

26. Interpelácia podpredsedníčky Národnej rady Slovenskej republiky E. Jurinovej na ministra dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky J. Počiatka podaná 12. februára 2015 vo veci výstavby obchvatu D4 a cesty R7 prostredníctvom PPP projektov



Erika Jurinová
podpredsedníčka NR SR

SEKRETARIÁT PREDSEDU NÁRODNEJ RADY SLOVENSKEJ REPUBLIKY		
Dátum zaevidovania: 12-02-2015		
Číslo spisu: 72591-100/2015		
Listy: 1/-	Prílohy: 2/4	
RZ	ZH	LU

Ján Počiatek

minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky

V Bratislave dňa 11. 2. 2015

Vážený pán minister,

v súlade s článkom 80 Ústavy Slovenskej republiky a § 129 zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 350/1996 Z. z. o rokovacom poriadku Národnej rady Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov si Vám dovoľujeme podať interpeláciu vo veci výstavby obchvatu D4 a cesty R7 prostredníctvom PPP projektov.

Podľa ministerstva dopravy PPP projekt je považovaný za jedinú reálnu možnosť výstavby uvedených úsekov. V tejto súvislosti sa preto na Vás obraciame formou tejto interpelácie a dovoľujeme si Vás požiadať o vysvetlenie a zodpovedanie nasledujúcich otázok:

1. *Vláda zaradila projekt diaľnice D4/R7 do zoznamu projektov pre špeciálny fond EÚ („Junckerov fond“), ktorý bude poskytovať výhodné pôžičky pre významné projekty v štátoch EÚ. Prečo ministerstvo dopravy plánuje ešte pred rozbehom fondu stavať tento úsek cez PPP projekt, ktorý je zjavne predražený a nie s využitím výhodných pôžičiek fondu?*
2. *Ministerstvo dopravy tvrdí, že projekt PPP diaľnice D4 predíde kolapsu dopravy v Bratislave. Avšak väčšina prichádzajúcich vozidiel má cieľ cesty v Bratislave. Osobitne to platí pre rannú a večernú dopravnú špičku, keď ľudia prichádzajú/odchádzajú z pracovísk nachádzajúcich sa v zastavanej časti Bratislavy. Zvýšenie kapacity príjazdových komunikácií do mesta tak iba dopravné zápchy prenesie do ulíc samotného mesta s omnoho negatívnejšími účinkami na obyvateľstvo. Prečo namiesto zahusťovania individuálnej dopravy sa nepodporuje hromadná doprava, osobitne železničná a jej lepšie rozloženie v rámci mesta?*
3. *Tvrdíte, že obchvat D4 odkloní tranzitnú dopravu, avšak hlavný prúd tranzitnej dopravy z južného a západného Slovenska smeruje do Českej republiky, a preto sa po novej diaľnici D4 okolo juhovýchodnej Bratislavy vráti do Petržalky a na most Lafranconi, ktorý leží na hranici mestskej časti Bratislava-Staré Mesto. Prosíme o zdôvodnenie a relevantné a podložené argumenty,*

ktoré by potvrdzovali, že zápchy sa zároveň pre zvýšenú intenzitu dopravy neprenesú na iné miesta.

4. *V štúdii uskutočniteľnosti pri hodnotení prínosu navrhovaného projektu D4 z hľadiska intenzity dopravy na cestách v Bratislave, vychádza zhotoviteľ z predpokladu súčasného dokončenia tunela cez Karpaty (úsek BA, Rača - BA, Záhorská Bystrica). Keďže to bude pravdepodobne v horizonte 10 rokov, hodnotenie prínosu D4 považujeme za nedôveryhodné. Kedy očakávate dokončenie tohto tunela?*
5. *Ako je možné, že za porovnateľný dlhý úsek v rámci PPP projektu v Rakúsku, ktorého súčasťou je dva a pol kilometrový razený tunel, 5 kilometrov postavených tunelov (zakrytie cesty kvôli obmedzeniu hluku) a 33 diaľničných mostov zaplatí Rakúsky štát koncesionárovi v roku 2011 iba 20 miliónov eur ročne, zatiaľ čo Slovensko plánuje platiť 150 miliónov ročne?*
6. *V Rakúsku na výšku odplaty koncesionárovi vplýva aj intenzita premávky na ceste, zatiaľ čo na Slovensku má koncesionár svoj podiel nezávisle na využívaní úsekov zaistený. Prečo na Slovensku nenesie koncesionár tiež určité podnikateľské riziko, ktoré je celé na pleciach občanov?*
7. *Hodnota nákladov je nižšia pri výstavbe verejným sektorom (nehovoriac o perspektíve zvýhodnenej pôžičky cez Junckerov fond) ako pri PPP projekte. Údaje pri PPP projekte skresľuje rozdielny začiatok výstavby, keďže podstatným rozdielom v cene výstavby cez PPP a výstavby verejným sektorom je započítanie vysokých „socioekonomických prínosov“ pri skoršej výstavbe cez PPP. Rozhodnutia o použití prostriedkov na výstavbu ciest sú v kompetencii vlády SR na základe rozpočtu schváleného NR SR. Oneskorenie o sedem rokov uvedené v štúdii uskutočniteľnosti je preto účelové. Môžete uviesť rozhodnutie vlády SR, ktorým vláda stanovila najskorší možný začiatok výstavby projektu verejným sektorom v roku 2020?*
8. *Socioekonomické prínosy boli v štúdií uskutočniteľnosti vypočítané aj nástrojom C920. Medzi socioekonomické prínosy patrí vystavenie obyvateľstva škodlivinám, alebo spotreba pohonných hmôt. Podľa vyjadrenia Výskumného ústavu dopravného zverejneného na Vašej stránke sú typickými vozidlami použitými pri modelovaní systémom C920 vozidlá Škoda Favorit, traktor Zetor s vlečkou alebo nákladné auto Liaz 150, ktorého výroba bola ukončená pred viac ako 12 rokmi. Považujete tieto vozidlá za reprezentatívne, teda za vozidlá, ktoré v súčasnosti na cestách okolo Bratislavy štatisticky prevažujú?*
9. *V štúdii uskutočniteľnosti tvrdíte, že koncesionár PPP projektu na seba prevezme riziká vo výške 170 miliónov eur (napr. riziko cien železa alebo riziko nevybuchnutej munície) a táto suma výrazne prispieva k deklarovanej „výhodnosti“ PPP modelu výstavby. Na kilometer cesty tak preberané riziko navýšenia ceny predstavuje takmer 3 milióny eur, čo sa nám na základe nedávnych diaľničných projektov zdá premrštené. Môžete uviesť diaľničné úseky obstarávané NDS za posledných 10 rokov, pri ktorých NDS zaplatila zhotoviteľovi konečnú cenu navýšenú oproti pôvodnej zmluvnej cene o viac ako 1 milión eur na kilometer diaľnice?*

10. Prečo neboli zvažované aj iné varianty výstavby osobitne samostatné postavenie rýchlostnej cesty R7, keďže táto prináša najväčší prínos pre občanov?
11. V podmienkach účasti na verejnom obstarávaní, stanovených ministerstvom dopravy v oznámení o koncesii na práce, sa píše, že záujemca musí preukázať skúsenosti s podobnými PPP projektmi: „PPP projekt, za ktorý sa predkladá referencia, musí v sebe zahŕňať minimálne výstavbu, financovanie, prevádzku a údržbu, projekt dosiahol minimálne fázu finančného uzatvorenia...“. Ministerstvo použilo slovo „dosiahol“ a nie „ukončil“. To znamená, že sa na projekte môžu zúčastniť aj spoločnosti, ktoré síce podpísali zmluvu s obstarávateľom, ale nepreukáže sa tým ich schopnosť zabezpečiť financovanie projektu, ani schopnosť cestu postaviť a 30 rokov prevádzkovať. Prečo ste zvolili toto kritérium?

S úctou



Erika Jurinová



Igor Hraško



Igor Matovič