

Odpovede ministerstva dopravy na otázky Denníka E:

Prečo materiál neobsahuje jeho najviac očakávanú podstatu? Mám na mysli vyčerpávajúci a zrozumiteľný harmonogram (zoznam) projektov, ktoré sa do roku 2028 začnú stavať a kedy sa dostavajú?

"Rezort dopravy pripravil v spolupráci s ÚHP Harmonogram prípravy a výstavby projektov cestnej infraštruktúry, ktorý na základe objektívnych analytických dát hovorí jasne a transparentne, ako sa budú stavať v najbližších rokoch kľúčové cesty. Pri jednotlivých úsekoch sú aj vyčlenené financie a časový harmonogram prípravy.

Materiál obsahuje zoznam projektov, ktorá sa začnú stavať (realizovať) a aj pripravovať. Dôležitá z pohľadu ministerstva dopravy je aj jasná a transparentná príprava projektov. Termín dostavania nie je explicitne daný. Možno ho však vidieť podľa odhadu čerpania finančných zdrojov na konkrétny projekt. Ide stále o odhad, ktorý sa môže z rôznych dôvodov posúvať (napríklad z dôvodu majetkovo právneho vysporiadania, procesu verejného obstarávania a podobne).

Materiály neuvádzajú aktuálny stav prípravy väčšiny projektov. Súhlasíte s výhradou alebo nie? Pokiaľ nesúhlasíte, kde tento aktuálny stav nájdem? Pokiaľ výhrada sedí, prečo ste aktuálny stav väčšiny projektov neuviedli v tomto materiáli?

Aktuálny stav/fázu prípravy projektov materiál neuvádza. Nepriamo je možné ju odčítať z návrhu čerpania zdrojov. Pre projekty NDS je stav prípravy projektov uvedený tu:

<https://ndsas.sk/stavby/priprava-stavieb> a tu <https://ndsas.sk/stavby/studie-realizovatelnosti>

Materiál obsahuje rozpory medzi tým, čo označuje za prioritu a tým, kedy a kde plánuje reálne výdavky. Súhlasíte alebo nie a prečo?

Rozdiel medzi prioritou a termínom realizácie je daný stavom projektovej prípravy.

Vysvetlite prosím tieto rozpory na konkrétnych príkladoch:

a) Úsek Žilina Brodno - Kysucké Nové Mesto je priorita číslo 3 a zároveň je jedným z mála v pokročilej príprave. Podľa p. Kovalčíka tento stupeň jeho prípravy umožňuje začať jeho výstavbu v roku 2023 avšak v harmonograme sa s tým ráta až v rokoch 2025 až 2027. Čím vysvetľujete vyššie výdavky na tento úsek až v roku 2025 a nie už v roku 2023?

Daný úsek je vo fáze procesu prípravy a vypracovania dokumentácie pre územné rozhodnutie (DUR) a dokumentácie stavebného zámeru (DSZ) a dokumentácie pre stavebné povolenie (DSP). To znamená, že daný úsek ešte nemá stavebné povolenie a kompletne majetkovo právne vysporiadanie. Až následne sa bude súťažiť zhotoviteľ stavby.

b) pri úseku D1 Turany - Hubová sa síce ráta s vyššími zdrojmi v roku 2024, čo naznačuje možný začiatok výstavby v tomto roku, avšak podľa p. Kovalčíka prostriedky projektované pre jeho prípravu do roku 2024 nie sú dostačujúce na to, aby sa naozaj v roku 2024 dalo v úseku začať stavať. Súhlasíte alebo nie a ako to vysvetľujete? Kedy sa začne a skončí výstavba tohto úseku podľa vašich plánov?

Pre daný úsek je plánovaný začiatok na rok 2024. Nižšia suma je spôsobená rozpočtovým limitom.

c) Obchvaty Veľkej Lomnice, Huncoviec a Kežmarku sú v stave kedy by sa síce mohli stavať najskôr o tri až štyri roky, no v harmonograme sa s nimi ráta až od roku 2028 pričom na niektoré iné spoločensky menej prínosné projekty sa výdavky rozpočtujú oveľa skôr. Ako to vysvetľujete?

Na dané stavby je spracovaná ŠR (štúdiá realizovateľnosti) a DUR (dokumentácia pre územné rozhodnutie) a vydané územné rozhodnutie. Bude potrebné spracovať dokumentáciu pre stavebné povolenie (DSP), následne zabezpečiť majetkoprávne vysporiadanie a následne získať stavebné povolenie a začať súťaž na zhotoviteľa.

d) R1 Banská Bystrica - Slovenská Ľupča je v prioritách č. 61 ale úseky R4 (Šarišský Štiavnik či nový obchvat Giraltoviec, ktoré by sa podľa aktuálneho stavu prípravy mohli začať stavať v roku 2024) a dva úseky R3 na Orave, ktoré majú odľahčiť od tranzitnej dopravy päť obcí, v harmonograme nie sú aj keď sú to priority na 28. až 36. mieste. Prosím vysvetlite rozpor.

Daný projekt rieši havarijný stav mosta „Šalková“. Momentálne sa vypracováva štúdiá realizovateľnosti pre riešenie daného úseku. Ide o špecifický prípad na ceste I. triedy a zároveň plánovanej trase R1.

4. Nehľadáajú sa menej nákladné riešenia, ktoré by umožnili vyriešiť väčšie množstvo problémov vo viacerých regiónoch z tých istých rozpočtovaných prostriedkov. Súhlasíte s touto výhradou alebo nie a prečo?

Nesúhlasíme. Harmonogram obsahuje oficiálne hodnoty a sumy, ktoré v danom čase poznáme, nie hypotetické odhady. Predpokladáme však, že cena stavieb sa môže znižovať (čím vo vyššej fáze prípravy je stavba, tým presnejšiu hodnotu poznáme). Poznámka: finálna cena stavby závisí aj od externých faktorov, vid' v súčasnosti rastúce ceny stavebných materiálov (v globálnom meradle, nie len SR).

Vysvetlite to prosím na konkrétnych prípadoch:

a) Hľadali ste alternatívne riešenia pre most pri Slovenskej Ľupči a nie stavanie celej diaľnice po Banskú Bystricu za cca. 170 mil. eur. Ak áno, prečo toto nie je v materiáli (je v ňom len zmienka o štúdiu)? V prípade ak sa ráta iba s čiastočnou realizáciou úseku pri Ľupči alebo s iným alternatívnym lacnejším riešením, prečo sú rozpočtované celkové náklady cca. 170 mil. eur? Pýtam sa preto, že keby sa nezarátali, mohli byť v harmonograme aj iné projekty.

Riešenia sa hľadá momentálne prostredníctvom štúdie realizovateľnosti tak, aby sa vyriešil havarijný stav mosta a kapacita daného úseku ako aj možná výstavba R1 v danom úseku v budúcnosti. V materiáli sa daná skutočnosť nevyskytuje, keďže ešte neexistujú výsledky štúdie. V aktualizácii a po sfinalizovaní štúdie sa rozpočet upraví, a tým dôjde k uvoľneniu zdrojov na ďalšie projekty.

b) Prečo je úsek D1 Turany - Hubová aktuálne rozpočtovaný na 1,2 mld. eur hoci v minulosti to bolo menej než 1 miliarda. Čo urobilo ministerstvo preto, aby našlo úspory v jeho prevedení/technickej realizácii už počas fázy jeho prípravy, aby sa tak do harmonogramu zmestilo viac projektov.

Harmonogram uvádza oficiálny rozpočet stavby. Očakávame, že uvedený rozpočet sa zníži, čo sa premietne v harmonograme pri jeho aktualizácii.

5. Prečo materiál nebol vládou riadne schválený s riadnym uznesením (čo by zvýšilo jeho záväznosť pre aktuálnu vládu) a nepredchádzalo mu napríklad MPK ale bol len vzatý na vedomie?

O tejto téme hovoril minister dopravy a výstavby Andrej Doležal v livestreame v čase od 0:44, záznam si môžete pozrieť tu:

<https://www.facebook.com/109832100693074/videos/526705735370388>

V prenose na sociálnej sieti Doležal rozprával o tom, že by chcel, aby bol materiál záväznejší a že sa chystá na debatu naprieč politickým spektrom, aby ju zabezpečil. Poistku vidí aj v tom, že ak sa aj ďalší ministri rozhodnú uprednostniť projekty z nižších priečok harmonogramu, budú čeliť otázkam a vysvetľovaniu, vyplýva z jeho vyjadrení.

6. Prečo materiál neobsahuje plán prípravy projektov, ktoré sa začnú stavať až po roku 2028, ktorý by odrážal možnosti rozpočtu? (teda nielen wishlist s termínmi pre prípad, že by sa peniaze predsa našli, ktorý je v zdrojovej tabuľke).

Harmonogram neobsahuje samotnú časť pre prípravu projektov. Pripravovať sa majú projekty v hárku „Harmonogram“. Pri každoročnej aktualizácii sa pridávajú projekty, ktoré sa dostanú do plánu realizácie ako aj prípravy. Teda aktualizácia na jeseň tohto roku bude obsahovať aj projekty na prípravu a realizáciu do roku 2029. Samotnú kapitolu predstavujú menšie projekty a rekonštrukcie ciest I. triedy, vrátane mostov, kde je potrebné taktiež vypracovávať projektovú prípravu.

S akými pripomienkami bol materiál včera vzatý vládou na vedomie a ako sa s nimi plánuje ministerstvo dopravy vysporiadať?

V prílohe materiálu vzatého na vedomie sú okrem iného dva rozdielne excely: harmonogram a zdrojové dáta. Ktorý z nich je platný (ktorý majú brať starostovia a primátori ako validný)? Poprosím vás aj o vysvetlenie konkrétnych príkladov:

a) v harmonograme sa úsek Jablonov nad Turňou - Rožňava nespomína vôbec, ale v zdrojových dátach sú prvé vyššie investície doň kalkulované na rok 2023 - bude alebo nebude sa teda stavať v roku 2023 podľa aktuálnych plánov?

b) úsek D1 Bidovce - Dargov nie je v harmonograme ale v zdrojových dátach to vyzerá, že minimálne investície do jeho prípravy v hodnote niekoľko miliónov eur budú prebiehať najmä od roku 2023. Budú teda tieto investície prebiehať alebo nebudú a ako to čítať? Prečo ten nesúlad medzi týmito dvoma dokumentmi a ktorý majú brať samosprávy vážne?

c) R4, Gíraltovce - Kuková: v harmonograme sa nespomína ale podľa zdrojových dát sa do jeho prípravy bude investovať najmä od roku 2022 a v roku 2028 sú plánované investície už také vysoké, že by sa mohlo jednať o začiatok výstavby. Ako to teda je s týmto úsekom (kedy sa bude alebo nebude stať) a prečo ten nesúlad medzi týmito dvoma dokumentmi?

d) Dlhá nad Oravou - Sedliacka Dubová - podobný nesúlad, poprosím tiež vysvetlenie

e) R7, Mliečany - Dolný bar by sa podľa zdrojových dát mohol začať stavať cca. v roku 2024 ale v harmonograme nie je. Kedy sa teda tento úsek začne stavať a ktorý dokument majú samosprávy brať vážne?

f) Kedy sa podľa schváleného materiálu má začať stavať úsek D1 Turany - Hubová a kedy dokončiť?

Pokiaľ ide o pripomienky, ministerstvo financií malo návrh na doplnenie dvoch odsekov textu, ktoré sa týkali zaradovania projektov a všeobecného textu dôležitosti harmonogramu. Podrobnejšie v livestreame.

Pripomíname, že zdrojové dáta sú všetky dostupné údaje (uvádzame ich kvôli transparentnosti). Podstatný pre plán prípravy a realizácie/výstavby je hárok „Harmonogram“.

Napríklad, v prípade úseku D1 Bidovce – Dargov: Investície do jeho prípravy začnú až po zaradení do harmonogramu prípravy, keďže úseky tzv. východnej D1 sú v zozname priorít vysoko je pravdepodobné, že v najbližších aktualizáciách sa zaradí do harmonogramu. Na uvedených úsekoch prebieha EIA.

Aktuálny stav prípravy jednotlivých stavieb je verejne dostupný tu:
<https://ndsas.sk/stavby/priprava-stavieb>