

Návrh na realizáciu stavby Rýchlostná cesta R4 Prešov – severný obchvat II. etapa v plnom profile a stavby Elektrifikácia úseku trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou v redukovanom variante.

A. Rýchlostná cesta R4 Prešov – severný obchvat II. etapa (realizácia plného profilu stavby)

Obsahom tejto časti predloženého materiálu je informácia týkajúca sa stavby rýchlostná cesta R4 Prešov – severný obchvat II. etapa a významu jej realizácie v plnom profile, ktorú pripravuje Národná diaľničná spoločnosť, a. s. (ďalej len „NDS“). Materiál obsahuje základné údaje o stavbe, informáciu o už vykonaných úkonoch, o súčasnom stave prípravy, výsledky analýzy nákladov a prínosov (ďalej len „CBA“ angl. Cost – Benefit Analysis) a záver, ktorý odzrkadľuje súčasný stav a získané výsledky.

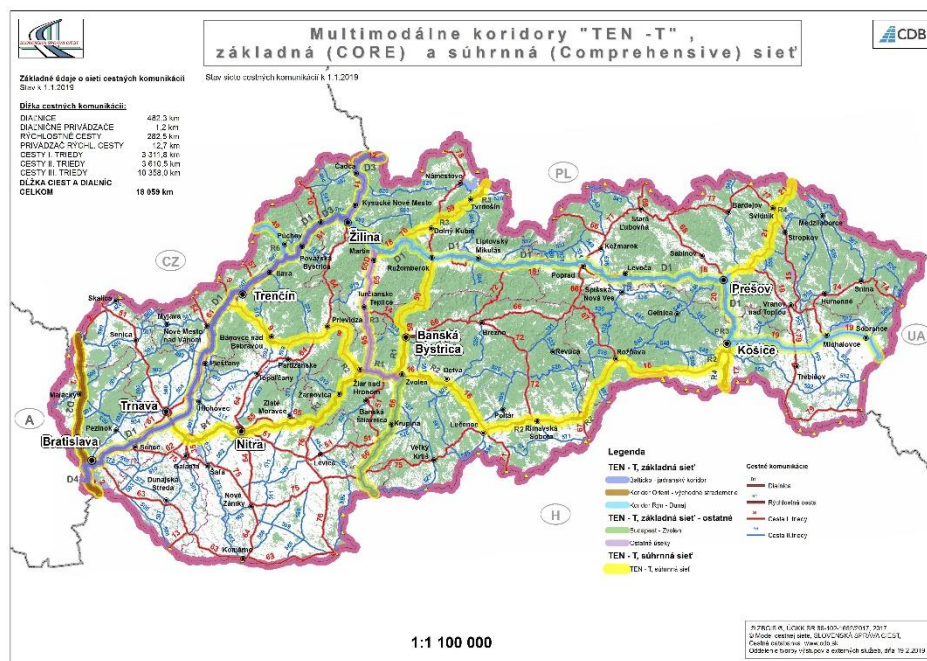
1. Základné údaje a stručný popis stavby

Dĺžka komunikácie:	10,500 km
Kategória komunikácie:	R 24,5/100
Návrhová rýchlosť:	100 km/hod
Dĺžka tunela:	1,831 km (názov: Okruhliak)
Kategória tunela:	2 x T 7,5 jedna tunelová rúra s jednosmernou premávkou
Počet križovatiek:	1 – Kapušany
Počet mostných objektov:	12

Aktuálnu situáciu automobilovej dopravy v uliciach Prešova je možné charakterizovať ako neprijateľnú, nakoľko či už vnútromestská, cieľová a tranzitná doprava vedie po niekoľkých hlavných uliciach a pre ich nedostatočnú kapacitu zaťažuje aj samotné centrum mesta. Križovatky hlavných ulíc s intenzívnymi pohybmi vľavo sú prekážkou plynulej dopravy. Mestské komunikácie sú v zmysle vypracovaných dopravných modelov zaťažované počtom vozidiel od 25 000 až do 35 000 za deň. Hlavné komunikácie, ktoré sa nachádzajú v obytných zónach, sú preťažené a dochádza k prekročeniu hygienických limitov. V súčasnej situácii je takmer nemožné jazdiť po komunikáciách na bicykli a je značne sťažené pohybovať sa pri nich pešo.

Na základe výsledkov zrealizovaných dopravných modelov dôjde k odľahčeniu obytných zón a centra mesta Prešov od tranzitnej dopravy, ale aj od časti vnútromestskej dopravy výstavbou rýchlostnej cesty R4 Prešov – severný obchvat I. a II. etapa v plnom profile spolu s už prebiehajúcou výstavbou diaľnice D1 Prešov západ – Prešov juh.

Nadradená cestná sieť SR sa stala súčasťou transeurópskej dopravnej siete Európskej únie TEN-T. Cestná sieť TEN-T má prvoradý význam pri zabezpečovaní podpory európskej integrácie a hospodárskeho rastu. Súčasťou siete TEN-T na území SR sú diaľnice D1, D2 a D3, rýchlostné cesty R3 a R4 a vybrané cesty I. triedy, ktoré sú vyznačené na mape nižšie.



Rýchlostná cesta R4 je plánovaná v trase hranica MR/SR – Milhošť – Košice – Prešov – Svidník – št. hranica SR/PR v dĺžke 108 km. Navrhnutá trasa rýchlostnej cesty R4 je umiestnená v súlade s koncepciou rozvoja cestnej a diaľničnej siete SR, v súlade s územnoplánovacou dokumentáciou mesta Prešov a podľa záväznej časti územného plánu Prešovského samosprávneho kraja. Zároveň je plánovaná rýchlostná cesta R4 v úseku R4 Prešov – severný obchvat v súlade s programovým vyhlásením vlády SR na roky 2016 - 2020.

Rýchlostná cesta R4 Prešov – severný obchvat je v súlade so Záverečným stanoviskom z posúdenia vplyvov stavby na životné prostredie (EIA) a zároveň bol na ňu vydaný Dodatok č. 1 k Protokolu o vykonaní štátnej expertízy č. 2/2010.

V súčasnosti je vypracovaná dokumentácia pre stavebné povolenie na plný profil rýchlostnej cesty R4 a prebieha majetkovoprávne usporiadanie pozemkov.

2. Pribeh investičnej prípravy stavby

Technická štúdia:	05/2002
Záverečné stanovisko k procesu EIA:	02/2006
Dokumentácia pre územné rozhodnutie:	02/2015
Územné rozhodnutie:	08/2015
Dokumentácia pre stavebné povolenie:	10/2014
Majetkovoprávne usporiadanie pozemkov:	10/2019
Stavebné povolenie:	12/2019
Dokumentácia pre ponuku:	03/2020
Verejné obstarávanie na zhotoviteľa stavby:	03/2020

V roku 2019 bol spracovaný dopravný model mesta Prešov (NDCom Praha), ktorý bol odsúhlasený Ministerstvom financií SR, Útvárom hodnoty za peniaze (ďalej len „UHP“). Následne bola v auguste 2 Výskumným ústavom dopravným v Žiline 019 spracovaná Analýza nákladov a prínosov (CBA) (). Pri spracovaní CBA sa na základe požiadavky MF SR - Utvaru hodnoty za peniaze porovnávalo 6 variantov riešenia dopravy v meste Prešov. Okrem samotného úseku rýchlostnej cesty R4 Prešov – severný obchvat II. etapa bola pre čo najobjektívnejšie porovnanie spracovaná CBA aj pre kombináciu R4 Prešov – severný obchvat II. etapa s inými stavbami a taktiež bola spracovaná CBA samostatne pre R4 Prešov – východný obchvat. Výsledky CBA analýzy sa nachádzajú v ďalšom bode.

3. Výsledky CBA analýzy

	Scenár	Stavebné náklady (€)	ENPV ¹ diskont. (€)	EIRR ² (%)	B/C ³
1	R4 Prešov - severný obchvat II. etapa plný profil bez privádzača Grófske	263 747 159	218 047 215	10.51	1.7308
2	R4 Prešov - severný obchvat II. etapa plný profil s privádzačom Grófske	277 323 673	254 549 923	10.79	1.8091
3	R4 Prešov - severný obchvat II. etapa polovičný profil s privádzačom Grófske	208 135 011	150 439 793	9.66	1.6450
4	R4 Prešov - severný obchvat II. etapa plný profil, západne do Fintíc a polovičný profil, východne od Fintíc s privádzačom Grófske	263 593 673	129 053 524	8.45	1.4299
5	R4 Prešov - severný obchvat II. etapa polovičný profil s privádzačom Grófske a dvojpruhová preložka cesty I/68 v úseku Sabinovská – Košická s úrovňovými križovatkami	376 578 743	30 419 373	5.73	1.0783
6	R4 Prešov - východný obchvat s križovatkou Šalgovík plný profil	202 755 085	174 019 798	11.17	1.9531

4. Záver

Výsledky CBA analýzy jednoznačne potvrdili prínos realizácie stavby v plnom profile. Rozdiel výnosov, ako potvrdzuje aj tabuľka vyššie, je minimálny. V CBA bol vyhodnotený ako mierne výhodnejší scenár R4 Prešov – východný obchvat, avšak táto stavba je na úplnom začiatku investičnej prípravy. Tento variant nebol environmentálne posúdený, čo môže spôsobiť značné navýšenie nákladov v ďalšej príprave, predĺženie času realizácie a teda aj zníženie jeho ekonomickej efektívnosti. Naproti tomu je stavba R4 Prešov – severný obchvat II. etapa z pohľadu investičnej prípravy majetkovoprávne usporiadaná, má vypracovanú dokumentáciu pre stavebné povolenie, a teda je pripravená na realizáciu.

Privádzač Grófske nemá začatý žiadny stupeň projektovej prípravy, ale vzhľadom k pozitívnemu prínosu posudzovaného privádzača Grófske je potrebné začať s jeho prípravou a následnou realizáciou, pričom počas prípravy sa spresnia technické a ekonomické aspekty.

¹ ENPV - Ekonomická čistá súčasná hodnota

² EIRR - Ekonomická miera návratnosti

³ B/C - Pomer prínosov a nákladov

Z vyššie uvedeného je potrebné realizovať scenár R4 Prešov – severný obchvat II. etapa plný profil bez privádzača Grófske. Privádzač Grófske sa bude následne realizovať až po ukončení všetkých potrebných stupňov projektovej prípravy.

B. Elektrifikácia úseku trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou

Obsahom tejto časti predloženého materiálu je informácia o stavbe *Elektrifikácia úseku trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou*, o už vykonaných úkonoch, o súčasnom stave prípravy, výsledky analýzy nákladov a prínosov (ďalej len „CBA“ angl. Cost – Benefit Analysis) získané výsledky a záver, ktorý popisuje jednotlivé varianty realizácie stavby.

1. Základné údaje a stručný popis stavby

Projekt *Elektrifikácia úseku trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou* (ďalej len „projekt“) pozostáva z viacerých technologicky a dopravne previazaných stavebných častí:

- elektrifikácia,
- výmena a modernizácia zabezpečovacieho zariadenia,
- rekonštrukcia železničného zvršku a spodku, vrátane úpravy nástupísk.

Realizáciou tohto projektu sa dosiahne úspora na cestovnej dobe u osobných vlakoch oproti súčasnosti až o 11 minút na 32 km dĺžke trate, čo je nezanedbateľný faktor.

Projekt je v súčasnej dobe naplánovaný vo forme úpravy zabezpečovacieho zariadenia a koľají súbežne s elektrifikáciou trate (teda súbežnou realizáciou všetkých troch stavebne previazaných častí). Realizácia zabezpečovacieho zariadenia s časovým odstupom od realizácie ostatných častí projektu, to znamená úplne samostatne s odstupom niekoľkých rokov zvýši jeho aktuálny rozpočtový náklad o cca 12-14%. Zároveň nasadenie elektrických vozidiel na trať, ktorá nebude spĺňať rýchlostné parametre, bude neefektívne a najvyššia rýchlosť, ktorou vozidlá budú môcť jazdiť bude len 65-80 km/h, čím sa znehodnotí samotný efekt elektrifikácie, keďže takéto vozidlá majú minimálnu technickú rýchlosť 100 km/h.

Z vyššie uvedeného vyplýva, že nerealizovaním niektorej zo stavebných častí sa výrazne znížia predpokladané faktory ovplyvňujúce efektívnosť, hospodárnosť a účelnosť vynaložených prostriedkov.

Traťový úsek Košice – Moldava nad Bodvou bol, po konzultáciách s Európskou komisiou, zaradený do procesu liberalizácie vrátane zámeru elektrifikovať trať, na základe čoho bolo v Európskom vestníku vydané oznámenie o zámere SR vyhlásiť verejnú súťaž na dopravné služby vo verejnom záujme.

2. Sumarizácia doteraz vynaložených finančných prostriedkov do projektovej dokumentácie a výsledky CBA

Projekt je v súčasnej dobe už vo vysokom stupni projektovej prípravy, nadväzuje na výstavbu terminálu integrovanej osobnej prepravy Moldava nad Bodvou mesto (je jeho pokračovaním).

Nižšie uvedený tabuľkový prehľad poukazuje o už vynaložených finančných prostriedkoch na prípravu

Úhrada predmetu plnenia podľa zdrojov financovania		EÚ	ŠR	Vlastné zdroje - PD	Vlastné zdroje - MPV	Kapitálové transfery - MPV
Zámer EIA	43 000,00 €	36 550,00 €	6 450,00 €			
IČ pre Zámer EIA	10 000,00 €	8 500,00 €	1 500,00 €			
Zámer EIA vrátane IČ	53 000,00 €	45 050,00 €	7 950,00 €			
Zámer DSZ	160 800,00 €	136 680,00 €	24 120,00 €			
IČ pre DSZ	21 000,00 €	17 850,00 €	3 150,00 €			
Zámer DSZ vrátane IČ	181 800,00 €	154 530,00 €	27 270,00 €			
DÚR	529 926,00 €	450 437,10 €	79 488,90 €			
IČ pre DÚR	60 700,00 €	51 595,00 €	9 105,00 €			
Spolu DÚR	590 626,00 €	502 032,10 €	88 593,90 €			
Posúdenie TSI DÚR	20 000,00 €	17 000,00 €	3 000,00 €			
DSPRS	802 600,00 €	477 547,00 €	84 273,00 €	240 780,00 €		
IČ pre DSPRS	89 000,00 €			89 000,00 €		
IČ pre DSPRS dočasné zábery	21 000,00 €			21 000,00 €		
Spolu DSPRS	912 600,00 €	477 547,00 €	84 273,00 €	350 780,00 €		
MPV	189 675,00 €	26 031,25 €	4 593,75 €		90 362,50 €	68 687,50 €
DVZ	47 000,00 €			47 000,00 €		
Správne a iné poplatky	14 129,33 €	2 643,58 €	466,52 €	2 208,50 €	8 810,73 €	
Spolu	2 008 830,33 €	1 224 833,93 €	216 147,17 €	399 988,50 €	99 173,23 €	68 687,50 €

V roku 2018 bola spracovaná štúdia realizovateľnosti (vrátane CBA), ktorá porovnávala 3 varianty technického riešenia projektu *Elektrifikácia úseku trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou* (základný, redukovaný, minimálny) s variantom „bez projektu“, to znamená ponechanie traťového úseku v pôvodnom stave. Štúdia realizovateľnosti bola následne predložená na hodnotenie MF SR - Útvaru hodnoty za peniaze. Výsledky CBA analýzy potvrdili prínos realizácie stavby v redukovanom a minimálnom variante.

Porovnanie variantov podľa CBA (štúdie uskutočniteľnosti)

Variant	Investičné náklady	NPV spolu náklady*	NPV prínosy	NPV (eur)	IRR	BCR
<i>Základný</i>	74 mil. eur	36 mil. eur	36 mil. eur	- 656 433	4,90 %	0,98
<i>Redukovaný</i>	58 mil. eur	28 mil. eur	36 mil. eur	7 414 492	6,28 %	1,24
<i>Minimálny</i>	41 mil. eur	27 mil. eur	36 mil. eur	8 060 261	6,60 %	1,27

*Po odpočítaní prevádzkovej úspory a zostatkovej hodnoty

Zdroj: CBA analýza

Stručný popis variantov hodnotených v CBA:

Minimálny variant pozostáva výlučne z elektrifikácie trate.

Redukovaný variant pozostáva z elektrifikácie trate a modernizácie zabezpečovacieho zariadenia na totožnom úseku elektrifikácie tzn. Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou a z rekonštrukcie železničného zvršku a spodku, vrátane úpravy nástupísk.

Základný variant rozširuje redukovaný variant o modernizáciu zabezpečovacieho zariadenia na nadväzujúcom úseku Barca – Haniska pri Košiciach, vrátane samotnej stanice Haniska.

3. Záver

Realizáciou projektu v redukovanom variante sa dosiahne zrýchlenie železničnej dopravy a skrátenie cestovnej doby. Cestovný čas železničnou dopravou je pre lokality centrum,

východných a severných častí Košíc kratší ako cestovanie autobusovou dopravou. Zároveň sa dosiahne zníženie znečistenia životného prostredia, zníženie skleníkových plynov, zníženie nehodovosti a zníženie hluku. V nemalej miere sa prispeje k zlepšeniu dopravnej obslužnosti územia, k úspore času pre dochádzku do USS Košice, kde sa predpokladá umožnenie vstupu zamestnancov aj tzv. nákladným vchodom v blízkosti železničnej zastávky Hutníky a následnej úpravy vnútropodnikovej dopravy v areáli USS Košice (úspora na rozhraní 35-42 minút oproti súčasnosti), k zníženiu prevádzkových nákladov vozidiel, k zníženiu kongescií v meste Košice a zmierneniu nárastu individuálnej automobilovej prepravy predovšetkým v meste Košice a v oblasti Moldava nad Bodvou. Náklady na realizáciu redukovaného variantu sú vo výške 57,6 mil. € (elektrifikácia 17,7 mil., signalizačné a telekomunikačné zariadenia 17,6 mil., železničný zvršok a spodok 12,3 mil., oznamovacie a zabezpečovacie zariadenia 4,0 mil., nástupiská a budovy 2,6 mil., dozorovanie stavby 1,8 mil., vyvolané investície a ostatné 1,6 mil.).

Realizovaním minimálneho variantu by sa nedosiahla väčšina z vyššie uvedených benefitov, prípadne by sa naplnili len vo výrazne nižších hodnotách.

Nerealizovaním ani len samotnej elektrifikácie na tejto trati hrozí riziko nenaplnenia výkonnostných ukazovateľov prioritnej osi 5 OPII ohľadne limitov rozširovania elektrifikovaných tratí v podmienkach SR.

Elektrifikáciou úseku trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou sa odstráni posledná neelektrifikovaná trať zaústená do Košíc s možnosťou optimálneho zapojenia dopravy na tejto trati do pripravovaného Integrovaného dopravného systému Košického samosprávneho kraja, vybuduje sa bezbariérový nástup a výstup pre pohyb imobilných a ťažko telesne postihnutých.

Projekt je z pohľadu investičnej prípravy majetkovoprávne usporiadaný, má vysoký stupeň projektovej prípravy a je pripravený na realizáciu.

Na základe vyššie uvedených faktov je účelné realizovať projekt v redukovanom variante.