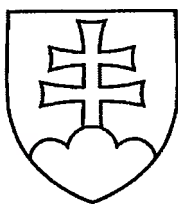


18. Interpelácia poslanca Národnej rady Slovenskej republiky P. Pčolinského na ministra dopravy a výstavby Slovenskej republiky Á. Érseka podaná 7. februára 2019 vo veci problematiky realizácie výstavby projektu D1 Lietavská Lúčka - Višňové - Dubná Skala



Peter Pčolinský

poslanec Národnej rady Slovenskej republiky

SEKRETARIAT PREDSEDU NÁRODNEJ RADY SLOVENSKEJ REPUBLIKY		
Dátum zaevidovania: 07-02-2019		
Číslo spisu: PRNDS-120/2019		
Listy: 11-	Prílohy: 1/3	
RZ	ZH	LU

V Bratislave dňa 7. februára 2019

Vážený pán minister,

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

1. Je si Minister a Ministerstvo dopravy a výstavby SR isté pozíciou Slovenskej republiky (resp. NDS a.s.) v prípade súdneho sporu medzi Salini Impregilo a Objednávateľom / Stavebným dozorom? Nebude tento projekt kvôli potenciálnym zlyhaniu na strane manažmentu NDS, a.s. a Ministerstva nakoniec stáť dvojnásobok? A nebolo by lepšie sa teraz so zhotoviteľom dohodnúť na riešeníach a projekt dostávať so súčasným dodávateľom?

S realizáciou výstavby projektu D1: Lietavská Lúčka- Višňové- Dubná Skala sa začalo po podpise Zmluvy o dielo v júni 2014. V tom čase pôsobil na stavbe interný stavebný Dozor- zamestnanec NDS, ktorý bol neskôr (o cca dva roky) vymenený za externého stavebného dozoru – spoločnosť ESP Consult, s.r.o., ktorá údajne k riadeniu projektu pristupuje úplne inak ako dovtedajší stavebný dozor. Údajne napríklad interný stavebný dozor priznal, že na stavbe mostoch 202 a 204 existujú zosuvy a súčasný stavebný dozor toto odmieta. Urobilo si Ministerstvo audit a analýzu krokov bývalého stavebného dozoru a je si isté, že nemôže čeliť v tejto súvislosti pri prípadnom spore s talianskym zhotoviteľom problémom a ťahať za kratší koniec?

2. Podľa informácií zo stavby prezentovaných Ministrom množstvo stavebných objektov nemá schválenú projektovú dokumentáciu, podľa ktorej sa má stavať. Aká príčina tohto stavu?

Podľa informácií, ktoré odzneli v Rádiu Expres a boli prezentované analytikom Kovalčíkom tento zhotoviteľ takmer vôbec neoptimalizoval, t.j. nenechal v rámci svojej ponuky v tendri spôsob akým chce diaľnicu postaviť. Znamenalo by to, že bol pripravený postaviť a počítal s postavením diaľnice podľa platného stavebného povolenia z roku 2008. Je pravdou to, že na základe požiadavky Národnej diaľničnej spoločnosti došlo k nevyhnutnosti projektovania viac ako 130 objektov stavby, čo do značnej miery zasiahlo plán ako postaviť diaľnicu? Je pravdou to, že tieto zmeny si okrem potreby projektovania vyžiadali aj dodatočnú inžiniersku činnosť v podobe dodatočných nutných výkupov pozemkov, ktoré musí zhotoviteľ realizovať? Koľko približne takáto činnosť trvá Ministerstvu? Podľa vyjadrení samotného Ministra niekedy aj okolo 5-7 rokov... Zohľadňuje Ministerstvo a NDS pri svojich vyjadreniach túto komplikáciu projektu? Z verejne dostupných dokumentov je zrejmé, že túto činnosť

vykonáva pre Zhotoviteľa spoločnosť DOPRAVOPROJEK, s.r.o., ktorá je považovaná za jednu z najprofesionálnejších spoločností v tejto oblasti a nie priamo Dodávateľ svojimi kapacitami.. Zvážilo Ministerstvo dobre všetky okolnosti súvisiace s týmto procesom a je si pán Minister istý, že za omeškanie môže len Zhotoviteľ? Neboli chyby aj na strane NDS, a.s.? Alebo nie je to omeškanie vo svetle nutnosti projektovať stavbu a vybaviť nové stavebné povolenia na viac ako 130 stavebných objektoch skutočne objektívne?

3.Rovnako podľa informácií od INEKO (Ján Kovalčík bol v rádiu Expres) a ako je vidno zo záberov zo stavby zverejnených v médiách sa vôbec nebudujú dva mosty- konkrétne Most č. 202 a Most č. 204. Most č. 203(najkomplikovanejší a najdlhší most tejto stavby), ako aj všetky ostatné mosty sa stavajú. Prečo je to tak?

Z rozhovoru s investičným riaditeľom NDS a.s. – Jiřím Hájekom, ktorý bol uverejnený v TRENDe vyplýva, že Zhotoviteľ je na týchto mostoch neaktívny. Nie je možné, že celá zodpovednosť za stav týchto mostov je na NDS, a.s., za jej dlhoročnú nečinnosť pri schvaľovaní projektovej dokumentácie k týmto mostom. Údajne 16 mesiacov NDS neschvaľovala konštrukčné časti mostov (vrubové kĺby), ktoré nakoniec schválila tak, že prikázala Dozorcovi stavby aby projektovú dokumentáciu predloženú Zhotoviteľom odsúhlasil. Pri mostoch 202 a 204 sa údajne vyskytli nepravidelné geologické problémy (zosuvy), kvôli ktorým sa tieto mosty museli úplne preprojektovať, čo prikázal interný stavebný dozor NDS. Nový externý Stavebný dozor však ani napriek viacerým návrhom neschválil ani jeden z návrhov Zhotoviteľa. Projektantom týchto mostov je renomovaná spoločnosť SHP, ktorá je považovaná za jednu z najprofesionálnejších spoločností v tejto oblasti. Stavebný dozor však dokumentáciu neschvaľuje. Nemôže Ministerstvo v tejto veci zasiahnuť a vyriešiť tak problém? Namiesto toho, aby sa vyhrážalo výpoveďou z kontraktu?

4.tunel Višňové je prerazený. Podľa informácií, ktoré boli prezentované Ministrom v médiách bolo omeškanie v trvaní 8 mesiacov. Z porovnania rýchlosti razenia tunelov na Slovensku vyplynulo, že tento tunel s dĺžkou 7,5 km bol vyrazený najrýchlejšie v histórii Slovenska. Zhotoviteľ podľa informácií od Investora tvrdí, že geológia bola horšia, ako sa dalo predpokladať a pýta si peniaze navyše. Môže Ministerstvo zverejniť informáciu, koľko stála razba 1 km tunela doteraz pri Višňovom a aké bolo priemerné omeškanie na meter v porovnaní s ostatnými razenými tunelmi na Slovensku? Je si Ministerstvo skutočne isté, že Zhotoviteľ nemá nárok na peniaze navyše, keď odlišnosť geológie údajne potvrdili aj slovenskí a zahraniční experti? Ako je možné, že pri tuneli Žilina (687m), ktorý zhotovoval Doprastav a.s. sa cena za jeho vyrazenie dokázala zdvojnásobiť a to, že meškali s termínom rok a pol doteraz nikto takto rázne neriešil? Neobávate sa obvinenia z nerovnakého prístupu k zhotoviteľom zo strany NDS, a.s. a že taliani budú mať argumenty aj z takýchto porovnaní?

Podľa údajov zverejnených na portáli crz.gov.sk vysúťažená cena za tunel Žilina, ktorá 687 metrov (cena za stavebný objekt SO 447 a SO 448 je za celý tunel- razba a betonáž spolu 30,42 mil. EUR). Vo všeobecnosti pri takýchto krátkych tuneloch platí, že polovica ceny je razenie a polovica betonáž finálneho tunela. Znamenalo by to, že tunel Žilina mal byť vyrazený za 15,21 mil. EUR. Na rovnakom portáli sú zverejnené údaje, podľa ktorých boli tomuto zhotoviteľovi schválené zmeny a nároky na peniaze navyše (Pokyny na zmenu č. 10,16,17,22,28,29,33,34,35,36,37,38,39,40,47,50,55,56, a 58) v celkovej výške 16,23 mil. EUR. Uvedené peniaze boli už zhotoviteľovi aj vyplatené. Cena za vyrazenie tunela Žilina sa tak zvýšila z pôvodných 15,21 mil. EUR o ďalších 16,23 mil. EUR na celkových 31,44 mil. EUR. To je o 107 % viac ako bola pôvodná vysúťažená cena.

Pre porovnanie: Podľa zverejnenej Zmluvy o dielo na tunel Višňové (ktorý má 7,4 km) vyrazenie tohto tunela stojí 80 mil. EUR. Je podľa Ministerstva v poriadku, že pri tuneli Žilina, ktorý má 700 metrov a má stáť 15,21 mil. EUR dôjde k navýšeniu ceny o 107 % na (otázne je či konečných) 31,44 mil. EUR

a takmer jedenásťkrát dlhší tunel Višňové s tiež zlou geológiu talianská firma nedostane ani cent navyše (pri rovnakej matematike mal stáť 339 mil. EUR)?

Neobávate sa prípadnej sťažnosti za diskrimináciu? Nie je to tak náhodou kvôli tomu, že Taliani nevedia, ako to na Slovensku chodí a nemajú väzby na manažmenty rozhodujúce o projektoch dopravnej infraštruktúry? Je normálne ž na a700 metroch sa tunel predraží raz toľko a na 7500 metroch nič? Existuje vôbec na Slovensku tunel, ktorý oproti vysúťaženej cene nebol postavený finálne za cenu vyššiu? Jer si Ministerstvo isté svojou pozíciou v tejto otázke v prípadnom spore? Neobávate sa aj takýchto porovnaní?

5.Problémom stavby sú vraj peniaze. Nie je to ale tak, že Talianov už skutočne prešla trpezlivosť a už viac nechcú financovať neschopnosť štátu s riadením projektu, ktorú kritizoval v rádiu Expres aj analytik Kovalčík? Keď motoristi idú zo Sučian do Martina, vidia obrovskú kopu kameňa, ktorý bol vyrazený z tunela Višňové. Podľa Talianov za jej prevoz od tunela na tú kopu malo byť zaplatené a vraj nedostali ani cent. V zmluve je na to 4,3 mil. EUR. Je to pravda? Ako je to možné? Nie je to zlyhanie zo strany štátu a ďalší argument, ktorý nabíja zásobníky pre talianov v tomto spore? Existujú činnosti, ktoré sú na stavbe urobené a ešte za nich NDS a.s. neuhradila? Nie je to o tom, že im nedovoľujete fakturovať a nebude toto oveľa viac rozhodujúci faktor sporu ako samotná výška vysúťaženej ceny? Ako bude argumentovať NDS, a.s., keď nakoniec projekt bude drahší z dôvodu zmien požadovaných NDSkou a spor bude skôr o výklade zmluvy a nie nízke ceny vysúťažené v projekte, ako sa uvádza? Nemôže ísť o cielené poškodzovanie v tejto súvislosti? Môžete zverejniť, koľko a za čo, čo zhotoviteľ vykonal si žiada viac peňazí a preto to nie je zaplatené? Nebolo by lepšie sa s nimi dohodnúť, než sa im vyhrážať odstúpením od Zmluvy o dielo?

6.Od nástupu nového vedenia NDS, a.s. a dočasného generálneho riaditeľa Ďurišina sa na stavbe riešia nasledovné problémy: Most 202, Most 204, Križovatka Lietavská Lúčka, tretí pruh diaľnice, technológia tunela a odpočívadlo Turie. Dodnes vraj nie sú vyriešené- ako je to možné, že ani po dvoch rokoch nebol nikto schopný tieto otvorené veci vyriešiť tak, aby sa stavalo? Je pravdou, že NDS, a.s. oficiálne zastavila talianov s projektovaním technológie tunela na viac ako 8 mesiacov? Dodržiavala NDS všetky zmluvné termíny v súvislosti so schvaľovaním projektovej dokumentácie, ktoré sú v rámci žltej knihy FIDIC ktorou sa riadi zmluva veľmi striktné? Uvedomuje si Ministerstvo tieto súvislosti? Aká bude argumentácia NDS, a.s. V týchto oblastiach v prípadnom spore? Neľaháme tu opäť ako štát za kratší koniec? Kto je osobne zodpovedný za takéto riadenie projektu počas posledných dvoch rokov?

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

