

## **Predkladacia správa**

Minister dopravy a výstavby Slovenskej republiky predkladá na rokovanie vlády Slovenskej republiky materiál „Priority vo výstavbe cestnej infraštruktúry“ v nadväznosti na Programové vyhlásenie vlády SR ako iniciatívny materiál.

Dobudovanie cestnej infraštruktúry je podľa Programového vyhlásenia vlády Slovenskej republiky jednou z hlavných priorít vlády Slovenskej republiky. Zoznam konkrétnych prioritných projektov doposiaľ nebol verejný a nebolo zrejmé na základe akých kritérií bol vypracovaný a ako boli jednotlivé projekty zvolené na prípravu a realizáciu. Predkladaný materiál navrhuje analyticky podloženú metodiku pre výber priorít a jeho súčasťou je aj zoznam prioritných projektov. Na zoznam bude dodatočne, v prípade jeho schválenia, nadväzovať harmonogram prípravy a výstavby projektov cestnej infraštruktúry. Výber priorít by mal zohľadniť dopravné hľadisko, spoločenský prínos projektov a vplyv na rozvoj regiónov. Nadväzujúci plán prípravy (harmonogram) by mal okrem toho zohľadniť aj pripravenosť projektov, kapacity štátu pripraviť projekty a rozpočtové obmedzenia. Dobrou praxou je aj vytvorenie rezervných projektov. Samotný harmonogram má byť verejný, dlhodobý a nemal by podliehať častým zmenám.

Základom pre priorizáciu a plánovanie výstavby je výpočet spoločenskej návratnosti projektu. Prínosy investícií v doprave by mal identifikovať celoslovenský dopravný model, doplnený o detailnejšie modely v neskorších fázach prípravy projektov.

Materiál vzhľadom na pilotnú verziu dopraveného modelu Slovenskej republiky a súčasné dátové obmedzenia navrhuje metodiku hodnotenia, ktorá identifikuje priority na úrovni úsekov, na základe nevyhovujúceho stavu, kapacity existujúcej cestnej siete, medzinárodných záväzkov a spoločenskej návratnosti. Spoločenská návratnosť sa hodnotí zjednodušenou (strategickou) CBA (90% váha) a potenciálom projektu na zníženie nezamestnanosti v okrese (10%). Uvedenou metodikou bolo možné zoradiť v poradí priorít prevažnú väčšinu plánovaných projektov. Ďalšie projekty, ktoré v súčasnosti zostávajú bez vyhodnotenej priority, je potrebné posúdiť štúdiou uskutočniteľnosti podľa platnej metodiky a na základe jej výsledkov zaradiť do harmonogramu výstavby. Rovnako je v súlade s platnou legislatívou nevyhnutné, aby bol každý nový projekt nad 40 mil. eur, ktorý je zaradený do harmonogramu, posúdený plnohodnotnou štúdiou uskutočniteľnosti podľa platných metodík a zároveň je potrebné pre každý rozpracovaný projekt nad 40 mil. eur, ktorý nemá hodnotenie a štúdiu realizovateľnosti, pred ďalšou prípravou zabezpečiť hodnotenie Ministerstva financií Slovenskej republiky a vypracovať štúdiu realizovateľnosti, ktorá preverí jeho spoločenskú návratnosť, technické riešenie, náklady a alternatívy. V súlade s § 19a zákona č. 523/2004 Z. z. musí byť najneskôr pred verejným obstarávaním na realizáciu vypracovaná a zverejnená štúdia uskutočniteľnosti.

Materiál navrhuje dôsledné uplatňovanie princípov hodnoty za peniaze.

Za ostatných 14 rokov sa na Slovensku ročne dokončili v priemere tri diaľničné projekty a pribudlo 21 km diaľnic. Slovenská správa ciest vykonáva prevažne správu a údržbu existujúcich ciest I. triedy, nové cesty stavia priemerným tempom 3 km nových ciest ročne. Pri dodržaní rovnakého tempa výstavby by do roku 2030 pribudlo približne 275 km nových úsekov diaľnic a rýchlostných ciest. Dobudovanie kompletnej plánovanej siete rýchlostných ciest a diaľnic by, podľa ostatných odhadov MDV SR, malo znamenať vybudovať viac ako 1 000 km diaľnic a rýchlostných ciest za približne 17 mld. eur.

Na základe navrhnutej metodiky sú z dôvodu nevyhovujúceho stavu a prekročenej kapacity existujúcej cestnej siete (tzv. dopravná priorita) nevyhnutné projekty za 4,5 mld. eur, (78 km predstavujú nové úseky, 1 323 km cesty I. triedy v zlom stave, ktoré je potrebné rekonštruovať, 20 km predstavuje rozšírenie diaľnice D1 medzi Sencom a Trnavou). Dokončenie siete TEN-T CORE vrátane severojužného prepojenia má stáť 3,4 mld. eur (236 km). Ďalších 1 030 km úsekov za 11 mld. eur odporúčame realizovať podľa ich spoločenskej priority a rozpočtových možností Slovenska. Kvôli obmedzeniam metodiky zatiaľ nebola vyhodnotená priorita projektov za najmenej 2,5 mld. eur v dĺžke 90 km, ktoré je potrebné hodnotiť samostatnou štúdiou.

Veľkú časť prioritných projektov je možné pri zachovaní dnešného tempa prípravy začať stavať až od roku 2025 kvôli chýbajúcej príprave. V rámci existujúcich rozpočtových možností sú do harmonogramu v prvom rade zaradené projekty s najvyššou prioritou. Pokiaľ nie je možné v danom čase kvôli nízkej pripravenosti realizovať projekt s najvyššou prioritou, do harmonogramu je zaradený najlepší pripravený a návratný projekt. Zabezpečuje sa tak rovnomerné tempo výstavby, kým bude možné pripraviť najprioritnejšie projekty. Cieľom MDV SR by malo byť v spolupráci s ďalšími orgánmi zefektívniť legislatívne podmienky a kapacitne posilniť prípravu projektov. Táto štúdia zároveň identifikuje možné oblasti zrýchlenia prípravy cez úpravu zákonov a objednávanie združenej projektovej dokumentácie.

Na základe požiadavky koaličných partnerov (p. Sulík) bude v rámci spracovania štúdie uskutočniteľnosti k severojužnému prepojeniu posúdená aj možnosť preferencie trasovania R3 a možnosť prioritnej prípravy a výstavby projektu I/64 Nitra – Topoľčany s cieľom zohľadniť potreby Hornonitrianskeho regiónu.

Materiál sa predkladá bez doložky vybraných vplyvov a samotný vplyv bude mať predloženie plánu prípravy (harmonogram) projektov.