

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

JÁN POČIATEK
minister dopravy, výstavby
a regionálneho rozvoja
Slovenskej republiky

SEKRETARIÁT PREDSEDU NÁRODNEJ RADY SLOVENSKEJ REPUBLIKY		
Dátum zaevidovania: 17-03-2015		
Číslo spisu: PREDS - 194/2015		
Listy: 1/17	Prílohy:	
RZ	ZH	LU

Bratislava, 16. marec 2015
Číslo: 09659/2015/A-220-OVPA/12056-M
Stupeň dôvernosti: VJ

Vážená pani podpredsedníčka,

na požiadanie predsedu Národnej rady Slovenskej republiky (list č. PREDS-100/2015 zo dňa 17.02.2015) Vám zasielam odpoveď na Vašu interpeláciu podanú dňa 12.02.2015 na sekretariát predsedu NR SR vo veci pripravovaného PPP projektu realizácie úsekov diaľnice D4 Jarovce – Rača a rýchlostnej cesty R7 Bratislava Prievoz – Holice (ďalej len „Projekt D4/R7“).

1. otázka:

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?

K predmetnej otázke uvádzam nasledujúcu odpoveď:

Hovoriť o „zjavnej predraženosti“ akéhokoľvek projektu samozrejme nemôže byť na mieste v prípade, že verejné obstarávanie na projekt sa ešte len začalo a cena projektu ešte len bude vysúťážená v transparentnej súťaži. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (ďalej len „MDVRR SR“) samozrejme vyvinie maximálne úsilie za účelom dosiahnutia čo najlepšej výslednej ceny Projektu D4/R7.

Investičný plán pre Európu (tzv. Junckerov balíček) bol MDVRR SR prvýkrát v hrubých kontúrach predstavený na rokovaní s Ministerstvom financií Slovenskej republiky (ďalej len „MF SR“) dňa 16.10.2014. MDVRR SR veľmi aktívne pristúpilo k formovaniu zásobníka projektov, ktoré by z neho mohli benefitovať, pričom jeho súčasťou je aj Projekt D4/R7. V tomto zásobníku sú aj ďalšie projekty, za Slovensko spolu v objeme nákladov 29 mld. Eur, z toho 10,6 mld. Eur je realizovateľných v rokoch 2015 – 2017, teda v období, na ktoré sa zameriava Junckerov balíček.

Dňa 19.12.2014 Európska rada tento balíček jednomyselne schválila. Dňa 21.01.2015 vláda Slovenskej republiky vzala na svojom zasadnutí na vedomie materiál „Informácia o Investičnom pláne pre Európu a postupe pre realizáciu investičných projektov v Slovenskej republike“.

Junckerov balíček nebol zahrnutý do kalkulácie financovania Projektu D4/R7, pretože ku dňu odovzdania štúdie uskutočniteľnosti, ako aj predloženia materiálu na vládu neboli známe základné parametre a možnosti získania financovania z tohto balíčka, ako ani fungovanie mechanizmu rozhodovania o vyčlenení konkrétnych peňazí na konkrétny projekt. MDVRR SR bude samozrejme veľmi pozorne sledovať ďalší vývoj a naďalej má záujem o využitie prostriedkov z Junckerovho balíčka za účelom získania výhodnejšej formy financovania.

S možnosťou využitia prostriedkov z Junckerovho balíčka počíta MDVRR SR od samého začiatku verejného obstarávania koncesionára Projektu D4/R7. V oznámení o koncesii na práce zverejnenom vo Vestníku verejného obstarávania dňa 30.01.2015 pod č. 2514-KOP sa v bode VI.1) uvádza, že „na financovanie Projektu môžu byť využité aj finančné nástroje využívajúce fondy Európskej únie“.

Ambíciou MDVRR SR je samozrejme zabezpečiť čo najvýhodnejší spôsob financovania Projektu D4/R7 z pohľadu hospodárneho nakladania s prostriedkami štátneho rozpočtu. MDVRR SR veľmi aktívne v spolupráci s MF SR komunikuje s Európskou investičnou bankou za účelom zabezpečenia jej participácie na kreovaní finančnej štruktúry Projektu D4/R7. Ambíciou MDVRR SR a MF SR je zahrnúť do finančnej štruktúry aj Slovak Investment Holding, a. s., pričom na túto tému pritom prebiehajú rokovania s MF SR a predstaviteľmi SIH už od novembra 2013.

2. otázka:

Ministerstvo dopravy tvrdí, že projekt PPP diaľnice D4 predíde kolapsu 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 preniesie do ulíc samotného mesta s omnoho negatívnejšími účinkami na obyvateľstvo. Prečo namiesto zahusťovania individuálnej dopravy sa nepodporuje hromadná doprava, osobitne železničná a jej lepšie rozpoloženie v rámci mesta?

K predmetnej otázke uvádzam nasledujúcu odpoveď:

Projekt D4/R7 patrí medzi prioritné projekty vymedzené v kľúčových strategických plánoch týkajúcich sa rozvoja infraštruktúry. Medzi jeho hlavné ciele patria:

- jednoduchší a bezpečnejší tranzit,
- zlepšenie tranzitu cez okolité mestá a obce,
- komplexná modernizácia dopravného prepojenia v dotknutom území,
- odbremenenie a zefektívnenie cestného systému a odvedenie a zrýchlenie tranzitnej dopravy pomimo zastavané územia,
- zvýšenie bezpečnosti a plynulosti dopravy v dotknutom území,
- skvalitnenie dopravného napojenia medzi mestskými časťami Bratislavy, zatraktívnenie a skvalitnenie dopravného napojenia prímestských obýtných zón.

Realizácia Projektu D4/R7 bude mať významný pozitívny dopad na dopravu v dotknutom území, pričom podľa záverov štúdie uskutočniteľnosti Projektu D4/R7, ktorú

MDVRR SR zverejnilo v úplnom znení dňa 16.01.2015, je Projekt D4/R7 realizovateľný po právnej, technickej aj finančnej stránke a prináša zadávateľovi hodnotu za peniaze.

MDVRR SR samozrejme v plnej miere podporuje využívanie alternatívnych spôsobov dopravy popri osobnej preprave obyvateľov. Vzhľadom na aktuálnu dopravnú situáciu v Bratislave a okolí, berúc do úvahy prognózy nárastu intenzity dopravy na jednotlivých úsekoch, však nie je možné vyriešiť dopravné vzťahy v dotknutom území iba pomocou podpory hromadnej dopravy bez súčasného riešenia kapacitne nevyhovujúcej cestnej infraštruktúry.

Zlepšenie dopravnej situácie v Bratislave, ako aj na prístupoch do mesta, je otázka, ku ktorej by sa malo pristupovať komplexne, keďže pozostáva z viacerých prvkov. Tieto aspekty by sa mali posudzovať nielen z čisto funkčného, ale aj z časového hľadiska:

- Rozptýlenie dopravy: súčasná dopravná situácia je čiastočne spôsobená nedostatkom rozptyľovacieho prvku/nástroja. Diaľničný obchvat Bratislavy D4 by mal umožniť užívateľom individuálnej dopravy voľbu z alternatívnych príjazdových cestných komunikácií. ISD (informačný systém dopravy) D4 a R7 bude napojený na sieť Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s. (ďalej len „NDS“) a aj na D1 a takto zabezpečený prehľad umožní aj ovplyvňovať dopravu pre predchádzanie preťaženia už naplnených smerov/úsekov, a to v reálnom čase. Výsledný efekt novej infraštruktúry bude preto rýchly a priamy.
- Multimodálne riešenie: Projekt D4/R7 je súčasťou multimodálneho riešenia, ktoré povedie k lepšej doprave v Bratislave. Táto cestná infraštruktúra bude tvoriť základ pre multimodálny dopravný systém, ako napríklad:
 - budovaním s kapacitnou rezervou pre umožnenie aj verejnej autobusovej dopravy (viď dopravno-inžinierske podklady pre úsek R7 Prievoz – Ketelec: pruh, ktorý mohol by byť určený pre verejnú dopravu).
 - umožní príjazd/prístup k budúcim železničným staniciam, keď budú vybudované, cez Park&Ride systém v smere Dunajská Lužná – Rovinka – Hlavná stanica (Bratislava). Táto železničná sieť už existuje a čaká na modernizáciu. Z hľadiska investícií, modernizácia môže byť kedykoľvek naštartovaná, keďže samotná infraštruktúra už existuje, a tak nezahŕňa prípadné ťažkosti pri povoľovacích konaniach alebo majetkovoprávnej príprave. Pri tejto infraštruktúre zatiaľ nie je nutnosť urýchleného riešenia a zatiaľ nevznikol silný dopyt po týchto dopravných službách.

Ako už bolo uvedené, Projekt D4/R7 vytvorí základňu pre multimodálny dopravný systém a odklonenie tranzitnej dopravy. Zlepšenie dopravných prúdov nebude jeho jediným účinkom.

Pri podpore multimodálneho systému nesmieme pritom zabudnúť ani na čas, ako jeden z kritických aspektov pri uskutočňovaní komplexných riešení. Výstavba diaľnice vo vysoko urbanizovanej aglomerácii (ako v našom prípade) je každým rokom drahšia a komplikovanejšia s narastajúcou hustotou rôznej mestskej technickej infraštruktúry.

Je najvyšší čas pre Bratislavu a jej narastajúce predmestské satelity začať s výstavbou diaľnice D4 a rýchlostnej cesty R7 ešte v rámci „nie mestských“ finančných podmienok.

Ďalšie čakanie by znamenalo výstavbu už v urbanizovaných podmienkach bez šance na vybudovanie multimodálneho systému a za ešte vyššiu cenu.

3. otázka:

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. Prosím o zdôvodnenie a relevantné a podložené argumenty, ktoré by potvrdzovali, že zápchy sa zároveň pre zvýšenú intenzitu dopravy neprenesú na iné miesta.

K predmetnej otázke uvádzam nasledujúcu odpoveď:

V prvom rade je potrebné uviesť, že Vaše tvrdenie, že „*hlavný prúd tranzitnej dopravy z južného a západného Slovenska smeruje do Českej republiky*“, nie je pravdivé. Dopravno-inžinierske podklady z roku 2010 pre úsek diaľnice D4 Ivanka sever – Záhorská Bystrica skúmali okrem iného aj smerovanie nákladnej tranzitnej dopravy. Intenzity zo sčítačov dopravy na diaľniciach boli doplnené o údaje, ktoré vyhodnotila NDS na základe výstupov z databázy elektronického mýtného systému. Tieto údaje poskytli informáciu o smerovaní vozidiel medzi jednotlivými spoplatnenými vstupnými a výstupnými úsekmi cestnej a diaľničnej siete v bratislavskom uzle, pričom bolo zistené, že z nákladného tranzitu zo smeru D1 Senec smeruje až 79 % do Rakúska a Maďarska. Do Českej republiky teda smeruje len 21 % nákladného tranzitu zo smeru D1 Senec.

V Projekte D4/R7 je z dôvodu rozdielného štádia projektovej pripravenosti z pohľadu diaľnice D4 zahrnutý len jej úsek od Jaroviec po Raču. Komplexné riešenie dopravnej situácie v dotknutom regióne bude zabezpečené po dobudovaní druhej etapy diaľnice D4 v úseku Rača – Záhorská Bystrica, ktorého súčasťou bude aj tunel pod Malými Karpatami.

MDVRR SR nikdy netvrdilo, že Projekt D4/R7 sám o sebe vyrieši všetky dopravné problémy Bratislavského kraja. Aj v samotnej štúdii uskutočniteľnosti D4/R7 sa uvádza, že realizácia Projektu D4/R7 v celkovom variante „*má jasne pozitívny vplyv na dopravnú situáciu (funkčná úroveň sa na určitých úsekoch výrazne zlepší), ale niektoré časti dopravnej siete Bratislavy zostanú problematické. Tieto úseky by museli byť riešené ďalšími investíciami, aby bol z Projektu vyťažený maximálny potenciál. Tieto investície budú zahŕňať napríklad rozšírenie dopravného systému multimodálnym spôsobom, dokončenie okruhu na severnom úseku tunelom Karpaty, rozšírenie D1 na šesťpruhové usporiadanie a zefektívnenie existujúcej dopravnej siete hlavného mesta SR Bratislavy.*“

Realizácia Projektu D4/R7 bude mať pozitívny dopad na dopravnú situáciu v Bratislave a blízkom okolí. Dopad tejto cestnej infraštruktúry je viditeľný na prognóze nižšie, kde sú zlepšenia zvýraznené zelenou farbou.

ÚSEK	INTENZITA (Voz/h smer)			Funkčná úroveň
	ROK 2010	ROK 2020	ROK 2030	2010/2020/2030
D2: Jarovce – hranica SR/MR	389	512	609	A/A/A
D1: Incheba – Ovsište	1 828	1 586	1 794	B/B/B
D1: Prístavný most (Ovsište – Prievoz)	4 391	4 855	5 251	-/-/-
D1: Prievoz – Ružinov	3 733	3 825	4 125	E/E/-
D1: Ružinov – Trnávka	3 263	3 228	3 474	D/D/D
D1: Trnávka – Letisko	2 876	2 736	2 930	C/C/D
D1: Letisko - Zlaté Piesky	3 019	2 919	3 131	D/D/E
D1: Zlaté Piesky – Vajnory	2 520	2 238	2 011	C/C/C
D1: Vajnory – Ivanka sever	2 482	2 455	2 922	C/B/C
D4: Hran. priechod Kittsee–Jarovce	642	901	1 072	A/A/A
D4: Jarovce – I/2	-	957	1 139	0/A/B
D4: I/2 – Rovinka	-	939	1 117	0/A/B
D4: Rovinka – Most pri Bratislave	-	1 085	1 504	0/B/B
D4: Most pri Bratislave – Ivanka juh	-	1 170	1 404	0/B/B
D4: Ivanka juh – Ivanka sever	-	1 459	1 736	0/B/B
D4: Ivanka sever – Čierna voda	-	1 324	1 575	0/B/B
D4: Čierna voda – Rača	-	1 117	1 329	0/B/B
I/63 Bratislava – Rovinka	1 418	1 849	2 126	-/-/-
I/63: Rovinka	1 173	639	746	-/C/C
I/63: Rovinka – Dunajská Lužná	767	108	126	C/A/A

R7: Bratislava – Dunajská Lužná	-	888	1 056	0/A/B
I/63: Dunajská Lužná – Šamorín	861	334	410	D/A/B
I/63: Šamorín – Báč	665	98	140	C/A/A
R7: Dunajská Lužná – Holice	-	710	788	0/A/A
I/63: Báč – Holice	517	87	120	B/A/A
I/63: Holice – Dunajská Streda	560	140	182	C/A/A

Funkčná úroveň vo vyššie uvedenej tabuľke charakterizuje dopravné podmienky ako funkciu dopravnej hustoty, pričom jej jednotlivými stupňami sú:

- úroveň A: voľný pohyb dopravného prúdu pri dodržaní jeho voľnej rýchlosti (dopravný prúd: voľný);
- úroveň B: voľný pohyb dopravného prúdu s veľmi mierne obmedzenou schopnosťou manévrovania v jeho vnútri (dopravný prúd: primeraný);
- úroveň C: pohyb dopravného prúdu s výrazne obmedzenou možnosťou manévrovania vozidiel (dopravný prúd: stabilný);
- úroveň D: pohyb dopravného prúdu, keď začína klesať jeho voľná rýchlosť (dopravný prúd: hraničný);
- úroveň E: najnižšia funkčná úroveň pracujúca na hranici kapacity (dopravný prúd: extrémny);
- úroveň F: rozpad prúdu vozidiel, pri ktorom je počet vozidiel vyšší, než koľko ich môže prejsť sledovaným úsekom (dopravný prúd: zrútený; v súlade s technickým predpisom sa táto úroveň v tabuľkách označuje ako „-“).

Výsledný efekt Projektu D4/R7, spojený s faktom, že tranzitná doprava bude presmerovaná mimo centrum Bratislavy, prispeje k viac udržateľnému a zelenému mestu. Výstavbou tejto dopravnej infraštruktúry sa nevyrieši naraz celková dopravná situácia v meste a budú potrebné ďalšie doplnujúce investície.

Celková situácia sa môže vyriešiť pridaním ďalších prvkov ako napr.:

- Multimodálny transportný systém. Toto je v rukách mesta Bratislavy, ktoré v súčasnosti finalizuje Územný generel dopravy hl. mesta SR Bratislavy.
- Pridanie ďalších prvkov k existujúcej dopravnej sieti – napríklad úprava mimoúrovňovej križovatky Prievoz pre lepšiu priepustnosť súčasnej a budúcej dopravnej intenzity alebo rozšírenie D1;
- Vytvorenie budúcich mestských podcentier vďaka D4 a R7: s lepším príchodom z prímestskej oblasti atraktivita nových oblastí umožní vytvorenie nových aktivít, kde prístup v minulosti toto neumožňoval. V dlhšom časovom horizonte by komerčné štvrte nemali byť koncentrované na jednom mieste, ale ako v iných mestách Európy v rôznych lokalitách celého regiónu. D4 a R7 by mali vytvoriť základňu pre umožnenie rozptylu obchodných a obytných destinácií mesta.

Ďalším benefitom realizácie Projektu D4/R7 bude pozitívny vplyv na ekonomiku a zamestnanosť. Prínosy u budúcich užívateľov projektových úsekov sa prejavujú znížením

prevádzkových nákladov vozidiel, poklesom spotreby mazadiel a nákladov spojených s opravami a údržbou vozidiel, znížením opotrebovania pneumatík, poklesom nehodovosti, znížením cestovného a prepravného času a zvýšením bezpečnosti cestnej siete. Najviac pozitívnych vplyvov na životné prostredie sa prejaví v úsekoch ciest, ktoré budú realizáciou Projektu D4/R7 odľahčené. Výrazný pozitívny dopad bude znamenať aj vylúčenie ťažkej tranzitnej dopravy z centra Bratislavy.

4. otázka:

V štúdií 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?

K predmetnej otázke uvádzam nasledujúcu odpoveď:

Nie je pravda, že zhotoviteľ štúdie uskutočniteľnosti D4/R7 vychádzal pri hodnotení prínosu projektu z predpokladu súčasného dokončenia tunela cez Karpaty, čo vzhľadom na stupeň projektovej prípravy úseku D4 Rača – Záhorská Bystrica ani nie je možné.

Aj bez paralelnej výstavby tunela Karpaty spolu s Projektom D4/R7 sa však už samotnou výstavbou diaľnice D4 od Jaroviec po Raču dosiahne jeden z hlavných cieľov vyplývajúcich zo Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, a to zlepšenie tranzitu Bratislavy.

S ohľadom na odlišný stav technickej pripravenosti nie je do Projektu D4/R7 zahrnutý úsek diaľnice D4 Rača – Záhorská Bystrica, ktorý bude vybudovaný v rámci druhej etapy výstavby diaľnice D4. Podľa predpokladaného harmonogramu bude začatá výstavba tohto úseku až po dokončení výstavby úsekov D4, ktoré sú súčasťou Projektu D4/R7 (t. j. rok 2020). Najkomplexnejším stavebným objektom predmetného úseku D4 bude nepochybne 11 km dlhý tunel pod Malými Karpatmi, ktorý svojou náročnosťou a charakterom vyžaduje samostatné riešenie. V súčasnosti na predmetnom úseku prebieha druhá etapa inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu (stopovacia skúška v realizovaných vrtoch, inžinierskogeologické vrty v okolí portálov, geofyzika, monitoring vôd). Na základe jej výsledkov bude do konca mája 2015 pripravená technická štúdia. Následne by mal byť začatý proces posudzovania vplyvov na životné prostredie (EIA), pričom vydanie záverečného stanoviska EIA sa predpokladá na jún 2016. Potom sa môže začať s realizáciou procesov smerujúcich k vydaniu územného rozhodnutia a následne stavebného povolenia. Samostatná štúdia uskutočniteľnosti pre tento úsek D4 by mala určiť možnosti a časovanie tohto projektu.

5. otázka:

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?

K predmetnej otázke uvádzam nasledujúcu odpoveď:

V prvom rade je potrebné povedať, že porovnávať Projekt D4/R7 s rakúskym PPP projektom „Ostregion“ na základe Vami uvedených kritérií je nemožné. Zjednodušený pohľad na počet kilometrov, mostov a tunelov je účelový a na korektné vyhodnotenie, či je projekt lacnejší alebo drahší, absolútne nepostačujúci. Ak sa má odborne vyhodnotiť projekt tohto rozsahu, je potrebné podrobne preskúmať celú sadu vstupov, ktoré ovplyvňujú finančné parametre projektov. Rakúsky projekt je živým projektom vo fáze prevádzky, kým Projekt D4/R7 je zatiaľ iba „na papieri“ a momentálne prebieha verejné obstarávanie, ktoré vygeneruje reálnu trhovú cenu projektu. Žiadny projekt realizácie nadradenej cestnej infraštruktúry pritom nie je súťažný na základe jednotkových cien za kilometer diaľnice alebo rýchlostnej cesty, ale na základe projektovej dokumentácie.

Nie je možné porovnávať odhadovanú cenu zo štúdie uskutočniteľnosti, ktorá musí byť principiálne konzervatívna a „pesimistická“ (t. j. v neprospech realizácie formou verejno-súkromného partnerstva), s reálnou vysúťaženou cenou iného projektu. Zásadnou skutočnosťou je pritom to, že rakúsky projekt bol súťažený pred vyše 10 rokmi, a to navyše v predkrízovom období, keď boli podmienky na finančných trhoch iné ako v súčasnosti. Navyše takmer 2/3 financovania bolo zabezpečených zo zdrojov multilaterálnych a vládnych inštitúcií (ešte výhodnejšie financovanie). Rovnako rating Rakúska je na inej úrovni ako rating Slovenskej republiky, čo má priamy vplyv na náklady na získavanie financovania projektov realizovaných na jeho území. Za posledných 10 rokov pritom vzrástli ceny v stavebníctve ciest o 29,5 %.

Oba projekty nie sú úplne porovnateľné ani z technického hľadiska. Na D4, R7 je naprojektovaných viac kilometrov, šesťpruhy, dlhý most cez Dunaj, kompenzačné opatrenia atď. Časť porovnávaného rakúskeho projektu pritom predstavovala iba renováciu existujúcej cestnej infraštruktúry. V rámci Projektu D4/R7 bude napr. vybudovaných o 40 % m² vozovky viac ako pri rakúskom PPP projekte.

Podstatné rozdiely sú aj v platobnom mechanizme. Kým platobný mechanizmus Projektu D4/R7 by mal byť podľa záverov štúdie uskutočniteľnosti plne založený na platbe za dostupnosť, pri rakúskom PPP projekte ide o kombináciu tzv. tieňového mýta (priama platba od zadávateľa na základe toho, že bola dosiahnutá definovaná miera využitia projektových úsekov), platby za dostupnosť a odplaty za realizáciu vyvolaných úprav.

Čo sa týka Vami uvedeného údaje o tom, že Rakúsko zaplatilo koncesionárovi v roku 2011 „iba 20 miliónov eur ročne“, tento údaj nie je správny. Podľa finančných výkazov koncesionára (Bonaventura Strassenerrichtungs-GmbH) predstavoval súčet tržieb koncesionára za projekt v roku 2011 sumu 66,187 mil. Eur. V roku 2010 to bolo už 97,144 mil. Eur. Finančná štruktúra a parametre rakúskeho projektu boli pritom nastavené pomerne agresívne, čo spôsobilo, že rakúsky koncesionár sa v roku 2012 dostal do situácie, keď naň mohol byť podľa rakúskej legislatívy vyhlásený konkurz kvôli predĺženosti, pretože intenzita dopravy na projektových úsekoch bola oproti pôvodným predpokladom o 20 % nižšia.

6. otázka:

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?

K predmetnej otázke uvádzam nasledujúcu odpoveď:

Podľa štúdie uskutočniteľnosti Projektu D4/R7 „analýza dopravnej intenzity a predpokladaná výška vybraného mýta ukazuje, že pri aplikácii súčasného (ale aj alternatívnych modelov) spôsobu spoplatnenia (výberu mýta a výnosu z diaľničných nálepiek) Koncesionár dosiahne iba 5,1 % potrebného výnosu“. To znamená, že na projektových úsekoch by muselo byť spoplatnenie 20-násobne vyššie ako na ostatných úsekoch nadradenej cestnej infraštruktúry, aby mohol byť Projekt D4/R7 kreovaný ako projekt založený na platbách z vybraného mýta.

Riešenie neprináša ani projekt založený na platbe (plne alebo čiastočne) založenej na báze dosiahnutej dopravnej intenzity. Podľa štúdie uskutočniteľnosti je „predvídateľnosť intenzity dopravy vzhľadom na povahu Projektových úsekov spojená so značnou mierou neistoty a presun tohto rizika bude z pohľadu uchádzačov o Koncesiu a ich financujúcich inštitúcií vnímaný ako veľmi problematický alebo priamo nefinancovateľný, čo potvrdzujú aj výstupy z testovania trhu Projektu“. Znamená to, že keby sme na koncesionára preniesli aj riziko budúcich intenzít, ceny ponúkané v súťaži by boli vyššie a pre štát nevýhodnejšie.

Použitie platby (plne alebo čiastočne) za dosiahnutú dopravnú intenzitu pri projektoch s predpokladaným vysokým kapacitným využitím nevytvára z hľadiska platieb zo strany zadávateľa v podstate žiadny rozdiel medzi takto štruktúrovaným projektom a dostupnostným projektom, pretože platby pôjdu vždy od zadávateľa a budú v podstate pri vysokom kapacitnom využití rovnaké. Na druhej strane však projekt (plne alebo čiastočne) závislý na miere dosiahnutej dopravnej intenzity prináša so sebou veľmi vysokú mieru neistoty (tzn. vplyvy vonkajších, zo strany štátu neovplyvniteľných faktorov, ako sú napr. ekonomické krízy a cyklický vývoj ekonomiky), čo by trhom bolo vnímané ako veľmi problematické. Z tohto dôvodu sa od takto štruktúrovaných projektov upustilo napr. v Nemecku. Ak by sme vybrali tento variant realizácie, znamenalo by to predraženie celého projektu, pričom poradca MDVRR SR takýto postup v štúdii uskutočniteľnosti Projektu D4/R7 vyhodnotil ako nerealizovateľný.

Skúsenosti s projektmi, pri ktorých je riziko dopytu prenášané na koncesionára, nie sú pozitívne ani v stredoeurópskom regióne. Príkladom negatívneho precedensu pre ďalšie projekty je diaľnica M1/M15 v Maďarsku, ktorú užívatelia krátko po uvedení do prevádzky v roku 1998 prestali s ohľadom na vysoké sadzby mýta používať, čím sa skutočné dopravné intenzity dostali v porovnaní s plánovanými na 46 %, čo malo negatívny dopad na schopnosť koncesionára splácať dlhovú službu.

Definitívna podoba platobného mechanizmu Projektu D4/R7 bude známa po súťažnom dialógu. Pri zatiaľ jedinom zrealizovanom PPP projekte na území Slovenskej republiky (rýchlostná cesta R1 Nitra – Selenec a severný obchvat Banskej Bystrice), ktorého

platobný mechanizmus je založený na dostupnosti, ovplyvňuje intenzita dopravy výšku celkovej platby za dostupnosť tým, že vstupuje do kalkulácie výšky zrážok za nedostupnosť.

Záverom dodávam, že na pleciach občanov nie je žiadne podnikateľské riziko, cestná infraštruktúra sa stavia z dôvodu zlepšenia kvality života a obslužnosti daného územia. Prioritou štátu je postaviť bezpečnú cestu a znížiť čas cestovania. Realizácia projektu formou PPP práve umožňuje presunúť najväčšie riziká na súkromný sektor a tým znížiť negatívne dopady na občanov. Koncesionár bude okrem iného niesť plnú zodpovednosť za výstavbu a následnú prevádzku a údržbu projektovej cestnej komunikácie. Ak by napríklad došlo počas prevádzky k zosuvu svahu pri ceste, všetky náklady s tým spojené bude niesť koncesionár bez toho, aby sa navýšila cena za projekt.

7. otázka:

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 štúdiu uskutočniteľnosti je preto účelové. Môžete uviesť rozhodnutie vlády SR, ktorým vláda stanovila najskorší možný začiatok výstavby projektu verejným sektorom v roku 2020?

K predmetnej otázke uvádzam nasledujúcu odpoveď:

Vôbec nie je pravdou, že rozdiel medzi možným začiatkom výstavby formou PPP a začiatkom výstavby klasickým verejným obstarávaním v trvaní siedmich rokov uvedený v štúdiu uskutočniteľnosti Projektu D4/R7 by mal byť akýmkoľvek spôsobom účelový. Vybudovanie obchvatu Bratislavy nie je ani zďaleka jediným dopravným problémom Slovenska. NDS (ktorej sa mimochodom od septembra 2014 zásadným spôsobom zmenili doterajšie možnosti zabezpečenia financovania, pretože došlo k jej zaradeniu medzi subjekty verejnej správy, čo spôsobuje započítavanie jej dlhu do dlhu verejnej správy a jej príjmov a výdavkov do deficitu štátneho rozpočtu) v súčasnosti potrebuje 4,8 mld. Eur na realizáciu prioritných úsekov diaľnic a rýchlostných ciest (vrátane D4 a R7).

Financovať výstavbu diaľnice D4 a rýchlostnej cesty R7 z eurofondov je vzhľadom na obmedzenú výšku alokácie na roky 2014 – 2020 a potrebu rozvíjať diaľničnú sieť na celom území Slovenska nemožné. Všetky prostriedky z eurofondov použiteľné do roku 2020 sú už alokované na budovanie úsekov D1, D3 a R2, ktoré sú momentálne vo výstavbe alebo vo vysokom štádiu príprav. Peniaze sú potrebné aj na výstavbu rýchlostnej cesty R4 a obchvatov Prešova a Košíc. V ďalšom období bude zároveň potrebné hľadať miliardy eur na realizáciu infraštruktúrnych projektov na celom území Slovenskej republiky. S ohľadom na veľkosť a investičnú nákladnosť Projektu D4/R7 sa dá zjednodušene povedať, že kto hovorí „nie“ forme PPP, hovorí „nie“ celej výstavbe cestnej infraštruktúry na Slovensku. Vedenie MDVRR SR samozrejme nedovolí, aby sa na úkor budovania obchvatu Bratislavy zastavila príprava a výstavba ostatných prioritných úsekov na území Slovenskej republiky.

V tabuľke nižšie je uvedená potreba financovania cestnej infraštruktúry do roku 2020:

Potreba financovania projektov cestnej infraštruktúry 2015-2020				
Projekty PO 2	I. fáza	II. fáza	PO2 OPII (EÚ + ŠR)	
	Alokácia OPD (EÚ + ŠR)	Alokácia OPII (EÚ + ŠR)		
Fázované projekty:				
D1 Hričovské Podhradie - Lietavská Lúčka	136 545 801	251 818 831		
D1 Lietavská Lúčka - Višňové - Dubná skala	28 046 628	344 498 827		
D1 Hubova - Ivachnová	32 563 007	174 040 185		
D3 Žilina, Strážov - Žilina, Brodno	101 141 299	130 585 974		
D3 Svrčinovec - Skalité	130 326 009	169 564 485		
Medzisúčet:	428 622 743	1 070 508 301	1 344 117 648	273 609 347
PHZ (balík 1): príprava VO				
D3 Čadca Bukov - Svrčinovec		183 030 347		
D1 Budimír - Bidovce		190 887 450		
D1 Prešov západ - Prešov juh		334 920 534		
Medzisúčet:		708 838 331		
Fáza II + PHZ 1=		1 779 346 632	1 344 117 648	-435 228 984
PHZ (balík 2):				
D1 Privádzač Lietavská Lúčka - Žilina		33 440 000		
D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto		415 313 880		
D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica		251 419 070		
D1 Turany - Hubová		755 544 374		
Medzisúčet:		1 455 717 324		
Fáza II + PHZ 1 + PHZ 2=		3 235 063 956	1 344 117 648	-1 890 946 308
Projekty PO 6	PHZ	PO 6		
		Alokácia (EÚ+ŠR)		
R2 Košice, Šaca - Košické Olšany (PO 6.1)	310 301 531			
R2 Zvolen východ - Pstruša II. fáza	32 691 552			
R2 Mníchová Lehota - Svinná - Ruskovce	243 864 000			
R2 Rožňava - Jablonoň nad Turňou (Soroška)	447 004 000			
R4 Prešov, severný obchvat	462 932 000			
R5 Svrčinovec - št.hr. SR/ČR	58 174 881			
R6 Mestečko - Púchov	130 600 794			
Projekty SSC (PO 6.2)	434 388 692			
Súčet:	2 119 957 450	570 302 621	-1 549 654 829	
Celkový nedostatok PO2 + PO6 =				-3 440 601 137

Celkový nedostatok zdrojov z vyššie uvedenej tabuľky neobsahuje náklady na majetko-právne vysporiadanie a projektovú dokumentáciu, ktoré nie je súčasťou PHZ (Predpokladaná Hodnota Zákazky)

Z pohľadu plnenia priorít rozvoja dopravnej infraštruktúry na Slovensku, ako aj obmedzení vyplývajúcich z finančných možností MDVRR SR možno pri nezmenených predpokladoch za najskorší možný začiatok výstavby Projektu D4/R7 konvenčným spôsobom predpokladať rok 2023. V kontexte úvah o účelovosti posunu začiatku výstavby klasickým spôsobom o 7 rokov dávame do pozornosti aj výsledok analýzy citlivosti hodnoty za peniaze na parameter „zmena začiatku výstavby v PSC modeli“ (uvedený v publikovanej štúdii uskutočniteľnosti Projektu D4/R7), ktorý jasne hovorí, že hodnota za peniaze vychádza v prospech PPP aj pri začatí výstavby v PSC v skoršom období ako o 7 rokov. Z tejto analýzy vyplýva, že aj v prípade začiatku realizácie Projektu D4/R7 formou PSC v roku 2021 prináša

PPP model väčšiu hodnotu za peniaze (čo je však vzhľadom na obmedzené finančné možnosti nerealistické).

V tabuľke nižšie sú uvedené stavby diaľnic a rýchlostných ciest v príprave s ich odhadovanými nákladmi na verejnú prácu:

Priorita	Ťah	Názov stavby	Cena verejnej práce*
1.	R3	Tvrdošín - Nižná	119 896 000
2.	D1	Bratislava - Trnava, križovatka Triblavina	28 500 000
3.	D1	Senec - Blatné, križovatka Blatné	33 849 000
4.	D1	Bratislava - Senec, rozšírenie na 6. pruh	529 805 600
5.	D1	Blatné - Trnava, rozšírenie na 6. pruh	290 452 800
6.	R1	Sielnica - úprava križovatky	2 642 956
7.	R3	Nižná - Dlhá nad Oravou	245 215 000
8.	R3	Dlhá nad Oravou - Sedliacka Dubová	102 702 000
9.	R7	Holice - Dunajská Streda	64 747 230
10.	D1	Bratislava, Viedenská - Prístavný most, prepojenie s Einsteinovou	2 422 075
11.	D1	Bratislava, križovatka Prievoz - rekonštrukcia	9 367 840
12.	D1	Privádzač Lietavská Lúčka - Žilina, I. etapa	48 860 000
13.	D1	Privádzač Spišská Nová Ves - Levoča, II. etapa	16 727 000
14.	R2	Kriváň - Lovinobaňa	533 355 000
15.	R2	Zvolen západ - Zvolen východ	89 293 588
16.	R2	Trenčianska Turná - Svinná	155 705 707
17.	R2	Dolné Vestenice - Nováky	149 014 000
18.	R1	Trnava - Nitra - dobudovanie zaradovacích a vyradovacích pruhov	1 329 400
19.	R1	Tekovské Nemce - Banská Bystrica - dobudovanie zaradovacích a vyradovacích pruhov	9 587 806
20.	D4	Križovatka Rača - Záhorská Bystrica	592 654 762
21.	D3	Ošadnica - Čadca Bukov, 2. profil (tunel Horelica)	81 228 000
22.	D1	Bidovce - Dargov	193 832 056
23.	D1	Behárovce - Branisko, 2. profil (tunel Branisko)	205 846 000
24.	R2	Lovinobaňa - Ožďany	316 320 000
25.	R2	Ožďany - Zacharovce	171 305 000
26.	R2	Zacharovce - Bátka	144 296 000
27.	R2	Bátka - Figa	109 885 740
28.	R4	Rakovčík - Radoma	104 995 527
29.	R4	Giraltovce - Kuková	113 745 155
30.	R4	Kuková - Lipníky	139 994 036
31.	R4	Lipníky - Kapušany	98 443 018
32.	R4	Ladomírová - Hunkovce	143 493 887
33.	R2	Križovatka D1 - Trenčianska Turná	147 072 289
34.	R1	Banská Bystrica - Slovenská Ľupča	63 507 200
35.	D1	Dargov - Pozdišovce	126 156 656
36.	D2	Bratislava - št.hr. SR/ČR - skapacitnenie diaľnice	195 901 340
37.	D4	Devínska Nová Ves - št.hr. SR/Rakúsko	88 338 838
38.	R2	Moldava nad Bodvou - Košice, Šaca	122 257 144
39.	R3	Martin - Rakovo	126 383 693
40.	R2	Pravotice - Dolné Vestenice	316 286 000
41.	D1	Pozdišovce - Michalovce	88 540 000
42.	D1	Diaľničný privádzač Michalovce	66 570 000
43.	R4	Radoma - Giraltovce	131 244 409

Priorita	Ťah	Názov stavby	Cena verejnej práce*
44.	R4	Svidník - Rakovčik	122 494 782
45.	R3	Oravský Podzámok - Dolný Kubín	47 318 740
46.	R1	Slovenská Ľupča - Korytnica	474 904 000
47.	R1	Korytnica - Ružomberok	537 137 600
48.	R1	Ružomberok - križovatka Martinček	
49.	R2	Tornaľa - Gombasek	139 991 871
50.	R7	Dunajská Streda - Nové Zámky	407 035 529
51.	R3	Zvolen - Šahy	797 489 592
52.	D1	Michalovce - Sobrance	111 900 000
53.	R6	št. hranica SR/ČR - Mestečko	140 799 989
54.	R3	Dolný Kubín - križovatka D1	218 398 111
55.	D1	Bratislava, križovatka Prievoz - križovatka Vajnory	140 227 480
56.	D2	Križovatka Bratislava, Čunovo	18 226 562
57.	R1	Most pri Bratislave - Vlčkovce	434 040 800
58.	R1	Banská Bystrica, Kremnička - dobudovanie križovatky	109 220 000
59.	D1	Sobrance - št. hr. SR/UA	
60.	R2	Nováky - Prievidza - Žiar nad Hronom	293 495 117
61.	R3	Horná Štubňa - Šášovské Podhradie	341 216 034
62.	R2	Gombasek - Rožňava	53 636 000
63.	R2	Jablonov nad Turňou - Včeláre	26 312 000
64.	R2	Včeláre - Moldava nad Bodvou	118 861 112
65.	R3	Rakovo - Horná Štubňa	149 385 562
66.	R4	Št. hr. PR/SR - Hunkovce	136 494 185
67.	R7	Nové Zámky - Čaka	279 447 469
68.	R7	Čaka - Veľký Krtíš	975 780 364
69.	R7	Veľký Krtíš - Lučenec	380 792 337
70.	R8	Nitra - križovatka R2	987 037 778
SPOLU			13 763 412 765

*Cena verejnej práce zahŕňa všetky predpokladané náklady v závislosti od stupňa prípravy projektu

8. otázka:

Socioekonomické prínosy boli v štúdii 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?

K predmetnej otázke uvádzam nasledujúcu odpoveď:

Uvedené vozidlá sú skutočne v programe C920 zadané tak povediac „na tvrdo“, pričom osoba pracujúca s týmto nástrojom môže meniť iba ich jednotkové ceny (cena pohonných hmôt, mazadiel, servisu atď.). Preto boli všetky úseky prepočítané programom HDM-4 s modernou flotilou vozidiel reprezentujúcou súčasný dopravný prúd.

Výsledok odborného posudku Výskumného ústavu dopravného, a.s., ktorý bol tiež zverejnený na webstránke projektu, je taký, že socioekonomické prínosy vypočítané v HMD-4 sú približne o 12 % vyššie než prínosy vypočítané v C920. Je to spôsobené tým, že cestovná rýchlosť moderných vozidiel v HDM-4 je na rýchlostných cestách a diaľniciach vyššia

v porovnaní s vozidlami v C920, čo znamená menšiu úsporu času pri výpočte prínosov realizácie Projektu D4/R7 v programe C920. Použitie programu C920 na kalkuláciu socioekonomických prínosov teda z pohľadu výpočtu hodnoty za peniaze spôsobuje znevýhodnenie formy PPP kvôli „podhodnoteniu“ prínosov.

9. otázka:

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?

K predmetnej otázke uvádzam nasledujúcu odpoveď:

Významné infraštruktúrne projekty, akým je aj Projekt D4/R7, sú a môžu byť vystavované nepriaznivým okolnostiam (rizikám), ktoré môžu ovplyvniť ich priebeh. Dôležitým aspektom realizácie infraštruktúrnych projektov je preto posúdenie rizík, ktoré na projekt vplývajú v jednotlivých etapách projektu a vyhodnotenie ich vplyvov.

Pri rozhodovaní o realizácii úsekov diaľnice D4 a rýchlostnej cesty R7 konvenčným (PSC) alebo PPP modelom je preto potrebné zohľadniť možnosti efektívneho riadenia rizík a ich alokácie medzi verejný a privátny sektor, čo je dôležité aj z pohľadu klasifikácie aktív a ich vplyvu na výšku dlhu verejnej správy. Podľa metodických dokumentov MF SR *Obsah a požiadavky na štúdiu uskutočniteľnosti a komparátor verejného sektora (Public sector comparator)* a *Prístup k riadeniu rizík v PPP projektoch* je pre správne vyhodnotenie výhodnosti realizácie Projektu pre oba modely potrebné riziká Projektu identifikovať, oceniť, alokovať na správnu stranu a ošetriť.

Vzhľadom na to, že v prípade PPP projektov je možné podstatnú časť projektových rizík alokovať na súkromný sektor, je nutné pre porovnateľnosť výsledkov konvenčného a PPP modelu identifikovať a oceniť tieto prevoditeľné riziká. Riziká by však nemali byť prenášané na súkromný sektor samoučelne. Realizácia Projektu D4/R7 formou PPP má zmysel iba v tom prípade, ak súkromný partner dokáže riziko zvládnuť pri vynaložení nižších nákladov ako verejný sektor. Inak povedané, nevyhnutným predpokladom úspešnej realizovateľnosti Projektu D4/R7 je efektívne a vhodné rozdelenie rizík medzi verejného a súkromného partnera za predpokladu dodržania princípu, ktorého podstatou je, že každý z partnerov je zodpovedný za tie riziká, na riadenie a eliminovanie ktorých má z pohľadu skúseností, praxe a vplyvu najlepšie predpoklady (t.j. efektívnejšia schopnosť znížiť pravdepodobnosť výskytu rizika alebo vplyv straty, ktorá vznikla v dôsledku rizika).

S cieľom rozšíriť mieru objektívnosti a zohľadniť empirické skúsenosti z prostredia výstavby a prevádzky diaľnic a rýchlostných ciest na území Slovenskej republiky bol zostavený panel expertov, ktorého úlohou bola validácia predpokladov stanovených pri analýze rizík Projektu D4/R7 poradenským tímom MDVRR SR a dosiahnutie odborného konsenzu expertov na celkové ocenenie a distribúciu rizík.

V súlade s vyššie uvedenou metodikou MF SR boli v prvom kroku identifikované riziká Projektu D4/R7. Pri identifikácii rizík vychádzal poradca MDVRR SR zo skúseností technických, finančných a právnych odborníkov, expertov z oblasti výstavby cestných infraštruktúrnych projektov, ako aj skúseností z PPP projektu rýchlostnej cesty R1 a projektov realizovaných konvenčným spôsobom. Identifikácii rizík predchádzala analýza uskutočniteľnosti preferovaného variantu, ktorá obsahovala právnu analýzu, technickú analýzu, analýzu daňových a účtovných aspektov Projektu D4/R7, ako aj analýzu vplyvu Projektu D4/R7 na schodok/prebytok rozpočtu verejnej správy a dlh verejnej správy.

Po identifikácii rizík bola vykonaná alokácia rizík Projektu medzi súkromného a verejného partnera s ohľadom na princíp efektívneho riadenia rizika a predpoklad vynaloženia nižších nákladov na zníženie vplyvov rizika. Identifikované riziká boli následne ocenené na základe metódy „risk by risk“, ktorou sa ohodnocujú jednotlivé riziká samostatne. V rámci ocenenia rizík bola vzhľadom na množstvo identifikovaných rizík v prvom kroku hodnotená významnosť identifikovaných rizík z pohľadu vplyvu a pravdepodobnosti výskytu, na základe čoho boli určené kľúčové riziká Projektu. Významnosť jednotlivých rizík bola stanovená na základe vyhodnotenia výšky vplyvu rizika a pravdepodobnosti, že dôjde k dôsledkom daného rizika vo vzťahu k veľkosti uvažovanej straty.

Následne boli riziká rozdelené na kvantifikovateľné a nekvantifikovateľné, zohľadňujúc možnosti ocenenia rizík a významnosť rizík. Na ocenenie rizík bol najprv stanovený vymeriavací základ daného rizika, ktorý vychádzal z konkrétnej hodnoty príjmov alebo výdavkov Projektu D4/R7, s ktorými riziko súvisí. V ďalšom kroku boli stanovené štyri základné scenáre vplyvu rizika na Projekt D4/R7, ktorých kumulovaná pravdepodobnosť výskytu je 100 %. Pre každý scenár bola určená úroveň jeho finančného vplyvu a pravdepodobnosť výskytu, a to relatívne v pomere k hodnote vymeriavacieho základu stanoveného v predchádzajúcom kroku. Výsledný odhad hodnoty rizika bol vypočítaný ako súčet súčinov finančného vplyvu každého scenára a pravdepodobnosti výskytu daného scenára.

Na záver boli o hodnotu takto ocenených rizík Projektu D4/R7 upravené hodnoty príjmov a výdavkov, ku ktorým sa riziká viažu v rôznych etapách Projektu D4/R7. Hodnoty rizík boli v čase upravené o cenovú infláciu a prepočítané na ich čistú súčasnú hodnotu, ktorá vstupuje do výsledného vyhodnotenia výhodnosti PPP a PSC modelu. Výsledkom komplexnej analýzy rizík je matica rizík Projektu D4/R7, ktorá tvorí prílohu č. 2 štúdie uskutočniteľnosti Projektu D4/R7.

Čistá súčasná hodnota prenesených rizík (riziká, ktoré budú v prípade realizácie Projektu D4/R7 formou PPP prenesené na súkromného partnera) predstavuje 170 mil. Eur.

Pri vyhodnocovaní výhodnosti realizácie Projektu D4/R7 formou PPP alebo konvenčným modelom vstupovali do výpočtov okrem iného aj kapitálové výdavky na zhotovenie diela. V prípade PPP modelu bola výška kapitálových výdavkov v spodnej hranici odhadovaná poradcom MDVRR SR a v hornom intervale bola stanovená na základe štátnych expertíz. Výška týchto kapitálových výdavkov zahŕňala v oboch prípadoch ocenenie rizík projektu. V prípade konvenčného modelu bola výška kapitálových výdavkov stanovená na základe odhadu v štátnych expertízach, pričom hodnota kapitálových výdavkov vstupujúca do výpočtov a porovnania s PPP modelom neobsahovala rozpočtovú rezervu, ktorá slúži na

krytie rizík projektu. Pre porovnateľnosť oboch variantov realizácie Projektu D4/R7 bolo preto potrebné vo vyhodnotení hodnoty za peniaze na stranu PSC pripočítať ocenenie rizík projektu, ktoré zadávateľ prenáša na koncesionára. V opačnom prípade by sa porovnával model realizácie projektu formou PPP vrátane ocenenia rizík projektu s konvenčným spôsobom bez ocenenia rizík projektu.

Ako bolo uvedené vyššie, riziká Projektu D4/R7 boli ocenené panelom expertov, ktorý poskytol odborný pohľad a empirické skúsenosti z prostredia výstavby a prevádzky diaľnic a rýchlostných ciest v SR. Tento postup je v súlade s metodikou MF SR *Obsah a požiadavky na štúdiu uskutočniteľnosti a komparátor verejného sektora (Public sector comparator)* a *Prístup k riadeniu rizík v PPP projektoch*.

Budúci koncesionár Projektu D4/R7 bude okrem rizika projektovania, výstavby, financovania, prevádzky a údržby znášať napr. riziká spojené s veľkosťou projektu, vývojom ceny železa, geologickými prieskumami, legislatívnymi zmenami všeobecného charakteru vo fáze prevádzky a nevybuchnutou muníciou.

10. otázka:

Prečo neboli zvažované aj iné varianty výstavby; osobitne samostatné postavenie rýchlostnej cesty R7, keďže táto prináša najväčší prínos pre občanov?

K predmetnej otázke uvádzam nasledujúcu odpoveď:

Návrhy typu samostatného postavenia rýchlostnej cesty R7 bez vybudovania obchvatu Bratislavy prichádzajú na stôl, keď zmysluplnosť, stratégiu, efektívnosť a hospodárnosť rozvoja cestnej infraštruktúry riešia politici a nie odborníci. Už bývalá vláda plánovala stavať diaľnicu D4 a nadväznú úseky R7 formou PPP, o čom svedčí aj plán diaľničnej výstavby schválený kabinetom Ivety Radičovej. MDVRR SR opätovne spolu so svojím poradcom podrobilo dopravné potreby dotknutého územia dôkladnej analýze, z ktorej jednoznačne vyplynulo, že najväčší prínos bude mať pre občanov vybudovanie všetkých úsekov Projektu D4/R7 v jednom balíku.

Realizácia rýchlostnej cesty R7 v úseku Bratislava Prievoz – Holice bez súčasnej realizácie diaľnice D4 v úseku Jarovce – Rača neprichádza do úvahy, pretože nepredstavuje komplexné riešenie dopravnej situácie v dotknutom území. Ak by bola postavená iba rýchlostná cesta R7 s napojením na mimoúrovňovú križovatku Prievoz, tak by sa ešte zhoršila už dnes neúnosná situácia na Prístavnom moste, ktorý je ďaleko za hranicou svojej kapacity a cez ktorý prejde ako cez najvyťažovanejšiu cestnú komunikáciu na Slovensku denne 100 000 vozidiel.

Aby rýchlostná cesta R7 dosiahla svoj účel, je potrebné napojiť ju na diaľnicu D4 v mimoúrovňovej križovatke Ketelec za účelom odklonenia dopravy smerom na západ a severovýchod.

11. otázka:

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?

K predmetnej otázke uvádzam nasledujúcu odpoveď:

Súťažné kritériá boli pripravované poradcom MDVRR SR a vychádzali zo skúsenosti poradcu, ako aj analýzy približne 40 PPP projektov v hodnote nad 400 mil. Eur, ktoré sa v Európe realizovali za posledných 5 rokov.

Chápanie uvedenej podmienky účasti nie je správne, pretože „dosiahnutie finančného uzatvorenia“ v praxi znamená, že fáza zabezpečenia financovania bola „ukončená“. Uvedená podmienka účasti teda neznamená, že na splnenie podmienky účasti postačuje podpis koncesnej zmluvy, ale práve naopak je potrebné, aby projekt, za ktorý sa predkladá referencia alebo potvrdenie odberateľa, bol finančne uzatvorený. Finančné uzatvorenie je potrebné chápať v zmysle účinnosti úverových a súvisiacich zmlúv zabezpečujúcich financovanie daného PPP projektu.

S pozdravom



Vážená pani
Erika Jurinová
podpredsedníčka Národnej rady Slovenskej republiky
Národná rada Slovenskej republiky
Bratislava

Na vedomie:
Peter Pellegrini
predseda Národnej rady Slovenskej republiky
Národná rada Slovenskej republiky
Bratislava