

4. Interpelácia poslanca Národnej rady Slovenskej republiky M. Svrčka na ministra financií Slovenskej republiky I. Matoviča podaná 16. septembra 2021 vo veci návrhu na rekonštrukcie nástupíšť a výstavby podchodov v Michalovciach a v Humennom



Miloš Svrček
Poslanec NR SR,
Podpredseda poslaneckého klubu SME RODINA

KANCELÁRIA PREDSEDU NÁRODNEJ RADY SLOVENSKEJ REPUBLIKY		
Dátum zaevidovania:		
16 -09- 2021		
Číslo spisu: <i>PRER-225/2021</i>		
Listy: <i>2/-</i>	Prílohy: <i>0/-</i>	
RZ	ZH	LU

Bratislava, 16. 09. 2021

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:

Elektrifikáciu 34-kilometrového úseku z Bánoviec do Humenného **požadujú zemplínske samosprávy už niekoľko rokov**. Tento dopravný hendikep právom považujú za prekážku rozvoja regiónu. Jednoznačný prínos projektu pre región spočíva v skrátení času cestovania z Bratislavy i z Košíc asi o pol hodiny. Elektrické rušne sú oproti dieselovým výkonnejšie a elektrická trakcia je tiež oveľa ekologickejšia. Modernizácia trate z Bánoviec by tiež umožnila premávanie IC vlaku až do Humenného. Cieľ je teda jasný a každý Zemplínčan čaká na to, aby vznikol v tomto regióne moderný fungujúci dopravný systém a kvalitná dopravná obslužnosť a prepojenie Košíc na ostatné regióny východného Slovenska.

Účelom projektu je nepochybne vytvorenie podmienok pre vznik moderného fungujúceho dopravného systému v nadväznosti na systém integrovanej koľajovej dopravy, ktorý by zabezpečoval dopravnú obslužnosť a prepojenie Košíc na ostatné regióny východného Slovenska. Zohľadní vyťaženosť cestnej a železničnej infraštruktúry v regióne pri preprave osôb a tovarov, zvlášť dennú prepravu cestujúcich z Košíc do Humenného autami, autobusmi a vlakmi, s cieľom priviesť kvalitnú železničnú dopravu bližšie k zdrojom a cieľom ciest cestujúcich. Taktiež by mal zohľadňovať snahu prepravovať hromadné substráty a tovary do a z firiem sídliačich v Strážskom a Humennom nákladnými automobilmi a vlakmi. Cieľom projektu by teda malo byť pre náš región vytvorenie podmienok pre moderný, fungujúci dopravný systém integrovanej koľajovej dopravy, založený na modernej infraštruktúre, ktorá zodpovedá európskym štandardom a priamo nadväzuje na TEN-T CORE sieť.

Na takmer stokilometrovej trati medzi Košicami a Humenným leží 33-kilometrový úsek neelektrifikovanej železnice. Vlaky jazdia celú trasu s dieslovými rušňami aj tam, kde vedenie je. Z rebríčka prioritných investícií do železníc, ktorý koncom júna predstavilo Ministerstvo dopravy a výstavby ako aj váš rezort, vyplýva, že elektrifikácia zvyšnej časti trate je potrebná a vysoko návratná. V časti medzi Bánovcami nad Ondavou a Humenným je však potrebné nielen zaviesť trolejové vedenie, ale aj zrekonštruovať koľaje a infraštruktúru, nad ktorou povedie. Všetky práce by mali stáť zhruba 114 miliónov eur, pričom podľa zverejnených informácií chce štát stavbu zaplatiť z plánu obnovy, z ktorého môže čerpať peniaze do júna 2026, čo je aj termín plánovaného dokončenia prác na železnici. Nie je teda isté, či to stihne najmä po vznesení pripomienok, ktoré zverejnilo UHP v marci tohoto roku. V rebríčku priorit, je táto elektrifikácia vysoko. Z takmer osemdesiatmiestneho rebríčka priorit investícií je trať rozdelená na Humenné – Strážske a Strážske – Bánovce nad Ondavou na druhom a treťom mieste. Prínosy, ktoré z elektrifikácie vstúdu, sú viac ako trikrát vyššie ako náklady na ňu vynaložené.

V revitalizácii trate sú úseky v prioritách nižšie, ale výhody stavieb ešte stále triapolkrát prevyšujú náklady. Ako iste viete, k návrhu projektu elektrifikácie v marci tohto roku vydal stanovisko Útvar hodnoty za peniaze, ktorý odporúča z projektu vyfiltrovať nadbytočné investície. Štúdia totiž navrhovala vystavať vysoké a stopäťdesiat metrov dlhé nástupištia aj v obciach medzi Bánovcami nad Ondavou a Strážskym, kde denne nastúpi a vystúpi v súčasnosti menší počet cestujúcich a vlaky sú zväčša omnoho kratšie. Musím však dodať, že v prípade ak by obyvatelia daných obcí mali možnosť využívať kvalitnejšiu železničnú dopravu, ako je to v súčasnosti, určite by počet cestujúcich bol vyšší. Aj keď ÚHP kritizuje návrh rekonštrukcie nástupíšť a výstavbu podchodov v Michalovciach a v Humennom, podľa môjho názoru ide o podstatné súčasti projektu. Napríklad v Michalovciach sú peróny tak blízko seba, že sa na nich dvaja ľudia s batožinou neobídu.

Vážený pán minister, sám cestujem pracovne z Michaloviec do Bratislavy a z osobnej skúsenosti môžem potvrdiť, že cestujúci často prechádzajú na nástupištia cez koľaje, aj keď to nesie riziko, pretože v stanici chýba podchod, aby sa na nástupištia mohli cestujúci dostať podobne ako v staniciach v Košiciach, Poprade, Piešťanoch a pod. V minulosti sa mi osobne stalo, že som na koľajoch nechtiac zakopol a spôsobil si zranenie. Chápem, že ÚHP sa snaží vyfiltrovať nadbytočné investície, ale podľa môjho osobného názoru, ako aj názoru ďalších cestujúcich, ktorí využívajú uvedenú trať na cestovanie za prácou, alebo školou sme jednoznačne toho názoru, aby tieto navrhované zmeny zo strany ÚHP nemali ísť na úkor bezpečnosti cestujúcich.

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

1. Útvar hodnoty za peniaze v hodnotiacej správe navrhol nové varianty projektu. Lenže ak by si ŽSR mali dať vyhotoviť ďalšiu štúdiu, stálo by to okrem ďalších peňazí aj mnoho času, ktorého nie je v tomto prípade nazvyš. Zahrnutie všetkých zmien aj pripomienok ÚHP do projektu bude trvať zhruba niekoľko mesiacov. V nadväznosti na danú skutočnosť sa chcem preto informovať či je možné ozrejmiť mi detailnejšie dôvody (nielen ekonomické, ale aj sociálno – ekonomické), ktoré viedli ÚHP ku kritike návrhu rekonštrukcie nástupíšť a výstavbu podchodov v Michalovciach a v Humennom ?
2. ÚHP kritizuje návrh rekonštrukcie nástupíšť a výstavbu podchodov v Michalovciach a v Humennom, pričom podľa môjho názoru ide o podstatné súčasti projektu. Má teda ÚHP alternatívu, ako zabezpečiť pre cestujúcich v týchto mestách takú úroveň bezpečnosti na akú sme zvyknutí na iných železničných staniciach (napr. Piešťany, Hlohovec, Trenčín, Poprad a pod.) ?

Vážený pán
Igor Matovič
Minister financií SR
Štefanovičova 2968/5
811 04 Bratislava

