

FINANCOVANIE CESTNEJ INFRAŠTRUKTÚRY V SLOVENSKEJ REPUBLIKE

JANA MASÁROVÁ

Fakulta sociálno-ekonomických vzťahov, Trenčianska univerzita A. Dubčeka v Trenčíně

Abstrakt

Významným faktorom, ktorý ovplyvňuje ekonomickú úroveň krajiny a regiónu, je cestná infraštruktúra. Stav cestnej infraštruktúry v Slovenskej republike zaostáva za potrebami. Zlepšovanie stavu cestnej siete výstavbou, rekonštrukciami a opravami ciest a objektov je financované najmä zo štátneho rozpočtu, zo spoplatnenia cestnej siete, z úverov a z prostriedkov európskych fondov. Pripravuje sa spoplatňovanie diaľnic a rýchlostných ciest elektronickým výberom mýta a využívanie projektov verejno-privátneho partnerstva. Nevyhnutné je hľadanie nových zdrojov financovania a ich efektívne využívanie.

Príspevok je súčasťou výskumnej úlohy VEGA č. 1/3795/06 "Vplyv kapitálových investícií na vyrovnávanie rozdielov ekonomickej úrovne regiónov SR".

Kľúčové slová

Cestná infraštruktúra, finančné zdroje, fondy EÚ, verejno-privátne partnerstvá.

Abstract

Significant factor, which affects the economic level of country and region, is the road infrastructure. The road infrastructure level in Slovak Republic tails away the needs. Improvement of the condition of the road network by construction, reconstructions and repairs of roads and facilities is financing especially from the state budget, charges of using road network, loans, and from EU funds resources. The toll payment and the public-private partnership makes ready. Looking for new resources and their effective exploitation are necessary. This article is the component of grant VEGA n. 1/3795/06 "Efficiency of capital investment in addressing the differences in the level of economic development between the regions in the Slovak Republic".

Key words

Road infrastructure, financial resources, EU funds, Public-Private Partnership.

Úvod

Rozvinutá dopravná infraštruktúra je základným predpokladom fungovania ekonomiky každého štátu. Prudký rozvoj cestnej dopravy a najmä nárast individuálnej dopravy, ktorý súvisí s rastom životnej úrovne, spôsobuje čoraz väčšie využívanie cestnej infraštruktúry na úkor infraštruktúry železničnej dopravy. To vyvoláva nevyhnutnosť modernizácie a rozširovania kapacity cestnej siete.

1. Charakteristika cestnej infraštruktúry

Cestná infraštruktúra je jedným z kľúčových faktorov, ktoré ovplyvňujú tak ekonomický rozvoj, ako aj priestorové usporiadanie štátu, ale je tiež limitujúcim faktorom rozvoja územia. Cestnú sieť predstavujú diaľnice, rýchlostné cesty, cesty I., II. a III. triedy, miestne komunikácie a účelové komunikácie. Ich súčasťou sú všetky zariadenia, stavby, objekty a diela, ktoré sú potrebné pre ich úplnosť, zabezpečenie a ochranu, a tiež na zaistenie bezpečnej, rýchlej, plynulej a hospodárnej premávky na nich. Cestné komunikácie sú určené na vzájomné dopravné spojenie medzi sídelnými útvarmi alebo ich záujmovým územím, medzi krajmi a okresmi.

Významnú úlohu pri hodnotení cestnej infraštruktúry zohrávajú najmä hustota cestnej siete, dopravná kapacita, kvalita vozoviek, údržba, ale aj poskytované služby a ich kvalita. Pre krajinu a jednotlivé regióny majú nezastupiteľný význam všetky kategórie cestných komunikácií.

2. Stav cestnej infraštruktúry v SR

Cestná infraštruktúra patrí v Slovenskej republike z hľadiska jej využívania, ako aj pôsobenia jej účinkov a vplyvov na život občanov a životné prostredie medzi jednu z najdôležitejších oblastí podmieňujúcich fungovanie spoločnosti. Má pre ekonomiku nielen národohospodársky, ale aj štátnopolitický, administratívny a kultúrno-spoločenský význam.

Najstaršie cesty na území dnešnej SR boli budované ešte za čias Keltov. Postupne boli rozširované a modernizované v závislosti od ekonomického a politického stavu krajiny.

V najlepšom stave boli hlavné obchodné a banské cesty, celkovo však bola cestná sieť ešte aj po prvej svetovej vojne veľmi nekvalitná, komunikácie boli prevažne úzke a nespevnené. Až po druhej svetovej vojne bola vytvorená jednotná cestná sieť a od roku 1961 sa komunikácie delili na diaľnice, cesty, miestne a účelové komunikácie. Počas Československej republiky však bola cestná sieť na Slovensku menej vybudovaná a menej kvalitná ako v Čechách. Problémy s financovaním nastali aj pri vzniku samostatnej Slovenskej republiky v roku 1993 v súvislosti s prechodom financovania z federálnych na republikové zdroje. Ako tvrdí E. Ivanová, „dopravná infraštruktúra je výrazne lepšia v Českej republike ako na Slovensku, ak budeme vychádzať z hustoty infraštruktúry na 100 km². Hustota diaľnic je v oboch krajinách porovnateľná, ale hustota ciest a železničných tratí je v ČR niekoľko krát vyššia. Dopravná sieť ČR je najlepšia v strednej a východnej Európe“(1,s.28).

V posledných rokoch nastal rozmach výstavby diaľnic aj rýchlostných ciest, a tiež sa uskutočňujú nevyhnutné opravy a rekonštrukcie ostatných kategórií ciest.

Vývoj jednotlivých kategórií cestných komunikácií v SR v rokoch 1999 – 2006 je znázornený v tabuľke 1.

Rok	Cesty a diaľnice						Cestné komunikácie spolu	Miestne komunikácie	Cestné a miestne komunikácie spolu
	diaľnice a diaľničné privádzače	z toho diaľnice	rýchlostné cesty	cesty I. triedy	cesty II. triedy	cesty III. triedy			
1999	295,0	295,0	*	3 220,1	3 826,2	10 392,6	17 733,9	24 978,7	42 712,6
2000	295,7	295,7	*	3 221,7	3 826,3	10 393,7	17 737,4	25 219,9	42 957,3
2001	298,7	296,4	*	3 220,4	3 827,9	10 391,4	17 738,4	25 219,9	42 958,3
2002	306,5	301,6	*	3 224,3	3 828,7	10 395,5	17 754,9	25 219,9	42 974,8
2003	318,2	312,8	*	3 334,7	3 728,7	10 396,0	17 777,6	25 219,9	42 997,5
2004	322,4	316,2	78,0	3 263,3	3 729,0	10 393,9	17 786,5	25 219,9	43 006,4
2005	333,7	327,5	79,7	3 341,1	3 733,5	10 400,6	17 809,0	25 219,9	43 028,9
2006	333,7	327,5	104,7	3 359,0	3 742,1	10 398,8	17 833,6	25 942,0	43 775,6

Tabuľka 1: Vývoj siete cestných komunikácií v SR v rokoch 1999-2006

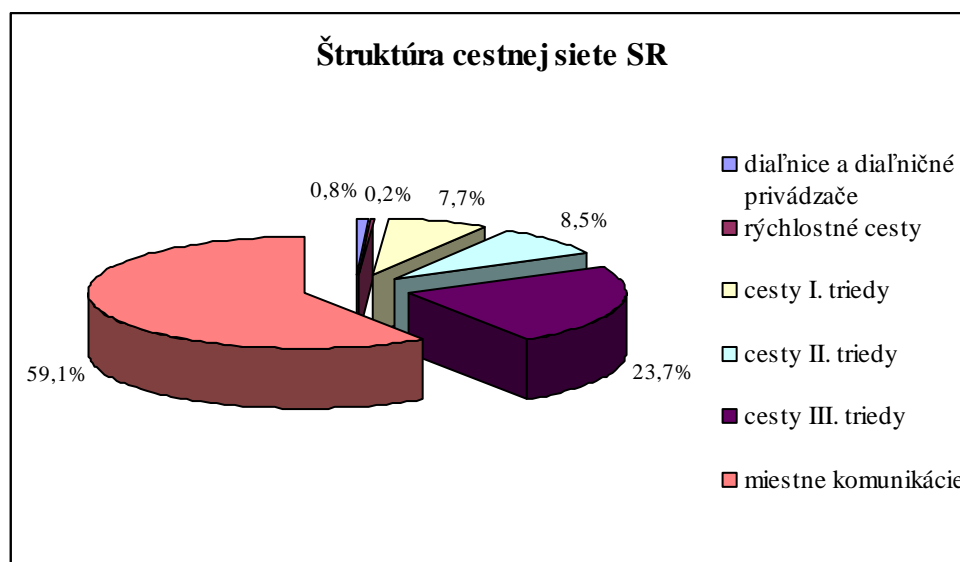
*zahrnuté v cestách I.-III. triedy

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov Cestnej databanky Slovenskej správy ciest

Ako z údajov v predchádzajúcej tabuľke vyplýva, dĺžka ciest a miestnych komunikácií sa mení iba veľmi mierne. V roku 2006 sa výraznejšie zvýšila iba dĺžka rýchlostných ciest – o 25 km, mierne tiež dĺžka ciest I. a II. triedy. Dĺžka miestnych komunikácií sa v rokoch 2000-2005 nemenila, ale v roku 2006 sa zvýšila o 722,1 km. Toto výrazné zvýšenie je spôsobené

tým, že štatistické zisťovanie o dĺžke miestnych komunikácií a ich objektoch sa uskutočňuje raz za päť rokov.

Štruktúra cestnej siete SR v roku 2006 je názorne zobrazená v grafe 1.



Graf 1: Štruktúra cestnej siete Slovenskej republiky k 31. 12. 2006 (%)

Zdroj: vlastné spracovanie

Z grafu 1 vyplýva, že miestne komunikácie predstavujú takmer 3/5 celkovej dĺžky pozemných komunikácií SR. Takmer 1/4 cestnej siete tvoria cesty III. triedy. Cesty I., resp. II. triedy predstavujú 7,7 %, resp 8,5 % z celkovej cestnej siete. Diaľnice a rýchlostné komunikácie spolu tvoria iba 1 % z celkovej dĺžky pozemných komunikácií.

Čo sa týka rozloženia cestnej siete v jednotlivých regiónoch (krajoch), možno konštatovať, že na dĺžku cestnej siete a jej hustotu vplýva viacero faktorov ako sú napr. poloha regiónu, členitosť územia, rozloha, počet obyvateľov a iné. Tabuľka 2 charakterizuje vybavenosť krajov SR cestnou infraštruktúrou.

Kraj	Diaľnice a diaľničné privádzače	Cesty I. triedy	Cesty II. triedy	Cesty III. triedy	Spolu	Rozloha	Počet obyvateľov	Hustota cestnej siete	
	km	km	km	km	km	km ²	počet	km/ km ²	km/1000 obyv.
BA	107,214	130,309	210,427	353,079	800,844	2053	601.132	0,390	1,332

TT	67,242	291,014	535,873	1056,859	1950,988	4148	553.198	0,470	3,527
TN	77,090	307,559	349,376	1139,334	1873,359	4502	601.392	0,416	3,115
NR	-	517,749	500,223	1541,200	2559,172	6344	709.350	0,403	3,608
ZA	46,534	506,177	318,057	1120,276	1991,044	6788	694.129	0,293	2,868
BB	-	612,910	718,371	1851,087	3182,368	9455	658.368	0,337	4,834
PO	30,492	626,650	523,608	1916,163	3096,913	8993	796.745	0,344	3,887
KE	5,325	366,651	586,198	1420,771	2378,945	6751	770.508	0,352	3,088
Spolu	333,712	3359,019	3742,133	10398,769	17833,633	49033	5.384.822	0,364	3,312

Tabuľka 2: Základné údaje o sieti cestných komunikácií v krajoch SR (stav k 1. 1. 2007)

Zdroj: vlastné spracovanie podľa www.ssc.sk

Najväčšia dĺžka diaľnic je v Bratislavskom kraji, až 1/3 z celkovej dĺžky diaľnic v SR. Nasleduje Trenčiansky, Trnavský, Žilinský a Prešovský kraj. V Košickom kraji je iba 5,325 km diaľnice, a v Banskobystrickom a Nitrianskom kraji sa nenachádza žiadna diaľnica. Celkovo najväčšia vybavenosť cestami je v Banskobystrickom a Prešovskom kraji, čo súvisí s ich rozlohou. Najväčšia hustota cestnej siete v km/km² je v Trnavskom, Trenčianskom a Nitrianskom kraji, naopak najmenšia hustota ciest je v Žilinskom kraji. Čo sa týka dĺžky cestnej siete pripadajúcej na 1000 obyvateľov, najlepším v tomto ukazovateli je Banskobystrický kraj, najhorším je Bratislavský kraj.

Celková dĺžka ciest a diaľnic v SR k 1. 1. 2007 je 17833,6 km, čo predstavuje hustotu 0,364 km/km², a 3,312 km/1000 obyv. Dĺžka miestnych komunikácií je 25942 km, t. j. hustota v km/km² je 0,529, a 4,8 km/tis. obyvateľov. Dĺžka cestných a miestnych komunikácií spolu je 43775 km, čo predstavuje hustotu 892,8 km/tis. km² a 8,1 km/tis. obyvateľov.

Na základe uvedených analýz možno konštatovať, že súčasný stav cestnej infraštruktúry je charakterizovaný relatívne hustou sieťou ciest, avšak s relatívne nízkym podielom ciest vyšších tried (diaľnice a rýchlostné cesty) pričom najmä na hlavných medzinárodných cestných spojeniach dochádza k prekročeniu existujúcej kapacity ciest. Sieť ciest II. a III. triedy a miestnych komunikácií je hustá a pre dostupnosť územia postačujúca, avšak technický stav týchto ciest i ciest I. triedy a im prislúchajúcich cestných stavieb je nevyhovujúci.

3. Financovanie cestnej infraštruktúry

Hoci sa na financovanie cestnej infraštruktúry každoročne vynakladajú nemalé prostriedky, predsa ich množstvo stále ďaleko zaostáva za potrebami. Objem výdavkov do cestnej

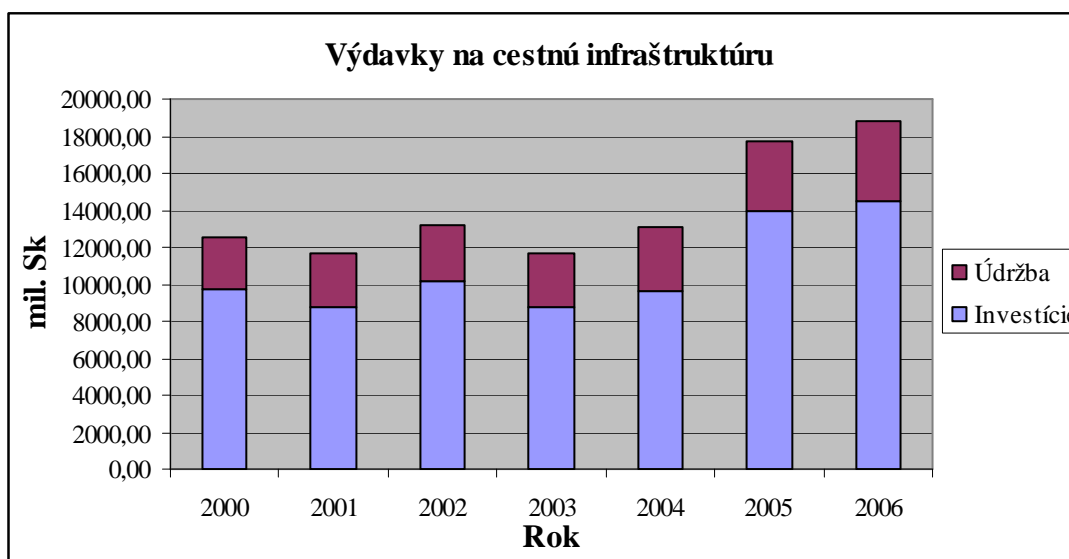
infraštruktúry podľa zisťovania Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR v období rokov 1999-2005 uvádza tabuľka 3.

Rok	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Investície	9 680,0	8 718,3	10 209,7	8 723,9	9 610,6	13 894,8	14 439,0
Údržba	2 838,0	2 938,0	2 943,3	2 987,3	3 447,0	3 869,0	4 352,6
Spolu	12 518,0	11 656,3	13 153,0	11 711,2	12 194,1	17 763,8	18 791,6

Tabuľka 3: Celkové výdavky do cestnej infraštruktúry v SR, bežné ceny (v mil. Sk)

Zdroj: Štátne štatistické zisťovanie MDPT SR

Objem prostriedkov vynaložených na cestnú infraštruktúru v sledovanom období kolísal, s rastovou tendenciou v posledných troch rokoch. V roku 2006 narástol objem prostriedkov do cestnej infraštruktúry v porovnaní s rokom 2000 o viac ako 50 %, pričom najvyšší rast bol zaznamenaný v roku 2005 (zvýšenie o 45,7 % oproti roku 2004). Podiel investičných výdavkov na celkových výdavkoch tvorí zhruba $\frac{3}{4}$, najviac v roku 2004, a to 78,81 %, najmenej v roku 2003, čo činí 74,49 %. Uvedený vývoj názorne zachytáva graf 2.



Graf 2: Výdavky na cestnú infraštruktúru v SR v mil. Sk, bežné ceny

Zdroj: vlastné spracovanie

I keď sa v posledných rokoch objem prostriedkov určených na výstavbu a rekonštrukciu cestnej siete zvyšuje, stále je nedostatočný.

Na financovanie cestnej infraštruktúry sa v Slovenskej republike využívajú najmä zdroje zo štátneho rozpočtu, príjmy zo spoplatnenia cestnej siete, prostriedky z fondov Európskej únie a úverové zdroje. Ďalšími zdrojmi sa majú stať príjmy z elektronického výberu mýta od užívateľov ciest. Pripravuje sa výstavba ciest v spolupráci so súkromným sektorom (projekty verejno-privátnych partnerstiev).

Keďže správa jednotlivých zložiek (úrovní) cestnej infraštruktúry je v SR decentralizovaná, je nevyhnutné skúmať možnosti financovania cestnej infraštruktúry osobitne na každej úrovni. Vlastníci a správcovia pozemných komunikácií sú povinní ich udržiavať v stave zodpovedajúcom účelu, na ktorý sú určené.

3.1 Financovanie výstavby diaľnic a rýchlostných ciest

Vznikom Národnej diaľničnej spoločnosti a. s. (NDS) dňom 1. 2. 2005 prešli diaľnice, rýchlostné cesty a časť ciest I. triedy do jej vlastníctva a správy. K 1. 1. 2007 spravuje NDS spolu 571,606 km ciest, z toho diaľnic 325,375 km, diaľničných privádzačov 6,207 km, ciest I. triedy 233,812 km, ciest II. triedy (úseky v zložitých križovatkách) 2,690 km a ciest III. triedy 3,522 km (taktiež úseky v zložitých križovatkách).

Národná diaľničná spoločnosť je financovaná viacpilierovým systémom. Okrem prostriedkov zo štátneho rozpočtu využíva zdroje z Európskych fondov, úverov a predaja diaľničných nálepiek. Ďalším zdrojom budúcich príjmov spoločnosti má byť zavedenie mýtného systému. Okrem toho sa plánuje výstavba diaľnic v spolupráci so súkromným sektorom (verejno-privátne partnerstvá).

Prostriedky štátneho rozpočtu sú najstaršou formou financovania cestnej infraštruktúry. Po schválení štátneho rozpočtu a následnom oznámení o pridelení finančných prostriedkov pre potreby NDS sa uzatvára medzi Národnou diaľničnou spoločnosťou a Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR Dohoda o účelovosti použitia finančných prostriedkov zo štátneho rozpočtu. Jej predmetom je vymedzenie použitia prostriedkov štátneho rozpočtu resp. dotácií pre financovanie výstavby diaľnic a rýchlostných ciest, ako i financovanie ich údržby, prevádzky a opráv.

Z fondov Európskej únie možno na financovanie cestnej infraštruktúry využiť prostriedky Európskeho fondu regionálneho rozvoja (ERDF) a Kohézneho fondu. V novom programovacom období 2007 - 2013 je v rámci Operačného programu Doprava určená

z Kohézneho fondu Prioritná os 2 "Modernizácia a rozvoj cestnej infraštruktúry" na výstavbu diaľnic. Z ERDF možno prostredníctvom Prioritnej osi 5 "Modernizácia a rozvoj cestnej infraštruktúry" financovať výstavbu rýchlostných ciest a modernizáciu a výstavbu ciest I. triedy.

Národná diaľničná spoločnosť výstavbu diaľnic a rýchlostných ciest financuje aj prostredníctvom úverov, a to z Európskej investičnej banky, alebo od komerčných bánk. V septembri 2005 poskytlo Národnej diaľničnej spoločnosti úver vo výške 10 mld. Sk s dobou splatnosti do 15 rokov konzorcium bánk, pričom lídrom bola HVB Bank Slovakia. V októbri 2006 poskytla HVB Bank Slovakia nový úver vo výške 1,8 mld. Sk so splatnosťou do 15 rokov na financovanie výstavby diaľnic a rýchlostných ciest a na financovanie technológie a vozového parku.

Ďalším zdrojom financovania diaľnic a rýchlostných ciest je spoplatnenie cestnej siete – t.j. poplatok za používanie diaľnic - diaľničná nálepka. Príjem z výnosu diaľničných nálepiek je v zmysle zákona o NDS príjmom Národnej diaľničnej spoločnosti. Distribúciu a predaj diaľničných nálepiek zabezpečuje NDS prostredníctvom mandátnych spoločností na základe uzatvorených zmlúv. Cenník diaľničných nálepiek je regulovaný štátom a stanovuje ho každoročne svojim nariadením Vláda SR. V súčasnosti sa tiež pripravuje spoplatnenie používania ciest formou elektronického výberu mýta. Už od januára 2009 by sa malo elektronické mýto vyberať aj v SR, pričom zatiaľ by ho mali platiť iba vozidlá nad 3,5 t.

V zahraničí sa na financovanie výstavby diaľnic a rýchlostných ciest využíva spolupráca so súkromným sektorom - tzv. verejno-privátne partnerstvo (public-private partnership - PPP). Ide o previazanie verejného a súkromného sektora pri rozvoji infraštruktúry a verejných služieb na zmluvnom základe, pričom miera rizika sa rozloží medzi zmluvných partnerov. Súkromný partner zabezpečuje celý projekt, jeho realizáciu, implementáciu, údržbu a financovanie, pričom partner zo sektora verejnej správy zabezpečuje definovanie cieľov a kritérií projektu z hľadiska verejného záujmu, konkrétne definuje požadovanú kvalitu služieb, cenovú politiku a kontrolu stanovených cieľov a kritérií projektu z hľadiska verejného záujmu. Výhodou PPP je kvalitnejšie a efektívnejšie zabezpečenie výstavby a prevádzkovania dopravnej infraštruktúry súkromným partnerom, lebo súkromná firma spravidla dokáže zabezpečiť úspornejší projekt, dodržať termín výstavby a neprekročiť náklady. S využívaním projektov PPP sa uvažuje aj v SR. V novembri 2007 bol zverejnený

prvý tender na výstavbu vybraných úsekov diaľnice D1 prostredníctvom projektov PPP. Tento tender sa týka vypracovania projektovej dokumentácie, výstavby, financovania, prevádzky a údržby diaľnice D1 na piatich úsekoch v celkovej dĺžke 74,84 km. Koncesná lehota bude trvať najviac 30 rokov.

3.2 Výstavba a rekonštrukcia ciest I. triedy

Popri diaľniciach a rýchlostných cestách sú nosnou zložkou, ktorá zabezpečuje bez prerušenia vzájomné prepojenie sídiel, najmä cesty I. triedy. Okrem miestneho a regionálneho významu majú cesty I. triedy význam aj pre celoštátnu a medzinárodnú dopravu.

Cesty I. triedy sú až na výnimky (na území Bratislavy sú vo vlastníctve a správe mesta - spolu 50,928 km, časť ciest I. triedy v dĺžke 233,812 km spravuje NDS) vo vlastníctve a správe štátu, pričom výkon správy zabezpečuje Slovenská správa ciest - celkom 3071,233 km. Okrem toho je správcom časti ciest I. triedy v dĺžke 3,046 km Colný úrad.

Slovenská správa ciest (SSC) je samostatná rozpočtová organizácia zriadená dňa 1. 1. 1996 Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, ktorá vykonáva pre diaľnice, rýchlostné cesty, cesty I., II. a III. triedy dopravné plánovanie, ústrednú technickú evidenciu, centrálnu databanku, technický rozvoj, vrátane súvisiacej koncepcnej, koordinačnej a metodickej činnosti, vykonáva správu ciest I. triedy a pozemkov vo vlastníctve SR vrátane investorskej činnosti pre cesty I. triedy.

Koncom roka býva na základe Uznesenia vlády SR uzatvorený Kontrakt medzi Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR a Slovenskou správou ciest na nasledujúci rozpočtový rok, ktorý o. i. obsahuje aj podrobný rozpis rozpočtu na uvedený rok v členení na bežné a kapitálové výdavky. Tieto prostriedky sú členené aj podľa jednotlivých zdrojov:

- vlastné príjmy SSC (z prenájmu, z poplatkov)
- bežné výdavky na opravy a údržbu ciest I. triedy
- kapitálové výdavky - prostriedky z Európskeho fondu regionálneho rozvoja v rámci Prioritnej osi 5 "Modernizácia a rozvoj cestnej infraštruktúry" - pre projekty ciest I. triedy, a prostriedky na spolufinancovanie týchto projektov zo štátneho rozpočtu.

Výstavbu ciest I. triedy je tiež možné financovať z úverov a zo súkromných zdrojov, v súčasnosti však SSC tieto alternatívy nevyužíva.

3.3 Výstavba a rekonštrukcia ciest II. a III. triedy

Cesty II. a III. triedy sú vo vlastníctve a správe samosprávnych krajov (vyšších územných celkov - VÚC), na území Bratislavy sú vo vlastníctve a správe mesta, na území mesta Košice sú cesty II. a III. triedy vo vlastníctve a správe mesta Košice.

Sieť ciest II. a III. triedy zabezpečuje dopravnú obslužnosť územia a dostupnosť obyvateľov do sídiel, v ktorých je najvyššia občianska vybavenosť. Ako sme už vyššie uviedli, jej hustota je dostatočná, avšak viac ako ¼ ich dĺžky je charakterizovaná nevyhovujúcim dopravnotechnickým stavom. Základným predpokladom pre zabezpečenie prevádzkovej spôsobilosti cestnej siete je vykonávanie pravidelnej údržby a opráv ciest. Oneskorená cyklická obnova vozoviek súvisí s nedostatočným financovaním opráv ciest v minulom období, pričom ani v súčasnosti nie je úroveň financovania opráv ciest dostatočná.

Keďže vyššie územné celky spravidla nemajú dostatok finančných prostriedkov, výstavba nových ciest sa uskutočňuje len výnimočne, poväčšine zabezpečujú iba nevyhnutné opravy a rekonštrukcie existujúcich ciest. Zdrojmi financovania ciest II. a III. triedy zo strany samosprávnych krajov sú najmä prostriedky rozpočtu VÚC (bežný i kapitálový rozpočet), príjmy z dane z motorových vozidiel, úvery (EIB a komerčné banky), verejno-privátne partnerstvá a fondy EÚ.

Samosprávne kraje vyrubujú daň z motorových vozidiel a stanovujú jej sadzbu, a príjem z tejto dane je príjmom rozpočtu VÚC. Cieľom jej zavedenia je zdanenie využívania komunikácií tuzemskými a zahraničnými dopravcami v súlade so zásadou EÚ o prenesení úhrady nákladov na údržbu, opravy a výstavbu pozemných komunikácií na užívateľov. Predmetom dane sú cestné motorové vozidlá a prípojné vozidlá, ktoré sú používané na podnikanie alebo v súvislosti s podnikaním.

Čo sa týka využívania fondov EÚ na financovanie regionálnych ciest, prostredníctvom Regionálneho operačného programu bude možné v novom programovacom období 2007 – 2013 realizovať aktivity zamerané na rekonštrukciu, obnovu a modernizáciu ciest II. a III. triedy, najmä na tie úseky, ktoré spájajú obce, ktoré nie sú pólmi rastu s obcami identifikovanými ako kohézne póly rastu. V rámci Priority 5 Regionálneho operačného programu sa plánuje do roku 2015 zrekonštruovať 600 km ciest II. a III. triedy, čo predstavuje 4,5 % z celkovej dĺžky siete ciest II. a III. triedy, pričom je na to predbežne vyčlenených 152 mil. EUR.

3.4 Výstavba a rekonštrukcia miestnych komunikácií

Sieť miestnych komunikácií tvoria všeobecne prístupné a používané pozemné komunikácie nezaraďené do cestnej siete, ktoré slúžia miestnej doprave v zastavanom alebo k zastavaniam určenom území. Ich súčasťou sú objekty, ktoré sa na nich nachádzajú, napr. mosty, lávky, chodníky, parkoviská, detské dopravné ihriská atď. Správu a financovanie miestnych komunikácií zabezpečujú jednotlivé mestá a obce. Nedostatok kapitálových zdrojov na rozsiahlejšie investičné aktivity miest a obcí spôsobuje, že miestne komunikácie nedosahujú požadované funkčné vlastnosti. Nové miestne komunikácie sa spravidla stavajú v prípade rozširovania intravilánu, výstavby nového stavebného obvodu, výstavby nových nájomných bytov a pod. Inak sa vynakladajú iba nevyhnutné prostriedky na opravy a údržby miestnych komunikácií, aj to iba v minimálnom rozsahu.

Obce a mestá využívajú na financovanie výstavby a opráv miestnych komunikácií prostriedky zo svojho rozpočtu na základe schválených príjmov a výdavkov. Ďalšími možnými zdrojmi sú dotácie z Ministerstva výstavby a regionálneho rozvoja SR určené na výstavbu infraštruktúry. Okrem toho môžu obce na výstavbu a rekonštrukciu miestnych komunikácií využívať bankové úvery. Ďalšou možnosťou je využitie prostriedkov z fondov Európskej únie.

Štrukturálne fondy sú mnohými samosprávami často vnímané ako jediná alternatíva na realizáciu ich investičných zámerov v oblasti miestnych komunikácií. V skrátenom programovacom období 2004 – 2006 bolo možné čerpať prostriedky z Európskych fondov na rozvoj cestnej infraštruktúry v rámci Operačného programu Základná infraštruktúra prostredníctvom Priority 3 – Lokálna infraštruktúra. V novom programovacom období 2007 – 2013 na to nadväzuje Regionálny operačný program, a v rámci neho Prioritná os 4 – Regenerácia sídiel, ktorá bude podporovať aktivity zamerané o.i. aj na rekonštrukciu miestnych komunikácií a ich objektov (mostov, lávok, cyklistických trás a iných), avšak iba v obciach a mestách, ktoré sú identifikované ako kohézne a inovačné póly rastu, a tiež v obciach so separovanými a agregovanými rómskymi osídleniami. Oprávneným územím pre Regionálny operačný program, ktorý je financovaný z fondu ERDF je územie západného, stredného a východného Slovenska (t. j. územie SR okrem Bratislavského kraja). Na základe predbežne schválenej alokácie finančných prostriedkov na jednotlivé priority Regionálneho operačného programu má byť na rekonštrukciu miestnych komunikácií určených 100 mil. EUR (v bežných cenách).

Záver

„Slovenská ekonomika prešla za posledných pätnásť rokov významnými ekonomickými a spoločenskými zmenami. Najzásadnejšie boli: transformácia ekonomiky na trhovú ekonomiku, výrazné štrukturálne reformy a vstup Slovenska do Európskej únie. Slovenská ekonomika nastúpila cestu spoločnej stratégie s krajinami EÚ.“ (2, s.79). Ako konštatuje E. Ivanová vo svojom článku, SR sa stane integrálnou súčasťou EÚ nielen z hľadiska ekonomického, ale aj územného, budovanie dopravnej infraštruktúry tomuto procesu napomáha.

Slovensko má centrálnu pozíciu v rámci Európy a z tejto polohy môže ťažiť hlavne tým, že je tranzitnou krajinou, ktorá spája sever s juhom i západ s východom. Budovaním a rozširovaním svojej dopravnej siete sa Slovensko napojilo na významné európske dopravné trasy, vďaka ktorým má spojenie s dôležitými mestami i regiónmi Európy. Okrem toho má kvalitná cestná sieť význam aj pre atraktivitu územia pre investorov a pre mobilitu obyvateľov za prácou. Tiež nemožno opomenúť, že dopravná obslužnosť regiónov je základným faktorom ovplyvňujúcim dostupnosť občianskej vybavenosti. Kvalitná a rozvetvená cestná infraštruktúra sa považuje za jeden z nosných pilierov pre dosahovanie ekonomického rastu, zvyšovanie konkurencieschopnosti a prosperity spoločnosti a regiónov. Napomáha zlepšovaniu sociálneho postavenia obyvateľstva, zvyšovaniu zamestnanosti a odstraňovaniu disparít menej rozvinutých regiónov.

Za hlavný problém v tejto oblasti okrem chýbajúcich diaľnic a rýchlostných ciest v niektorých regiónoch SR sa považuje najmä dlhodobý a nevyhovujúci technický a kvalitatívny stav ciest I. triedy, regionálnych a miestnych komunikácií. Tento stav je spôsobený oneskorením cyklickej obnovy vozoviek, čo vyplýva z nedostatočného financovania opráv ciest.

Modernizácia a rozvoj cestnej infraštruktúry je rozsiahla, finančne i technicky veľmi náročná. Z dôvodu jej vysokej finančnej náročnosti je potrebné zabezpečiť optimálne vytváranie zdrojov a ich efektívne využívanie. V súčasnosti sa výstavbu, rekonštrukciu a údržbu ciest a miestnych komunikácií využívajú najmä prostriedky zo štátneho rozpočtu, rozpočtu VÚC a rozpočtov miest a obcí, zo spoplatnenia cestnej siete, úverové prostriedky a zdroje z fondov Európskej únie. Pripravujú sa ďalšie formy – mýto a projekty verejno-privátneho partnerstva. Je nevyhnutné hľadať aj ďalšie zdroje a tiež určiť efektívny model využívania dostupných zdrojov. Stabilné a dostatočné financovanie je totiž hlavným predpokladom ďalšieho efektívneho rozvoja cestnej siete.

Literatúra

- (1) IVANOVÁ, E.: Porovnanie vplyvu zahraničných investícií na ekonomický rozvoj SR a ČR. In: Zborník anotácií z medzinárodnej vedeckej konferencie „Trendy hospodárskeho a sociálneho rozvoja v krajinách EÚ“ Trenčín 5.-6. 12. 2006; s. 28, ISBN 80-8075-188-9
- (2) IVANOVÁ, E.: Proces konvergenie slovenskej ekonomiky k ekonomike EÚ. In: Sociálno ekonomická revue : Vedecký časopis Fakulty sociálno-ekonomických vzťahov Trenčianskej univerzity Alexandra Dubčeka. Roč. 5, č. 2/2007, s. 79. ISSN 1336-3727.
- (3) KOIŠOVÁ, E.- MASÁROVÁ. J.: Riziká a výhody verejno-privátneho partnerstva; Zborník príspevkov z medzinárodnej vedeckej konferencie I. časť; Globalizácia a jej sociálno-ekonomické dôsledky '06; 4. - 5. október 2006; Žilina; s. 126-130, ISBN 80-8070-597-6
- (4) MASÁROVÁ, J. - KOIŠOVÁ, E.: Výkonnosť regiónov SR vo väzbe na stav cestnej infraštruktúry. Zborník anotácií z medzinárodnej vedeckej konferencie „Trendy hospodárskeho a sociálneho rozvoja v krajinách EÚ“ Trenčín 5.-6. 12. 2006; s. 30, ISBN 80-8075-188-9
- (5) MASÁROVÁ. J. – KOIŠOVÁ, E.: Cestná infraštruktúra – významný faktor rozvoja regiónov; Zborník z medzinárodnej konferencie „Verejná správa a regionálny rozvoj“; TnUAD v Trenčíne, FSEV, Trenčín 2006, s. 140-144, ISBN 80-8075-157-9
- (6) MIŠKOVIČ, M.: Minulosť, súčasnosť a budúcnosť slovenskej cestnej infraštruktúry. Dostupné na <http://www.dialnice.info/viewtopic.php?t=5174>
- (7) Operačný program Doprava 2007 – 2013, dostupné na: www.telecom.gov.sk
- (8) Regionálny operačný program 2007 – 2013, dostupné na: www.build.gov.sk
- (9) SOTNÍK, A.: Dopravnú infraštruktúru čaká rozsiahla modernizácia. In: Doprava a logistika a automobilový priemysel. Príloha Hospodárskych novín – apríl 2007.
- (10) <http://www.build.gov.sk>
- (11) <http://www.euractiv.sk>
- (12) <http://www.ndsas.sk>
- (13) <http://www.ssc.sk>
- (14) <http://www.statistics.sk>
- (15) <http://www.telecom.gov.sk>

Kontaktné údaje na autora - email:

masarova@tuni.sk