

## Harmonogram prípravy projektov cestnej infraštruktúry

Materiál „*Harmonogram prípravy a výstavby projektov cestnej infraštruktúry*“ (ďalej len „harmonogram“) predkladá na rokovanie vlády SR minister dopravy a výstavby ako informatívny materiál na základe úlohy B.1 uznesenia vlády SR č. 567/2020 k materiálu Priority vo výstavbe cestnej infraštruktúry, úlohy C.3 uznesenia vlády SR č. 649/2020 k návrhu rozpočtu verejnej správy na roky 2021 až 2023 a Odporúčania Súhrnnej implementačnej správy Revízie výdavkov na dopravu za rok 2019. Ministerstvo dopravy a výstavby SR pri vypracovaní materiálu úzko spolupracovalo s Útvárom hodnoty za peniaze pri Ministerstve financií SR.

Cieľom materiálu je informovať vládu SR o indikatívnom harmonograme prípravy a výstavby projektov cestnej infraštruktúry (diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy) zahrnutých v prioritách ministerstva a vychádzajúcich z materiálu Priority vo výstavbe cestnej infraštruktúry v čase do roku 2028 (ďalej ako „metodika“).

Príprava projektov podľa harmonogramu umožní systematicky realizovať projekty s najvyššou hodnotou za peniaze. Realizácia projektov sa stane predvídateľnejšou, čo umožní Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s. a Slovenskej správe ciest pripravovať projekty včas, kvalitne a efektívne. Verejný harmonogram zároveň zníži neistotu v stavebnom sektore.

Materiál obsahuje zdrojové dáta a hodnoty, z ktorých sa následne určuje samotný harmonogram. Hodnoty, sumy za jednotlivé projekty a ich poradie za jednotlivé projekty sú platné v čase predkladania materiálu. Počas projektovej prípravy stavieb a samotnej realizácie sa budú meniť a aktualizovať, ako to aj predpokladá spomínaná metodika. Harmonogram sa bude pravidelne aktualizovať vychádzajúc z jeho vecného a finančného plnenia a zároveň sa bude dopĺňať o nové zistené skutočnosti, ktoré vyplynú z detailnejšieho skúmania projektov (štúdií uskutočniteľnosti) ako aj z možností rozpočtu verejnej správy na príslušné rozpočtové obdobie, minimálne však 1x ročne v rámci procesu prípravy rozpočtu verejnej správy na príslušný rozpočtový rok.

Materiál sa v súlade s metodikou zameriava na cestnú infraštruktúru kompetenčne spadajúcu pod rezort Ministerstva dopravy a výstavby SR. To znamená, že neobsahuje investičné projekty ciest II. a III. triedy a miestnych komunikácií. Ministerstvo dopravy a výstavby SR komunikovalo so zástupcami samosprávy, kde im v prvom kroku predstavilo samotnú metodiku a následne aj návrh harmonogramu, keďže samotná realizácia projektov bude mať vplyv aj na rozvoj regiónov. Investičný dlh cestnej infraštruktúry na regionálnej úrovni je rovnako páľčivým problémom a bude si vyžadovať systematické riešenie, presahujúce dnešný rámec financovania samospráv, napr. vo forme zriadenia Fondu dopravnej infraštruktúry (osvedčený model v okolitých krajinách). Druhá zásadná pripomienka samospráv viedla k požiadavke väčšieho zohľadnenia regionálneho princípu v metodike prioritizácie. Táto požiadavka by mala byť adresovaná pri najbližšej revízii metodiky v spolupráci s Ministerstvom dopravy a výstavby SR a Ministerstvom financií SR.

Zaraďovanie projektov do harmonogramu je v súlade s kapitolou č. 3 metodiky. Samotný harmonogram teda zohľadňuje samotnú prioritizáciu projektov, rozpočtové možnosti, vrátane predpokladaného čerpania zdrojov z Európskych fondov. V súčasnosti harmonogram nezachytáva alokáciu pre Operačný program Slovensko, keďže nemajú finálne stanovené objemy čerpania, preto sú jednotlivé projekty po roku 2023 rozpočtovo neurčené. Uvedené sa

doplní pri aktualizácii harmonogramu. Harmonogram berie do úvahy stav, resp. fázu pripravenosti jednotlivých projektov.

Harmonogram zohľadní prioritu a pripravenosť projektov, rozpočtové možnosti a v rokoch 2021 až 2023 dočerpanie zdrojov z Európskych fondov. Finančný rámec harmonogramu zahŕňa investície zo zdrojov štátneho rozpočtu, vlastných zdrojov Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s. z výberu mýta a poplatkov za diaľničné známky (určené najmä na financovanie prevádzky a údržby diaľnic a rýchlostných ciest), financovanie z Nástroja na prepájanie Európy a alokáciu pre Operačný program Slovensko, prípadne ďalších budúcich zdrojov financovania investícií.

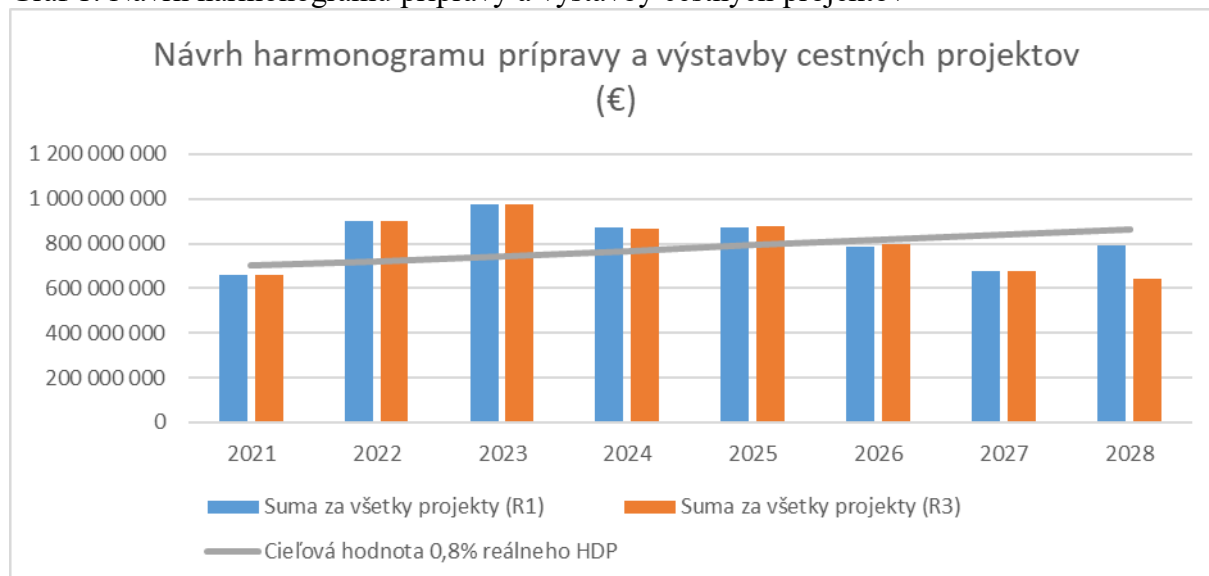
Samotný zoznam projektov je rozčlenený do viacerých blokov:

- prebiehajúce projekty a dostavby súčasných projektov,
- projekty časovo blízko pred realizáciou, napríklad po podpise zmluvy alebo tesne pred podpisom zmluvy po ukončení verejnom obstarávaní na zhotoviteľa,
- projekty uvedené v Prílohe č. 4 materiálu Priority vo výstavbe cestnej infraštruktúry po prípravnú fázu definovanú v danom materiáli
- projekty financované z Operačného programu Integrovaná infraštruktúra,
- projekty samotnej prioritizácie podľa materiálu Priority vo výstavbe cestnej infraštruktúry.

Tabuľka 1: Súhrnná hodnota harmonogramu

	2021	2022	2023	2024	2025
Suma za všetky projekty (R1)	658 909 146	900 045 883	973 695 774	872 040 595	873 117 149
Suma za všetky projekty (R3)	658 929 146	901 734 408	973 698 174	868 376 194	877 118 513
Cieľová hodnota 0,8% reálneho HDP	703 841 555	720 745 208	744 255 380	768 071 552	791 881 771
	2026	2027	2028	2029+	
Suma za všetky projekty (R1)	786 992 345	674 204 188	793 002 267	2 328 053 737	
Suma za všetky projekty (R3)	800 086 195	679 219 815	643 340 790	2 195 956 573	
Cieľová hodnota 0,8% reálneho HDP	816 430 105	840 923 009	866 150 699	1 807 493 672	

Graf 1: Návrh harmonogramu prípravy a výstavby cestných projektov



Zdroj: MDV SR; \*(R1) znamená alternatívu varianty R1 pri hodnotení severojužného prepojenia, (R3) alternatívu varianty R3

Vo všeobecnosti môžeme konštatovať, že najviac potrebné je pripravovať a začať s realizáciou kľúčových projektov ako D1 Turany – Hubová, projektov D3 v regióne Kysúc, pokračovať v investíciách do rekonštrukcie ciest I. triedy a mostov a dokončiť realizáciu stavieb financovaných z Operačného programu Integrovaná infraštruktúra.

Po zarátaní stavieb v realizácii, stavieb vo fáze verejného obstarávania na zhotoviteľa alebo tesne pred touto fázou obsahuje harmonogram 17 priorít identifikovaných v materiáli „Priority vo výstavbe cestnej infraštruktúry“, vrátane troch projektov financovaných z Operačného programu Integrovaná infraštruktúra a 1 projektu čiastočne (rekonštrukcie ciest I. triedy). Uvedené zaradenie do harmonogramu vzniklo na základe naplnenia rozpočtového obmedzenia pre súčasne financované stavby, resp. dobeh financovania stavieb a plánované stavby vo verejnom obstarávaní, resp. tesne pred ním. Následne boli projekty zaradované podľa prioritizácie a stavu pripravenosti tak, že dané stavby sú pripravené byť realizované v nastavených rokoch, a tak, že ich financovanie je v súlade s možnosťami štátneho rozpočtu. Z uvedeného dôvodu došlo k posunom realizácie niektorých projektov do budúcnosti. Keďže uvedené projekty sú najviac prioritné a ich predpokladaný termín začatia výstavby, vrátane posunov a potreby financovania sú v súlade, samotný harmonogram takmer kopíruje definované priority. Výnimku tvoria len projekty financované z Operačného programu Integrovaná infraštruktúra, ktoré sú do harmonogramu zaradené z dôvodu naplnenia čerpania zdrojov EÚ. Ďalším projektom mimo prvotného poradia je projekt R1 Banská Bystrica – Slovenskú Ľupču, ktorý je do programu zaradený z dôvodu akútnej potreby riešenia havarijného stavu mostného objektu 205-00 na súčasnej ceste I/66 a kde práve prebieha štúdia na riešenie daného problému, ktorá identifikuje technické riešenie a odhad nákladov. Harmonogram obsahuje aj dva projekty: R3(I/66) Šahy obchvat a I. etapa I/18 a I/74 Strážske - Petrovce nad Laborcom, keďže tieto projekty sú v rámci poradia prioritizácie vypracované vo vyšších fázach prípravy.

Harmonogram obsahuje plán na čerpanie zdrojov pre rekonštrukcie ciest I. triedy a mostov investičného charakteru, v rámci harmonogramu na niekoľkých miestach podľa zaradenia. Cieľom harmonogramu je nastavenie financovania tak, aby bolo každoročne na investície do rekonštrukcií a modernizácií ciest I. triedy (mimo budovania obchvatov a preložiek a mimo

vykonávania bežnej údržby) vynakladaných 200 mil. € ročne. Tieto investície majú zabezpečiť znižovanie investičného dlhu na cestách I. triedy a zabezpečenie zlepšovania ich kvality a zabránenie ďalšej degradácii. Súčasťou tejto položky je aj systematické zavedenie mostného programu, u ktorého sa predpokladá pravidelné ročné čerpanie na úrovni 30-50 mil. Eur ročne, aby sa zvrátila kontinuálna degradácia mostov na cestách I. triedy.

Harmonogram ráta aj so systematickým majetkovoprávnym vysporiadaním stavieb v prevádzke, to znamená s riešením výkupov pozemkov pod existujúcou cestnou infraštruktúrou v správe Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s. a Slovenskej správy ciest.

V dôsledku dodržania rozpočtových obmedzení a možností štátneho rozpočtu sa relatívne pripravené, avšak menej prioritné projekty do harmonogramu do roku 2028 nedostali a ich realizácia sa začne až po danom roku.

Predstavený harmonogram rieši najakútnejšie potreby budovania cestnej infraštruktúry:

- 1) dokončenie rozostavaných alebo rozsúťažných stavieb,
- 2) dokončenie najprioritnejších úsekov D1 do Košíc a D3 na Kysuciach,
- 3) stabilizáciu cestného hospodárstva na cestách prvej triedy.

Zo zoznamu vyše 100 stavieb zaradených do prioritizácie v roku 2020 sa v najbližších rokoch (2021 až 2028) do výstavby dostane menej než 20%.

Toto sa prirodzene stretáva s nevôľou samospráv a ani z pohľadu Ministerstva dopravy a výstavby SR ako garanta budovania cestnej infraštruktúry to nie je ani optimálny stav. Hlavným limitujúcim faktorom je nastavenie rámca 0,8% HDP pre investície do cestnej infraštruktúry štátu, pričom pri zvýšení napr. na 1,1% by bolo možné do realizácie pripravovať o cca 20 až 25 úsekov navyše. Aj vzhľadom na ekonomické efekty verejných investícií do stavebníctva a infraštruktúry by malo byť ambíciou SR tento podiel, aspoň v pokrízových časoch, zvyšovať. Štáty, ktoré sú vo fáze budovania nadradenej infraštruktúry obdobne ako SR investujú v priemere 1,1-1,2% HDP za týmto účelom.

Detailný harmonogram, zdrojové dáta a doplnujúce informácie sa nachádzajú v Prílohe č. 1 materiálu.