto železnica ísť. Som rád, že sa mi kolegov vo vláde podarilo presvedčiť, aby sme na tú štúdiu vyčlenili peniaze, a tým ukázali našim partnerom vo V4, že to myslíme vážne. Reálne hrozilo, že nás vynechajú a potiahnu tú trať cez Rakúsko, čo by bola pre nás obrovská škoda a premrhaná príležitosť.

Keď už hovoríte o príležitostiach, máme tu plán obnovy. Na čo ho chcete využiť?

Samozrejme, počítame s tým, že najväčšia časť financií pôjde na železničnú dopravu. Podarilo sa nám však vybojovať 100 miliónov eur na cyklo dopravu. Už po novom roku by sme chceli spustiť prvú výzvu. Gro financií bude zrejme smerovať na stavbu nových cyklotrás, časť však chceme určite alokovať aj na ostatnú cyklistickú infraštruktúru, napríklad stojany či prístrešky. Ich výstavbu, mimochodom, podporujeme aj dnes na školách. Naším cieľom je zázemie pre cyklistov budovať tak, aby malo zmysel. Nechceme stavať cyklotrasy v poli, po ktorých prejde 5 ľudí denne.

Predstavujeme si to tak, že človek bude môcť doma nasadnúť na bicykel, ktorým sa bezpečne odvezie do školy, do práce alebo na vlakovú stanicu. Tam si bicykel odloží tak, aby mu naň celý deň nepršalo a nemusel sa báť, či si ho tam popoludní cestou späť nájde. ■

RESUME: OUR GOAL IS A MORE CONNECTED EUROPE In the new programming period 2021-2027, the Operational Programme Slovakia will replace the existing six EU-funded operational programmes. The article provides a brief overview of one of the policy objectives of the Operational Programme - A More Connected Europe. In an interview with the Minister of Transport and Construction of the Slovak Republic, Andrej Doležal, we talked about transport projects to help better connect Europe, whether it is the construction of motorways, improving the navigability of rivers or the modernisation of railway lines. However, Slovakia has a huge investment debt on the railways, so more money needs to be invested in them. The new strategic document - the Schedule of Priorities in Railway Infrastructure - would contribute to this.