

MOŽNOSTI ROZVOJA RÝCHLOSTNEJ CESTY R4 AKO SÚČASŤ POBALTSKÉHO KORIDORU

Oto Hudec, Anna Bilá, Zuzana Kmecová, Peter Džupka
Inštitút regionálneho a komunálneho rozvoja Technickej univerzity v Košiciach

Abstract

The relationship of the eastern regions of Poland, Slovakia and Hungary has a long history. Naturally, to bring back life to those historical relationships, building and maintaining spatial connections among those countries is necessary. Corresponding regions have similar economic problems that (because of its peripheral location) can hardly be solved at the national level. Therefore there must be a global interest of all involved countries to start cooperation in building multimodal transition connections.

The future cross-border cooperation of the considered regions will possibly get a new quality in the new framework of European Union. Spatial and regional development of the eastern region of Slovakia (Košice and Prešov self-governing regions) together with north-east region of Hungary (Borsod-Abaúj-Zemplén Region) and south-east region of Poland (The Podkarpackie Voivodship) is already a part of the European Spatial Development Perspective, adopted by the Ministers for Spatial Planning at the Potsdam Council on 10 and 11 May 1999. Government of Slovak Republic has approved a new project of building motorways and highways for the years 2001-2004. Particularly, building of the motorway/highway R4 (Hungary/Slovakia border Milhost'-Košice in connection with the highway D1 Prešov/Svidník- Vyšný Komárnik- Slovakia/Poland border) could foster an economic development of the eastern region of Slovakia (Košice and Prešov self-governing regions).

Úvod

Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest (nový projekt) bol vypracovaný v roku 2000 a schválený uznesením vlády SR č. 162/2001 z 21.2.2001. Definoval rozsah diaľničnej siete Slovenska, ktorú tvoria diaľničné ťahy D1, D2, D3 a D4 v celkovej dĺžke 659 km a rozsah siete rýchlostných ciest, ktorú tvoria ťahy R1, R2, R3, R4, R5 a R6 v celkovej dĺžke 874 km. Koncepcia územného rozvoja 2001 (KURS 2001), vychádza aj z podkladov MDPT SR – z pôvodného návrhu nového projektu. KURS 2001 navrhla hierarchiu cestných koridorov v zmysle významu medzinárodného, celoštátneho a nadregionálneho. V oblasti rozvoja nadradeného dopravného vybavenia sa ako základný bod uvádza stabilizovať základné zónovanie SR v štyroch priestoroch, medzi nimi aj „Východné Slovensko a dopravno-gravitačné centrum Košice/Prešov“. KURS 2001 ide nad rámec rezortných kompetencií a v zozname multimodálnych koridorov špecifikuje aj multimodálny koridor s pracovným názvom „Pobaltský koridor“ vedený v línii PR (Lublin – Rzeszów) - Prešov – Košice – MR (Miskolc – Debrecín) lokalizovaný pre cestné komunikácie, pre trate železničnej a kombinovanej dopravy. Projekt TINA v zmysle nového projektu pozostáva na území SR z nosnej a doplnkovej siete. Nosnú sieť tvoria tri krétsko – helsinské koridory (koridor č. IV., č. V., č. VI.). Doplnkovú sieť tvoria dva severojužné koridory: stredný koridor (Martin – Turčianske Teplice – Zvole – Šahy – Budapešť) a východný koridor (Rzeszów – Vyšný Komárnik – Prešov – Košice – Milhost' – Miskolc). Ciele a regulatívy KURS 2001 sú záväzné a sú zahrnuté v rozpracovaných cieľoch v oblasti hospodárskeho a regionálneho rozvoja Slovenska. Rýchlostná cesta R4 v trase – štátna hranica PR/SR – Vyšný Komárnik – Svidník – Prešov – Košice – Milhost' – štátna hranica SR/MR, ako súčasť doplnkovej siete

transeurópskych multimodálnych koridorov, predstavuje najvýznamnejšie prepojenie východnej oblasti Slovenska s Poľskom a Maďarskom. Z hľadiska realizácie výstavby sa zo súboru stavieb rýchlostnej cesty R4 dostali do nového projektu len dve stavby v katastrálnom území mesta Košice. Tento stav je neuspokojivý, keďže nový projekt vymedzuje program výstavby až do roku 2006 [1]. Pokiaľ sa bude skutočne realizovať existujúci harmonogram výstavby rýchlostnej cesty R4, ten v najbližšom období nepodporí hospodársky a regionálny rozvoj v regióne východne Slovensko.

Štúdia východného ťahu sever – juh

Na riešenie rýchlostnej cesty R4 boli už vypracované ucelené študijné materiály, z ktorých pre rozhodovací proces boli použité najmä: „Štúdia východného ťahu sever – juh“ z júna 1998, vypracovaná konzorciom pod vedením GOPA (štúdia bola financovaná z prostriedkov Phare) a „Aktualizácia predinvestičnej štúdie programu rozvoja diaľnic v SR“ z augusta 2001, vypracovaná Dopravoprojektom a. s. (štúdia zahŕňa aj rýchlostné cesty). Štúdia zahŕňa celú trasu rýchlostnej cesty R4 v dĺžke 125 km, včítane peážneho úseku s diaľnicou D1 medzi Prešovom a Košicami. Obsahuje ekonomický rozvoj štátu, analýzu stavu jestvujúcich ciest na dotknutom koridore, dopravné zaťaženie a smerový dopravný prieskum, dopravný model, dopravné prognózy, ekonomické hodnotenie, hodnotenie z pohľadu životného prostredia a orientačné možnosti financovania [2].

Celá trasa je z hľadiska posudzovania podľa špecifických podmienok rozdelená na 7 ucelených úsekov: (1) Vyšný Komárnik – Svidník, (2) Svidník – Kapušany, (3) Kapušany – Prešov, (4) diaľnica D1 Prešov – Budimír, (5) Budimír – Košice, (6) Košice – sever – Košice – juh, (7) Košice juh – Milhošť. V scenároch a variantoch riešenia boli uvažované:

- vylepšená dvojpruhová komunikácia v kategórii S 11,5 (označenie AA),
- štvorpruhová cesta v kategórii S 22,5 (označenie A),
- štvorpruhová cesta v kategórii R 22,5 (označenie B).

Vzhľadom k skutočnosti, že rôzne kategórie cesty majú rôzne požiadavky na smerové a výškové vedenie trasy, posudzované boli rôzne varianty trasovania. Išlo o :

- vedenie trasy sledujúce jestvujúcu cestu, tam kde je to možné, avšak obchádza mestá a obce,
- úplne novú trasu, ktorá tiež obchádza mestá a obce.

V dopravných prognózach a prerozdelení dopravy boli uvažované dva ekonomické scenáre prvý s vysokým tempom rastu a druhý s normálnym tempom rastu. Z výsledkov ekonomického hodnotenia môžeme konštatovať, že všetky varianty projektu (AA), (A) a (B) vykazujú nízky stupeň výnosov a zápornú čistú súčasnú hodnotu pri predpokladanej diskontnej sadzbe 10 % za rok. Variant (B) je označený za menej životaschopný ako (A), v dôsledku čoho ho nemožno doporučiť ako celok. Z ekonomického hodnotenia jednotlivých úsekov trasy podľa variantu (B) je zrejmé, že prijateľnú ekonomickú efektívnosť vykazuje úsek (3) Kapušany – južný okraj Prešova. Tento úsek môže mať istú prioritu, ktorú je potrebné bližšie preskúmať v súhrne výsledného riešenia obchvatu Prešova na jednotlivých ťahoch ciest I. triedy a diaľnice D1. Štúdia v svojom závere do roku 2010 navrhuje rekonštruovať niektoré trasy bez akýchkoľvek zmien v jej smerovom a výškovom vedení.

Aktualizácia predinvestičnej štúdie

Štúdia si vytýčila za cieľ overiť opodstatnenosť budovania jednotlivých úsekov diaľnic a rýchlostných ciest a správne načasovanie ich realizácie. Svojim obsahom a rozsahom zdôvodňuje váhu ekonomických argumentov pre konkrétny program výstavby. Je potrebné

zdôrazniť, že pri hodnotení opodstatnenosti výstavby je rozhodujúcim faktorom ekonomická efektívnosť. Na posúdenie ekonomickej efektívnosti boli v štúdií použité dve vzájomne sa dopĺňajúce metódy: metóda BCR (pomer úžitkov k nákladom) a metóda IRR (vnútorné percento výnosnosti) [3].

Štúdia uvádza odporúčané obdobie sprevádzkovania rýchlostnej cesty R4 podľa výpočtu IRR a BCR, ktoré uvádzame v tab. č. 1 a tab. č. 2.

Tab. 1: Odporúčané obdobie sprevádzkovania úsekov rýchlostnej cesty R4 podľa metódy IRR

Úsek rýchlostnej cesty R4	Obdobie
Kapušany – Prešov juh	2009 - 2010
Košické Olšany – Košice Valaliky	2009 - 2010

Tab. 2: Odporúčané obdobie sprevádzkovania ostatných úsekov rýchlostnej cesty R4 podľa metódy BCR

Úsek rýchlostnej cesty R4	Obdobie
Vyšný Komárnik – Svidník	po roku 2015
Svidník – Kapušany	po roku 2015
Košice Valaliky - Milhosť	po roku 2015

Tab.3: Prehľad stupňa výnosnosti niektorých posudzovaných úsekov rýchlostnej cesty R4

Názov stavby	Názov úseku (pôvodné označenie)	Hodnotený rok začatia výstavby	IRR
R4	I/73 Svidník – obchvat – preložka cesty	2004	10,37 %
R4	I/73 Šarišský Štiavnik – preložka cesty	2004	4,00 %

Zdroj: MDPT SR - Aktualizácia nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest

Uvádzané výsledky aktualizovanej predinvestičnej štúdie majú časovo obmedzenú platnosť. V najbližších rokoch treba opätovne aktualizovať veľké množstvo vstupných údajov, časovo a hodnotovo premenných vstupov a analyzovať ich vplyvy.

Berúc do úvahy skutočnosť, že lehota prípravy uceleného úseku rýchlostnej cesty predstavuje v súčasných legislatívnych podmienkach cca 6 rokov je daný pokyn na začatie, resp. pokračovanie investorskej prípravy všetkých ucelených úsekov rýchlostnej cesty R4.

Príprava stavieb

Významnú časť prípravy stavieb tvorí príprava cestného ťahu R4 štátna hranica PR – Vyšný Komárnik – Prešov – Košice – Milhosť – štátna hranica MR[4].

Stav prípravy jednotlivých úsekov je nasledovný:

- Ladomírová – štátna hranica PR (dl. 16,654 km kat, R 22,5 – polovičný profil). Vypracovaná štúdia, zámer a správa o hodnotení vplyvov činnosti na životné prostredie podľa zákona č. 127/1994 Z.z. Uzavretý proces posudzovania a vydané záverečné stanovisko k ďalšej príprave a realizácii stavby – MŽP SR 07/2001. Záverečné stanovisko predpokladá kombináciu variantov, s požiadavkou na prípadné korekcie po dohode s obcami.
- Svidník obchvat (dl. 4,98 km, R 22,5 – polovičný profil). Vypracovaná dokumentácia pre územné rozhodnutie a vydané územné rozhodnutie, ktoré je právoplatné 25.11.1999. Stavba v dobe vypracovania DÚR nepodliehala konaniu EIA. Ukončená verejná súťaž na vypracovanie „Dokumentu pre stavebné povolenie“ – termín 04/2003. Podľa nového projektu sa uvažuje so začatím po roku 2006.
- Šarišský Štiavnik obchvat (dl. 19,024 R 22,5 – polovičný profil).

Vypracovaná štúdia, zámer a správa o hodnotení vplyvov činnosti na životné prostredie podľa zákona č. 127/1994 Z.z. Uzavretý proces posudzovania a vydané záverečné stanovisko k ďalšej príprave a realizácii stavby – MŽP SR 06/2002.

- Prešov – Giraltovce (dl. 20,585 km, kat. R 22,5).
Vypracovaná technická štúdia, zámer pre zisťovacie konanie podľa zákona č. 127/1994 Z.z. MŽP SR „určený rozsah hodnotenia“ vplyvov činnosti na životné prostredie. Na vypracovanie správy o hodnotení prebehla verejná súťaž v roku 2002.
- Prešov – severný obchvat (dl. 14,4 km, kat. R 22,5/80).
Vypracovaná technická štúdia a zámer pre zisťovacie konanie, ktorý bol predložený na MŽP SR v roku 2002.
- Košice – Milhost' – štátna hranica MR (dl. 14,4 km, kat. R 22,5 polovičný profil a privádzač Košice 2,7 km, kat. C 22,5 – celkom 17,1 km).
Vypracovaná technická štúdia a zámer EIA pre zisťovacie konanie na hodnotenie vplyvov činnosti na životné prostredie podľa zákona č. 127/1994 Z.z., ktorý bol predložený na MŽP SR v roku 2002.

Súčasťou prípravy stavby sú aj diaľničné privádzače, výstavba a rekonštrukcia ciest I., II. A III. tried a havarijné stavby (zosuvy).

Tab.4: Rozpis ročných výdavkov na rýchlostnú cestu R4 v rokoch 2000-2006

názov stavby	dĺžka v km	IN/SN	plánované stavebné náklady v mil. Sk						
			2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
R4 Košice – Červený rak – VSS	2,80	792/628	153,0	29,6					
R4 Košice – južné nábrežie	1,70	1107/866	270,0	240,0	25,8				
R4 Košice – Prešovská, Sečovská, I. et.	1,17	345/266	100,0	165,1					
R4 Košice – Prešovská, Sečovská, II.+III.	6,30	1324/1280		60,0	325,8	316,6	371,2	206,3	

Zdroj: MDPT SR - Aktualizácia nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest

Financovanie výstavby

Financovanie výstavby diaľnic od roku 1995 sa uskutočňovalo na základe Dlhodobého modelu financovania výstavby diaľnic, prijatého uznesením vlády č.573/1997. Princípom modelu je, že financovanie sa zabezpečovalo výhradne z úverových zdrojov (vládne úvery a úvery prijaté Štátnym fondom cestného hospodárstva), prípadne zo zdrojov z predaja štátnych dlhopisov. Dlhová služba je financovaná zo štátneho rozpočtu. Tento model bol bez zmeny uplatnený až do roku 2001, t.j. do doby zrušenia Štátneho fondu cestného hospodárstva. Štátny fond cestného hospodárstva bol zrušený k 1.1. 2002. Týmto aktom stratilo cestné hospodárstvo inštitúciu na finančné plánovanie pre oblasť výstavby diaľnic. Zaniklo budovanie právneho a účtovného rámca najmä vo vzťahu k vyberaniu účelových daní a poplatkov.

V rozpočtovom roku 2002 neboli vytvorené podmienky na zobrať nových úverov a zdroje na prípravu a výstavbu diaľnic boli v rozhodujúcej miere obstarané z predaja štátnych dlhopisov. Išlo teda o zásadný odklon od prijatého modelu financovania výstavby diaľnic. Ministerstvo financií SR neprezentovalo po zrušení Štátneho fondu cestného hospodárstva žiadny nový model financovania. V rozpočtovom roku 2003 je istý návrat k pôvodnému modelu financovania v tom, že sú vytvorené podmienky na prevzatie nových úverov do výšky 4,5 mld. Sk. Konkrétne zdroje financovania programu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest – okrem úverových – nie sú však v štátnom rozpočte na rok 2003 osobitne špecifikované.

V rozpočtovom roku 2003 plánované výdavky na prípravu a výstavbu diaľnic a rýchlостných ciest dosiahnu 9,592 mld. Sk, z toho zo štátneho rozpočtu 8,500 mld. Sk a z rozpočtového opatrenia Ministerstva financií SR 1,092 mld. Sk. Z týchto výdavkov sú ďalšími rozpočtovými opatreniami MF SR viazané prostriedky v sume 0,386 mld. Sk.

Vo východiskách štátneho rozpočtu na rok 2004 majú kapitálové výdavky na prípravu a výstavbu diaľnic a rýchlостných ciest dosiahnuť 8,500 mld. Sk. Táto suma nezodpovedá deklarovaným zásadám aktualizácie nového projektu, keďže nezabezpečuje žiadny nárast medziročných výdavkov zo štátneho rozpočtu.

V ďalších rokoch pri rešpektovaní zásad aktualizácie nového projektu MDPT SR navrhuje plánovať výdavky zo štátneho rozpočtu na prípravu a výstavbu diaľnic v týchto objemoch: rok 2005 vo výške 10,928 mld. Sk a rok 2006 vo výške 11,530 mld. Sk. Zdroje týchto výdavkov budú v rozhodujúcej miere z emisie štátnych cenných papierov a čiastočne úvery. Úvery sú podľa súčasných informácií ochotné poskytnúť bankové inštitúcie ako EIB, EBRD, KfW a Commerzbank. Konkrétne EIB navrhuje poskytnúť úver v objeme 350 mil. eur v plánovacom období do roku 2005.

Operačný program Základná infraštruktúra na roky 2004 – 2006 navrhuje spolufinancovanie zo štruktúrnych fondov EÚ pre celý súbor projektov. V predbežnej kvantifikácii výdavkov s využitím možnosti čerpania prostriedkov z fondov EÚ je vyjadrená možná absorbná schopnosť jednotlivých projektov, ktoré je možné pripraviť na začatie v pracovnom postupe v plánovacom období 2004 – 2006. Zreálnenie čerpania prostriedkov z fondov EÚ bude súčasťou Správy o plnení aktualizovaného nového projektu výstavby diaľnic a rýchlостných ciest, ktorú predloží minister dopravy pôšt a telekomunikácií na rokovanie vlády v júni 2004[5].

Tab.5: Predbežná kvantifikácia výdavkov s využitím možnosti čerpania prostriedkov z fondov EÚ v mil. Sk

zdroj	2003	2004	2005	2006	zostatok po r.2006
ISPA	328,7	370,0	426,6	0	0
Kohézny fond	0	1 000,0	2 400,0	2 900,0	10 572,4
Štruktúrny fond	0	200,0	950,0	1 850,0	3 210,0
Spolu:	328,7	1 570,0	3 776,6	4 750,0	13 782,4

Záver

Pre Maďarsko, Poľsko a Slovensko, krajiny, v ktorých vrcholí prístupový proces do európskych štruktúr, je mimoriadne dôležitá modernizácia a výstavba kompatibilnej dopravnej siete v smere sever – juh. Regionálne a miestne samosprávy z Maďarska, Poľska a Slovenska sa zhodli, že vybudovanie rýchlостnej cesty R4 je nevyhnutné. Vyjadrili plnú podporu projektu, ktorý umožní napojiť zúčastnené regióny na európsku diaľničnú sieť. Urýchlená výstavba rýchlостnej cesty R4 prinesie rozšírenie vzájomnej spolupráce, rozvoj obchodu, cestovného ruchu, prílev zahraničných investícií a tým rozvoj celej ekonomiky v regiónoch Slovenska, Poľska a Maďarska.

Literatúra

- [1] Végh, J.: Problematika rozvoja rýchlostnej cesty R4. In: Rozvoj dopravy v Košiciach a východoslovenskom regióne. Zborník prednášok z konferencie s medzinárodnou účasťou. Košice, 11.-13.9.2002, ISBN 80-232-0209-X, s. 103-108.
- [2] Štúdia: Štúdia východného ťahu sever – juh, vypracovalo konzorcium pod vedením GOPA (štúdia bola financovaná z prostriedkov Phare), jún 1998.
- [3] Štúdia: Aktualizácia predinvestičnej štúdie programu rozvoja diaľnic v SR, vypracoval Dopravoprojekt a. s. Bratislava, august 2001.
- [4] Uebersax, J.: Príprava a realizácia cestných stavieb vo východoslovenskom regióne. In: Rozvoj dopravy v Košiciach a východoslovenskom regióne. Zborník prednášok z konferencie s medzinárodnou účasťou. Košice, 11.-13.9.2002, ISBN 80-232-0209-X, s. 109-114.
- [5] Prokopovič, P. a kol.: Aktualizácia nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest. Materiál na rokovanie vlády SR, Bratislava 11.6.2003.

Recenzovala: doc. Ing. Ivana Kraftová, CSc., Ústav ekonomie, FES, UPa