

9. Interpelácia poslanca Národnej rady Slovenskej republiky B. Kollára na ministra dopravy a výstavby Slovenskej republiky Á. Érseka podaná 2. februára 2018 vo veci dostavby diaľničného úseku D1 Hubová - Ivachnová



Boris Kollár

Predseda Výboru NR SR pre verejnú správu a regionálny rozvoj

SEKRETARIÁT PREDSEDU NÁRODNEJ RADY SLOVENSKEJ REPUBLIKY		
Dátum zuevidovania: 02-02-2018		
Číslo spisu: PREDS-48/2018		
Listy: 3/-	Prílohy:	
RZ	ZH	LU

Bratislava, 1. februára 2018

Vážený pán minister,

V súlade s čl. 80 Ústavy Slovenskej republiky a § 129 zákona č. 350/1996 Z. z. o rokovacom poriadku Národnej rady Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov si Vám dovoľujem podať nasledovnú interpeláciu:

Na základe viacerých iniciatív nielen starostov obcí, ale aj samotných občanov sa už niekoľko rokov vo výraznejšej miere hovorí o dostavbe mimoriadne dôležitého diaľničného úseku D1 Hubová - Ivachnová. V programovom vyhlásení vlády z roku 2016 je stanovené, že diaľnica D1 z Bratislavy do Košíc bude hotová do roku 2020. Je faktom, že uvedený termín je absolútne nereálne splniť čo ste potvrdil aj vy sám, keď ste minulý rok vydal tlačové vyhlásenie, že sa rok dostavby diaľničného prepojenia Bratislavy s Košicami odsúva na rok 2025, resp. 2026. Jedným z úsekov diaľnice D1, ktorý vo výraznej miere spôsobuje odsunutie spomínaného termínu je úsek diaľnice D1 Hubová – Ivachnová, ktorý mal byť odovzdaný do užívania v polovici roka 2017. Podľa môjho názoru je daná skutočnosť mimoriadne znepokojujúcim faktom súčasnej situácie vo výstavbe diaľnic a rýchlostných ciest na Slovensku. Tri roky nám stavba stojí, do užívania sa neodovzdal ani jeden most, jeden meter diaľnice, pričom zodpovedný subjekt (NDS) nie je schopný vydať pokyn na pokračovanie výstavby.

Podľa medializovaných informácií, ktoré má verejnosť k dispozícii je hlavný problém s tunelom Čebrať, ktorý sa začal raziť v septembri 2014, no už po piatich mesiacoch práce zastavili pre zosuv pôdy. Zmena trasy úseku a predĺženie tunela by podľa vyjadrenia Vášho predchodcu pána Brecelyho mohlo výstavbu predražiť o sto miliónov eur. Dokonca zhotoviteľ (slovensko-české združenie Čebrať, ktorého členmi sú stavebné spoločnosti VÁHOSTAV - SK Žilina /vedúci združenia/ a OHL ŽS Brno) v roku 2016 podľa medializovaných informácií niekoľkokrát urgoval obnovenie výstavby. A aký je výsledok? Tento proces bol v júni 2016 zastavený. Faktom je taktiež skutočnosť, že kompetentné orgány nie sú podľa môjho názoru tak aktívne ako by mali byť a nevyužívajú možnosti na dostavbu častí úseku D1 Hubová – Ivachnová, aj napriek povoleniam, ktoré majú k dispozícii. Spomením napríklad povolenie na začatie razenia dvoch tunelových rúr v dĺžke 1,2 kilometra v novej trase vo forme prieskumného diela! Aj keď z verejne prístupných dokumentov vyplýva, že uvedené povolenia sú už rok k dispozícii, pokyn od zodpovedného orgánu na výstavbu však dodnes nebol vydaný.

V prípade ak by zodpovedné orgány postupovali tak, ako majú, stavba by tým bola nielen podľa mňa, ale aj podľa vyjadrení odbornej verejnosti jednoznačne urýchlená a uvedený krok by prispel k skoršiemu odovzdaniu úseku do užívania. Pritom o potrebe uskutočniť uvedený podrobný prieskum hovoria podľa medializovaných informácií aj kompetentné inštitúcie Európskej únie v Bruseli, keďže na to, aby sme si mohli uplatniť financovanie z európskych peňazí, musíme dodržiavať odporúčania a pravidla z Európskej komisie a poradného orgánu JASPERS.

Problém je teda pomenovaný, t. j. jedná sa o svahové deformácie a zosuv pôdy na západnej strane portálu tunela Čebrať. Vzniká tu však otázka, prečo keď je problém len s touto malou časťou celého 15 kilometrového úseku Hubová – Ivachnová, na ostatných častiach diaľničného úseku sa nestavia a nevykonávajú sa žiadne stavebné práce? Oficiálne sa hovorí, že hroziaci zosuv zastavil práce na tuneli Čebrať, z ktorého vyťažená hornina sa mala použiť na násypy v iných častiach 15,28-kilometrového úseku. Z východnej strany, kde je vyrazených 160 metrov však žiaden geologický problém nie je. A pritom máme k dispozícii okrem iného aj povolenie na začatie razenia dvoch tunelových rúr v dĺžke 1,2 kilometra v novej trase vo forme prieskumného diela. Minimálne rok sa už mohlo bez problémov postupovať v razení východnej časti tunela a vyťažená hornina použiť na násypy v iných častiach predovšetkým od Ivachnovej smerom na Likavku. Dnes sme už mohli mať hotovú východnú časť úseku, ktorá by odbremenila nápor dopravy smerom na Oravu.

Ďalšou skutočnosťou ostáva zodpovedanie otázky, akým spôsobom sa robil geologický prieskum a čo odhalil. V rámci článku uverejneného v č. 2/2009 v mesačníku TUNEL je napríklad uvedené nasledovné: „západný portál tunela Čebrať je situovaný v blokovej deformácii, kde zosunuté kamenité, balvanité materiály ako aj väčšie bloky hornín s predpokladaným výskytom podzemnej vody vytekajúcej z násunovej zóny, vytvárajú veľmi nepriaznivé podmienky pre realizáciu portálu tunela“. Podľa môjho názoru je veľmi zaujímavé, že kompetentné orgány ešte pred vysúťažením projektu boli informované o problémoch s geologickým zložením tunela. Otvorene sa pýtam, ako je možné, že svah začal byť nestabilný až pri razení tunela po geologickom prieskume. Podľa môjho názoru je málo pravdepodobné, aby svah Čebrať začal byť nestabilný až v momente, ako sa do neho zahryzli raziace súpravy. To že sa vymeranou trasou nebude dať tunel kopať, tak to mal odhaliť už geologický prieskum a nie až samotné práce pri razení tunela.

Uvedená skutočnosť má však aj veľký vplyv na využitie finančných prostriedkov z fondov EÚ. Sám viete, že pravidlá Európskej komisie sú striktné v tom, že chcú od nás kvalitnú prípravu (prieskumy a projektovú dokumentáciu). Sám taktiež viete, že zo strany Európskej únie nám budú preplatené iba položky, ktoré sa nemenili, čo sa teoreticky môže odhadovať na sumu okolo 80 – 100 mil. €. Všetko ostatné do zmluvnej ceny zaplatí štát. Všetko čo bolo predvídateľné, čo mení trasu a technológiu oproti prvotnému stavu a čo nebolo vysúťažené, EÚ nepreplatí. Jedine, že by išlo o nepredvídateľnú udalosť (povodeň). Podľa môjho názoru je teda predpoklad, že náš štát príde pri uvedenom úseku o značnú časť európskych peňazí.

Podľa všeobecne dostupných informácií, zhotoviteľ diela štátu sľúbil, že úsek postavia za 227,2 milióna eur. Predpokladaná cena prác bola stanovená na 465 miliónov eur bez dane. Podľa medializovaných informácií, samotný riaditeľ NDS potvrdil, že vysúťažená cena diela je mimoriadne nízka. Následne na to koncom minulého roka došlo k podpísaniu dodatku k zmluve na dostavbu tohto diaľničného obchvatu, ktorý sa navyše predraží o desiatky miliónov, konkrétne 61 527 470,96 €.

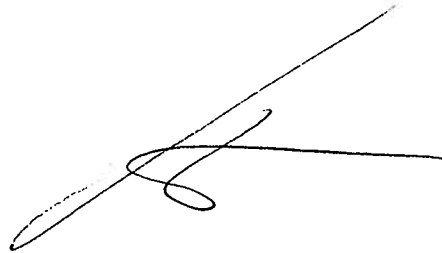
V nadväznosti na vyššie uvedené tvrdenia by som sa Vás preto chcel spýtať:

1. Namiesto pokračovania vo výstavbe dochádza k podpisu dodatkov v desiatkach miliónov eur, pričom konečná suma sa môže navýšiť až na úroveň cca 100 miliónov eur. V nadväznosti na uvedené sa chcem informovať, či ste ochotný garantovať, že k ďalšiemu zdraženiu výstavby uvedeného úseku už nedôjde a kompetentné orgány začnú konať tak, aby verejnosť mohla čo najskôr využívať sociálno-ekonomické benefity, ktoré sú spojené s odovzdaním predmetného úseku diaľnice D1.
2. Pán minister, žiadam o zverejnenie a zaslanie geologického prieskumu a celej dokumentácie, ktorá súvisí s uvedeným geologickým prieskumom. To že sa nestavia a k zosuvu došlo pri

razení tunela po vypracovaní geologického prieskumu totiž spôsobuje v očiach odbornej i laickej verejnosti otázky, že niekoľkoročné meškanie s dokončením diaľničného obchvatu Ružomberka bolo spôsobené špekuláciami ako navýšiť mimo verejného obstarávania pôvodne vysúťáženú cenu. Zverejnením uvedeného geologického prieskumu by ste odstránili akékoľvek pochybnosti súvisiace s uvedenou otázkou.

3. V nadväznosti na uvedené Vás zároveň chcem požiadať o informáciu, či má zhotoviteľ diela právo na úhradu nákladov spojených s udržiavaním staveniska za obdobie počas ktorého nemohol vykonávať stavebné práce z dôvodu vydania pokynu na pozastavenie prác zo strany kompetentných štátnych orgánov. Ak na to právo má, zároveň Vás žiadam o zverejnenie informácie, v akej výške sú uvedené predpokladané náklady.
4. V rámci výšky stavebných nákladov Vás žiadam o sprístupnenie údajov týkajúcich sa rozpočtov a na to nadväzujúcich príloh z pôvodne podpísanej zmluvy o dielo (uzatvorenej podľa § 536 a nasl. Zákona č. 513/1991 Zb. Obchodný zákonník v znení neskorších predpisov a na základe výsledku verejnej súťaže vo Vestníku verejného obstarávania č. 198/2011 zo dňa 12. 10. 2011 pod zn. 08114-MSP) a rozpočtov a príloh zo všetkých na to nadväzujúcich dodatkov k zmluve, ktoré sa podpísali zo strany NDS so zhotoviteľom do dnešnej doby.

S úctou



Vážený pán
Arpád Érsek
Minister dopravy a výstavby SR
Námestie slobody č. 6
810 05 Bratislava