

10. Odpoveď ministra dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky
J. Počiatka na interpeláciu poslanca Národnej rady Slovenskej republiky M. Hubu podanú
4. marca 2015 vo veci Projektu TEN-T

JÁN POČIATEK
minister dopravy, výstavby
a regionálneho rozvoja
Slovenskej republiky

SEKRETARIAT PREDSEDU NÁRODNEJ RADY SLOVENSKEJ REPUBLIKY		
Dátum zašlania: 02-04-2015		
Číslo spisu: PREDS-242/2015		
Listy: 1/2	Prílohy:	
RZ	ZH	LU

Bratislava 23. marca 2014

Číslo: 10677/2015/A220-OVPA/15794-M

Vážený pán poslanec,

na požiadanie predsedu Národnej rady SR (list č. PREDS-150/2015 z 5. marca 2015)
Vám zasielam odpoveď na Vašu interpeláciu vo veci problematiky Projektu TEN-T.

1. Prečo sa zastavila príprava projektu TEN-T?

Názov projektu, na ktorý sa pýtate, je uvedený dosť nekonkrétne. Revízia siete TEN – T zo strany Európskej komisie bola uskutočnená v rokoch 2010 – 2011. Vtedy sa v Bruseli rozhodlo, že pôvodne plánovaný železničný koridor vedúci aj cez Bratislavu vypadne zo základnej siete TEN – T. Takisto v tomto období sa ukázalo, že postaviť miliardový železničný tunel popod Dunaj je nereálne a Brusel by takúto stavbu nezaplatil.

Napriek vyradeniu tohto projektu zo siete TEN – T a napriek absencii akéhokoľvek súhlasného stanoviska Európskej únie sa bývalé vedenie ministerstva dopravy reprezentované Jánom Figeľom rozhodlo pokračovať v príprave železničnej stanice Filiálka.

Na základe explicitnej požiadavky Európskej komisie týkajúcej sa opodstatnenosti uvedeného projektu bola spracovaná štúdia realizovateľnosti, ktorá preukázala, že projekt v takej podobe, ako bol navrhnutý, je technicky, ako aj ekonomicky nerealizovateľný z Operačného programu Doprava 2007 – 2013.

2. Aký je postoj Váš a Vami vedeného rezortu k znovuoživeniu tohto projektu?

Počas tvrdej práce na implementácii Operačného programu Doprava 2007 – 2013 som sa ja osobne, ale aj moji najbližší spolupracovníci presvedčili, že pripraviť a financovať kvalitný projekt nie je možné bez dôkladne spracovanej štúdie realizovateľnosti.

V programovom období 2014 – 2020 v rámci Operačného programu Integrovaná infraštruktúra nebude možné realizovať žiadny projekt bez splnenia tejto obligatórnej povinnosti danej Európskou komisiou.

V súčasnosti sa pripravujú súťažné podklady na výber zhotoviteľa štúdie realizovateľnosti železničného uzla Bratislava, tak aby do konca roka 2015 mohol byť zazmluvnený jej dodávateľ. Štúdia bude financovaná z Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020.

Uvedená štúdia komplexne vyhodnotí využitie a možnosti medzinárodnej, regionálnej a mestskej železničnej dopravy v Bratislave a najbližšom okolí a zároveň dá aj odpovede na otázky, ako treba posilniť existujúcu železničnú infraštruktúru, prípadne, čo je potrebné dobudovať pre plnohodnotné fungovanie železničnej dopravy v uzle Bratislava.

Uzlom Bratislava sa rozumejú trate, ktoré prichádzajú do Bratislavy z Rakúska cez Devínsku Novú Ves, ako aj cez mestskú časť Petržalka, z Českej republiky z Břeclavi cez Malacky, z Maďarska z Rajky cez Rusovce a následne Petržalku. Do uzla Bratislava patria aj trate z Komárna cez železničnú stanicu Bratislava Nové Mesto, z Nových Zámkov cez železničnú stanicu Bratislava Vajnory, ako aj z Trnavy cez železničnú stanicu Bratislava Rača.

Spomínaná štúdia realizovateľnosti zadefinuje aj potrebný rozsah úprav a modernizácie železničných staníc a traťových úsekov v uzle Bratislava.

3. Predpokladá sa financovanie tohto projektu zo zdrojov Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020?

Po dokončení uvedenej štúdie realizovateľnosti budú zadané obhájiteľné a realizovateľné projekty, ktoré sa budú ďalej projektovať a po získaní stavebných povolení aj realizovať z Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020.

S pozdravom



Vážený pán

Mikuláš H u b a

poslanec Národnej rady SR
Národná rada Slovenskej republiky
Bratislava

Na vedomie:

Vážený pán

Peter P e l e g r i n i

predseda Národnej rady SR
Národná rada Slovenskej republiky
Bratislava