Príloha č. 1

Najvýznamnejšie výsledky, ktoré vyplynuli z intervencií alokovaných na projekty PO6 OPII

pri dosahovaní špecifického cieľa 6.2

OBSAH

[Zoznam Tabuliek 3](#_Toc110239853)

[Zoznam grafov 4](#_Toc110239854)

[ÚVOD 5](#_Toc110239855)

[1. I/77 Bardejov juhozápadný obchvat, II. fáza 6](#_Toc110239856)

[1.1 Hodnotenie sociálnoekonomických vplyvov poskytnutej intervencie na projekt 8](#_Toc110239857)

[1.2 Prínosy projektu z pohľadu bezpečnosti cestnej premávky 18](#_Toc110239858)

[1.3 Prínosy projektu z pohľadu zníženia environmentálnych záťaží a hlučnosti 19](#_Toc110239859)

[1.4 Širšie sociálnoekonomické efekty 19](#_Toc110239860)

[2. I/66 Brezno – obchvat, I. etapa – 2. fáza 23](#_Toc110239861)

[2.1 Hodnotenie sociálnoekonomických vplyvov poskytnutej intervencie na projekt 25](#_Toc110239862)

[2.2 Prínosy projektu z pohľadu bezpečnosti cestnej premávky 34](#_Toc110239863)

[2.3 Prínosy projektu z pohľadu zníženia environmentálnych záťaží a hlučnosti 34](#_Toc110239864)

[2.4 Širšie sociálnoekonomické efekty 35](#_Toc110239865)

[3. Rekonštrukcia cesty I/65 Turčianske Teplice – Príbovce 38](#_Toc110239866)

[3.1 Hodnotenie sociálnoekonomických vplyvov poskytnutej intervencie na projekt 40](#_Toc110239867)

[3.2 Prínosy projektu z pohľadu bezpečnosti cestnej premávky 49](#_Toc110239868)

[3.3 Prínosy projektu z pohľadu zníženia environmentálnych záťaží a hlučnosti 49](#_Toc110239869)

[3.4 Širšie sociálnoekonomické efekty 50](#_Toc110239870)

[4. I/77 Smilno - Svidník, rekonštrukcia cesty, druhá fáza 53](#_Toc110239871)

[4.1 Hodnotenie sociálnoekonomických vplyvov poskytnutej intervencie na projekt 55](#_Toc110239872)

[4.2 Prínosy projektu z pohľadu bezpečnosti cestnej premávky 64](#_Toc110239873)

[4.3 Prínosy projektu z pohľadu zníženia environmentálnych záťaží a hlučnosti 64](#_Toc110239874)

[4.4 Širšie sociálnoekonomické efekty 65](#_Toc110239875)

[Sumárne zhodnotenie najvýznamnejších výsledkov z intervencií do vybranej vzorky projektov ŠC 6.2 69](#_Toc110239876)

# Zoznam Tabuliek

[Tabuľka č. 1: Počet obyvateľov a veková štruktúra 9](#_Toc110239639)

[Tabuľka č. 2: Úspora času v cestnej doprave na cestách I. triedy (EUR) 15](#_Toc110239640)

[Tabuľka č. 3: Priemerné prejazdné rýchlosti vozidiel 16](#_Toc110239641)

[Tabuľka č. 4: Jestvujúca cesta I/77 – intravilán 17](#_Toc110239642)

[Tabuľka č. 5: Jestvujúca cesta I/77 – extravilán 17](#_Toc110239643)

[Tabuľka č. 6: Nová cesta I/77 v meste Bardejov – intravilán 17](#_Toc110239644)

[Tabuľka č. 7: Nová cesta I/77 – extravilán 17](#_Toc110239645)

[Tabuľka č. 8: Počet nezamestnaných osôb k 31. 12. 20](#_Toc110239646)

[Tabuľka č. 9: Počet podnikateľských subjektov k 31. 12. 21](#_Toc110239647)

[Tabuľka č. 10: Počet obyvateľov a veková štruktúra 26](#_Toc110239648)

[Tabuľka č. 11: Úspora času v cestnej doprave na cestách I. triedy (EUR) 31](#_Toc110239649)

[Tabuľka č. 12: Priemerné prejazdné rýchlosti vozidiel 32](#_Toc110239650)

[Tabuľka č. 13: Počet nezamestnaných osôb k 31. 12. 35](#_Toc110239651)

[Tabuľka č. 14: Počet podnikateľských subjektov k 31. 12. 36](#_Toc110239652)

[Tabuľka č. 15: Počet obyvateľov a veková štruktúra 41](#_Toc110239653)

[Tabuľka č. 16: Úspora času v cestnej doprave na cestách I. triedy (EUR) 45](#_Toc110239654)

[Tabuľka č. 17: Priemerné prejazdné rýchlosti vozidiel 46](#_Toc110239655)

[Tabuľka č. 18: Rozdelenie cesty I/65 z hľadiska dopravného zaťaženia – intravilán 47](#_Toc110239656)

[Tabuľka č. 19: Rozdelenie cesty I/65 z hľadiska dopravného zaťaženia – extravilán 48](#_Toc110239657)

[Tabuľka č. 20: Počet nezamestnaných osôb k 31. 12. 50](#_Toc110239658)

[Tabuľka č. 21: Počet podnikateľských subjektov k 31. 12. 51](#_Toc110239659)

[Tabuľka č. 22: Počet obyvateľov a veková štruktúra 55](#_Toc110239660)

[Tabuľka č. 23: Úspora času v cestnej doprave na cestách I. triedy (EUR) 61](#_Toc110239661)

[Tabuľka č. 24: Priemerné prejazdné rýchlosti vozidiel 62](#_Toc110239662)

[Tabuľka č. 25: Počet nezamestnaných osôb k 31. 12. 65](#_Toc110239663)

[Tabuľka č. 26: Počet podnikateľských subjektov k 31. 12. 66](#_Toc110239664)

[Tabuľka č. 27: Ukazovatele výstupu na úrovni investičnej priority 7b) 69](#_Toc110239665)

[Tabuľka č. 28: Úspora času v cestnej doprave na cestách I. triedy (EUR) 71](#_Toc110239666)

[Tabuľka č. 29: Porovnanie úspor času a vynaložených investičných nákladov - pôvodná verzia CBA 77](#_Toc110239667)

[Tabuľka č. 30: Porovnanie úspor času a vynaložených investičných nákladov - verzia č. 1 77](#_Toc110239668)

[Tabuľka č. 31: Porovnanie úspor času a vynaložených investičných nákladov - verzia č. 2 78](#_Toc110239669)

# Zoznam grafov

[Graf č. 1: Trend vývoja počtu nezamestnaných osôb 20](#_Toc109383480)

[Graf č. 2: Trend vývoja počtu podnikateľských subjektov 22](#_Toc109383481)

[Graf č. 3: Trend vývoja počtu nezamestnaných osôb 36](#_Toc109383482)

[Graf č. 4: Trend vývoja počtu podnikateľských subjektov 37](#_Toc109383483)

[Graf č. 5: Trend vývoja počtu nezamestnaných osôb 51](#_Toc109383484)

[Graf č. 6: Trend vývoja počtu podnikateľských subjektov 52](#_Toc109383485)

[Graf č. 7: Trend vývoja počtu nezamestnaných osôb 66](#_Toc109383486)

[Graf č. 8: Trend vývoja počtu podnikateľských subjektov 67](#_Toc109383487)

[Graf č. 9: Podiel úspor času v hodnotených projektoch na cieľovej hodnote ukazovateľa úspor času (2023) 72](#_Toc109383488)

# ÚVOD

V rámci dopadového hodnotenia boli hodnotené 4 zrealizované investičné projekty, ktoré predstavujú reprezentatívnu vzorku podľa predmetu realizácie projektov v rámci špecifického cieľa 6.2 na rôznych miestach Slovenska. Jedná sa o tieto projekty:

* I/77 Bardejov juhozápadný obchvat, II. fáza
* I/66 Brezno – obchvat, I. etapa – 2. fáza
* Rekonštrukcia cesty I/65 Turčianske Teplice – Príbovce
* I/77 Smilno – Svidník, rekonštrukcia cesty, druhá fáza

Uvedené projekty majú väzbu na aktivitu A. Výstavba a modernizácia ciest I. triedy s cieľom zvýšenia bezpečnosti a plynulosti dopravy (mimo TEN-T CORE, mimo TEN-T). Prvé dva projekty sú zamerané na vybudovanie novej cestnej komunikácie – obchvatu spadajúcej do kategórie ciest I. triedy a druhé dva na rekonštrukciu jestvujúcej cesty I. triedy.

V ďalšom texte posudzujme najvýznamnejšie výsledky, ktoré vyplynuli z intervencií do vyššie uvedených projektov.

# I/77 Bardejov juhozápadný obchvat, II. fáza

Číslo projektu: 311061B947

Prijímateľ: Slovenská správa ciest

Obdobie realizácie: apríl 2015 – december 2017

|  |  |
| --- | --- |
| Celkové oprávnené výdavky EUR (podľa Zmluvy o NFP) | 16 696 072,38 EUR |
| Zúčtované/preplatené prostriedky (NFP) | 14 947 270,73 EUR |
|  |  |
| Zakontrahované NFP – EÚ zdroj | 14 191 661,52 EUR |
| Čerpanie – EÚ zdroj | 12 705 180,12 EUR |

Predmetom projektu bolo vybudovanie novej cestnej komunikácie – obchvatu, ktorá umožnila odklonenie dopravy mimo zastavené územie intravilánu mesta Bardejov. Novovybudovaná cesta sa stala súčasťou siete ciest I. triedy pod označením I/77. Nachádza sa v Prešovskom kraji v celkovej dĺžke 5,310 km. Tvorí ju nová cestná komunikácia o dĺžke 3,9 km a rekonštrukcia jestvujúcej komunikácie o dĺžke 1,41 km. Juhozápadný obchvat zodpovedá kategórii C 11,5/80 s jazdnými pruhmi šírky 2 x 3,5 m a spevnenou krajnicou šírky 2 x 1,5 m. Cesta I/77 tvorí základný komunikačný systém na území severovýchodného Slovenska.

Projekt sledoval tieto ciele:

* Vybudovanie obchvatu, ktorý umožní odklon dopravy mimo zastavané územie mesta
* Zvýšenie plynulosti a bezpečnosti účastníkov cestnej premávky
* Zlepšenie životného prostredia obyvateľov mesta
* Zvýšenie bezpečnosti obyvateľov v centre mesta
* Poskytnutie vyššieho dopravného komfortu užívateľom obchvatu
* Zlepšenie kvality dopravy
* Zníženie časových strát

Na základe zosumarizovania dostupných informácií o cieľoch, vecnom riešení a prínosoch daného projektu je možné v stručnosti charakterizovať tzv. stav „pred projektom“, resp. stav v prípade, že by sa daný projekt nerealizoval v porovnaní so stavom „po realizácii projektu“ vďaka poskytnutej intervencii nasledovne:

Stav „pred projektom“, resp. stav v prípade, že by sa projekt nerealizoval

* jestvujúca cesta kategórie C 7,5/60 vykazovala mnoho nedostatkov a nezabezpečovala požadovaný komfort jazdy
* nevyhovujúce technické a dopravné parametre boli často zdrojom dopravných nehôd, a to aj s tragickými následkami
* cesta dlhodobo patrila medzi nehodové úseky; nerealizácia projektu a predpokladaný nárast dopravného zaťaženia by sa s veľkou pravdepodobnosťou odzrkadlil na zvýšení počtu nehôd a zhoršení bezpečnosti všetkých účastníkov cestnej premávky
* jestvujúca cesta bola situovaná priamo v zastavanom území sídelných útvarov, čo sa negatívne odzrkadľovalo na životnom prostredí (emisie, hluk, otrasy z dopravy) a kvalite života obyvateľov mesta
* nerealizácia projektu by neviedla k odľahčeniu komunikačnej siete v intraviláne mesta ani k zvýšeniu dopravného komfortu[[1]](#footnote-1) pre obyvateľov regiónu a jeho návštevníkov

Stav „po realizácii projektu“ vďaka poskytnutej intervencii

* vybudovanie novej cestnej komunikácie – obchvatu o dĺžke 5,310 km
* vyššia kapacita komunikácie a poskytnutie vyššieho dopravného komfortu jej užívateľom (kategória cesty C 11,5/80)
* obchvat umožnil odklonenie dopravy mimo zastavané územie
* odklon tranzitnej dopravy zlepšil dostupnosť a rýchlejší prejazd do cieľových destinácií účastníkov cestnej premávky
* odklonenie dopravy mimo historické centrum mesta Bardejov umožňuje lepšie rozvíjať turizmus v lokalite
* prerozdelenie dopravy medzi pôvodnú cestu a novovybudovaný obchvat viedlo k zníženiu dopravného zaťaženia na pôvodnej komunikácii vrátane centra mesta
* zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky a zvýšenie bezpečnosti obyvateľov v zastavanom území mesta Bardejov
* zlepšenie plynulosti cestnej premávky
* zníženie nehodovosti
* úspora jazdného času
* zvýšenie priemernej rýchlosti
* skvalitnenie životného prostredia – zníženie emisií z cestnej dopravy
* zníženie hlučnosti cestnej premávky – úspory hluku a vybudovanie protihlukových stien o dĺžke 1 166 m

Podľa informácií uvedených v monitorovacích správach, v dotazníku (pre prijímateľa – SSC) k dopadovému hodnoteniu projektu a tiež na základe verejne dostupných údajov možno konštatovať, že uvedené ciele sa realizáciou predmetného projektu podarilo dosiahnuť, o čom v konečnom dôsledku svedčia aj naplnené ukazovatele výstupu a priebežne aj ukazovatele výsledku projektu.

Výstupy projektu

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Ukazovateľ | |  | Rok | Miera plnenia |
| P0003 | Celková dĺžka novovybudovaných ciest (cesty I. triedy) (km) | 3,9000 | 2017 | 100 % |
| P0015 | Celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných ciest (I. triedy) (km) | 1,4100 | 2017 | 100 % |
| P0111 | Percento fyzického pokroku z celkovej dĺžky novej a/alebo technicky zhodnotenej infraštruktúry (%) | 100 | 2017 | 100 % |
| P0243 | Počet odstránených kritických nehodových lokalít a kolíznych bodov na cestách I. triedy (počet) | 1 | 2017 | 100 % |

Výsledky projektu

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Ukazovateľ | |  | Rok | Stav  k 31. 12. 2020 | Miera plnenia |
| P0644 | Úspora času v cestnej doprave na cestách I. triedy (EUR) | 3 133 246,00 | 2021 | 3 048 434,00 | 97,29 % |
| P0667 | Úspora produkcie emisií NO2 (vplyvom výstavby ciest I. triedy) (tona) | 0,3730 | 2021 | 0,367 | 98,39 % |
| P0674 | Úspora produkcie emisií PM10 (vplyvom výstavby ciest I. triedy) (tona) | 0,1740 | 2021 | 0,172 | 98,85 % |

# Hodnotenie sociálnoekonomických vplyvov poskytnutej intervencie na projekt

Charakteristika územia

Juhozápadný obchvat mesta Bardejov je situovaný mimo zastavaného územia v Prešovskom kraji v okrese Bardejov.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Cesty I. triedy (km) | Rozloha (km2) | Počet obyvateľov |
| Okres Bardejov | 45,201 | 936 | 76 012 |
| Prešovský kraj | 631,409 | 8 973 | 808 931 |

Zdroj: Prehľad údajov o cestnej sieti SR, SSC, stav k 1. 1. 2022

Nová cestná komunikácia I/77 prechádza katastrálnymi územiami: Bardejov a Mokroluh. V širšom kontexte ovplyvňuje aj dopravné správanie obyvateľov neďalekých obcí, ako sú Rokytov, Tarnov, Gerlachov, Sveržov, Kurov, Kružlov. Vrátane týchto obcí počet obyvateľov dotknutého územia v roku 2021 dosiahol 35 675. Ako naznačujú údaje z nižšie uvedenej tabuľky v priebehu obdobia 2010 – 2021 bol zaznamenaný pokles počtu obyvateľov v meste Bardejov, naopak v obciach došlo k jeho nárastu.

Tabuľka č. 1: Počet obyvateľov a veková štruktúra

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Počet obyvateľov | Veková štruktúra obyvateľov  2021 | | | Podiel ekonomicky aktívnych obyvateľov na počte obyvateľov (%) |
| 2021 | do 14 r. | 15 - 64 r. | 65 r. a viac | 2021 |
| Bardejov | 30 579 | 4 421 | 20 760 | 5 398 | 67,89 |
| Mokroluh | 768 | 102 | 523 | 143 | 68,10 |
| Rokytov | 558 | 103 | 384 | 71 | 68,82 |
| Tarnov | 413 | 73 | 291 | 49 | 70,46 |
| Gerlachov | 1 039 | 208 | 693 | 138 | 66,70 |
| Sveržov | 628 | 143 | 424 | 61 | 67,52 |
| Kurov | 698 | 182 | 440 | 76 | 63,04 |
| Kružlov | 992 | 143 | 674 | 175 | 67,94 |
| Spolu | 35 675 | 35 675 | | | 67,80 |

Zdroj: http://datacube.statistics.sk/#!/view/sk/VBD\_DEM/om7006rr/v\_om7006rr\_00\_00\_00\_sk

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Počet obyvateľov | Počet obyvateľov | Počet obyvateľov | Zmena | Zmena |
| 2021 | 2015 | 2010 | 2021/2015 | 2021/2010 |
| Bardejov | 30 579 | 32 912 | 33 362 | 0,93 | 0,92 |
| Mokroluh | 768 | 730 | 727 | 1,05 | 1,06 |
| Rokytov | 558 | 562 | 556 | 0,99 | 1,00 |
| Tarnov | 413 | 381 | 386 | 1,08 | 1,07 |
| Gerlachov | 1 039 | 1 053 | 1 003 | 0,99 | 1,04 |
| Sveržov | 628 | 593 | 554 | 1,06 | 1,13 |
| Kurov | 698 | 613 | 579 | 1,14 | 1,21 |
| Kružlov | 992 | 1 040 | 994 | 0,95 | 1,00 |
| Spolu | 35 675 | 37 884 | 38 161 | 0,94 | 0,93 |

Zdroj: http://datacube.statistics.sk/#!/view/sk/VBD\_DEM/om7012rr/v\_om7012rr\_00\_00\_00\_sk

Dopravné toky (intenzita dopravy)

U cestných stavieb je významným parametrom intenzita cestnej dopravy – konkrétne ročný priemer denných intenzít (RPDI), ktorý umožňuje stanoviť dopravnú prognózu a významným spôsobom determinuje výsledkové ukazovatele projektu – úspora času, nehodovosť, environmentálne prínosy. V pôvodnej verzii CBA v prognóze dopravy boli použité intenzity dopravy z Dopravno-inžinierskeho prieskumu (Dopravoprojekt, a.s., 2010) a výhľadové rastové koeficienty dopravy pre VÚC Prešov vypracované dodávateľom prieskumu. Pri porovnaní hodnôt RPDI nameraných od roku 2005 možno konštatovať, že intenzita dopravy osobných aj nákladných vozidiel na dotknutom úseku kontinuálne narastala.

V rámci predmetného dopadového hodnotenia bola prognóza dopravy aktualizovaná. Konkrétne boli spracované dve verzie aktualizácie prognózy dopravy. Tento prístup sme zvolili v snahe aplikovať isté znaky metódy kontrafaktuálnej analýzy[[2]](#footnote-2). Zároveň sme sa snažili zohľadniť odporúčanie MDV SR pre stanovenie dopravných tokov a tiež využiť výsledky dopravného prieskumu SSC realizovaného v roku 2020[[3]](#footnote-3). Súčasne plníme tým požiadavku vyplývajúcu zo zadania, a to zanalyzovať vzťah ukazovateľov výsledku a zmeny dopravných tokov. Spracovali sme tak aktualizáciu prognózy dopravy vo verzii č. 1 a aktualizáciu prognózy dopravy vo verzii č. 2, pričom v oboch verziách počítame s poskytnutím intervencie na realizáciu projektu. Vzhľadom na to, že prognóza dopravy vo verzii č. 2 vychádza z aktuálneho dopravného prieskumu (t. j. z aktualizovaných hodnôt RPDI z roku 2020), kvantifikácia ukazovateľov v zmysle tejto verzie výpočtu je reálnejšia.

Vo verzii č. 1 bola prognóza dopravy aktualizovaná tak, že pôvodné prognózované hodnoty RPDI uvádzané v CBA v scenári „bez projektu“ a tiež v scenári „s projektom“ boli upravené na úroveň 72 %[[4]](#footnote-4). Údaje za rok 2010 a 2015 boli stanovené podľa výsledkov celoštátneho sčítania dopravy v týchto rokoch, údaje od roku 2016 boli znížené na spomínaných 72 %. Zároveň je potrebné zdôrazniť, že hodnoty RPDI za rok 2010 boli znížené o 12 % v zmysle všeobecného odporúčania SSC v dôsledku zmeny metodiky[[5]](#footnote-5). Táto zmena bola prirodzene aplikovaná aj vo verzii č. 2.

Vo verzii č. 2 boli pre stanovenie historických údajov RDPI použité výsledky z celoštátnych sčítaní dopravy v rokoch 2010 a 2015 a pre výpočet prognózy boli využité výhľadové koeficienty dopravy v zmysle TP 070[[6]](#footnote-6). V roku 2020 SSC vykonala krátkodobé dopravné prieskumy na základe 4-hodinových manuálnych sčítaní realizovaných v jednotlivých sčítacích termínoch na verejne prístupných pozemných komunikáciách. Pre novú cestnú komunikáciu I/77 v rámci uvedeného prieskumu bol sčítacím miestom Mokroluh a samotný obchvat. Prognóza dopravy vo verzii č. 2 bola tak stanovená na základe aktualizovaných hodnôt z roku 2020.

Dve verzie aktualizácie prognózy dopravy sú uplatnené aj v prílohách č. 2 a 3 záverečnej správy.

V tabuľkách nižšie uvádzame prognózu dopravy na báze RDPI za roky 2015 (pred realizáciou projektu), 2018 (po realizácii projektu), 2023 a 2025 v členení:

* pôvodná verzia CBA
* verzia č. 1
* verzia č. 2.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| RPDI | | | | | | | |
| Pôvodná verzia CBA | | | 2015 | 2018 | 2021 | 2023 | 2025 |
| "Bez projektu" | OV - I/77 pôvodná | Bardejov ul. Štefánikova | 6 760 | 6 971 | 7 103 | 7 164 | 7 214 |
| OV - I/77 pôvodná | Bardejov ul. Dlhý rad | 10 639 | 10 970 | 11 179 | 11 278 | 11 363 |
| OV - I/77 pôvodná | Mokroluh - Bardejov | 4 662 | 4 807 | 4 898 | 4 940 | 4 975 |
| NV - I/77 pôvodná | Bardejov ul. Štefánikova | 1 193 | 1 230 | 1 254 | 1 265 | 1 274 |
| NV - I/77 pôvodná | Bardejov ul. Dlhý rad | 2 027 | 2 090 | 2 130 | 2 149 | 2 165 |
| NV - I/77 pôvodná | Mokroluh - Bardejov | 823 | 849 | 865 | 872 | 878 |
|  |  |  | 2015 | 2018 | 2021 | 2023 | 2025 |
| "S projektom" | OV - I/77 pôvodná | Bardejov ul. Štefánikova | 3 377 | 3 483 | 3 549 | 3 580 | 3 605 |
| OV - I/77 pôvodná | Bardejov ul. Dlhý rad | 6 560 | 6 764 | 6 894 | 6 956 | 7 011 |
| OV - I/77 pôvodná | križovatka Pod Dúbravou - Bardejov | 4 662 | 4 807 | 4 898 | 4 940 | 4 975 |
| OV - I/77 nová | Mokroluh - križovatka Pod Dúbravou | 4 662 | 4 807 | 4 898 | 4 940 | 4 975 |
| OV - I/77 nová | križovatka Pod Dúbravou - Družba | 4 662 | 4 807 | 4 898 | 4 940 | 4 975 |
| OV - I/77 nová | križovatka Družba - Mihaľov | 3 341 | 3 446 | 3 511 | 3 541 | 3 566 |
| OV - I/77 nová | križovatka Mihaľov - Harčarovka | 2 403 | 2 479 | 2 526 | 2 547 | 2 565 |
| NV - I/77 pôvodná | Bardejov ul. Štefánikova | 597 | 616 | 627 | 632 | 637 |
| NV - I/77 pôvodná | Bardejov ul. Dlhý rad | 1 251 | 1 289 | 1 314 | 1 326 | 1 337 |
| NV - I/77 pôvodná | križovatka Pod Dúbravou - Bardejov | 823 | 849 | 865 | 872 | 878 |
| NV - I/77 nová | Mokroluh - križovatka Pod Dúbravou | 823 | 849 | 865 | 872 | 878 |
| NV - I/77 nová | križovatka Pod Dúbravou - Družba | 823 | 849 | 865 | 872 | 878 |
| NV - I/77 nová | križovatka Družba - Mihaľov | 637 | 657 | 670 | 675 | 680 |
| NV - I/77 nová | križovatka Mihaľov - Harčarovka | 459 | 473 | 482 | 486 | 489 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |
| Verzia č. 1 | | | 2015 | 2018 | 2021 | 2023 | 2025 |
| "Bez projektu" | OV - I/77 pôvodná | Bardejov ul. Štefánikova | 10 136 | 5 019 | 5 114 | 5 158 | 5 194 |
| OV - I/77 pôvodná | Bardejov ul. Dlhý rad | 10 136 | 7 898 | 8 049 | 8 120 | 8 182 |
| OV - I/77 pôvodná | Mokroluh - Bardejov | 5 985 | 3 461 | 3 527 | 3 557 | 3 582 |
| NV - I/77 pôvodná | Bardejov ul. Štefánikova | 1 304 | 886 | 903 | 910 | 917 |
| NV - I/77 pôvodná | Bardejov ul. Dlhý rad | 1 304 | 1 504 | 1 533 | 1 547 | 1 559 |
| NV - I/77 pôvodná | Mokroluh - Bardejov | 705 | 611 | 623 | 628 | 632 |
|  |  |  | 2015 | 2018 | 2021 | 2023 | 2025 |
| "S projektom" | OV - I/77 pôvodná | Bardejov ul. Štefánikova | 10 136 | 2 508 | 2 555 | 2 577 | 2 596 |
| OV - I/77 pôvodná | Bardejov ul. Dlhý rad | 10 136 | 4 870 | 4 964 | 5 008 | 5 048 |
| OV - I/77 pôvodná | križovatka Pod Dúbravou - Bardejov | 5 985 | 3 461 | 3 527 | 3 557 | 3 582 |
| OV - I/77 nová | Mokroluh - križovatka Pod Dúbravou |  | 3 461 | 3 527 | 3 557 | 3 582 |
| OV - I/77 nová | križovatka Pod Dúbravou - Družba |  | 3 461 | 3 527 | 3 557 | 3 582 |
| OV - I/77 nová | križovatka Družba - Mihaľov |  | 2 481 | 2 528 | 2 550 | 2 568 |
| OV - I/77 nová | križovatka Mihaľov - Harčarovka |  | 1 785 | 1 819 | 1 834 | 1 847 |
| NV - I/77 pôvodná | Bardejov ul. Štefánikova | 1 304 | 443 | 452 | 455 | 458 |
| NV - I/77 pôvodná | Bardejov ul. Dlhý rad | 1 304 | 928 | 946 | 955 | 962 |
| NV - I/77 pôvodná | križovatka Pod Dúbravou - Bardejov | 705 | 611 | 623 | 628 | 632 |
| NV - I/77 nová | Mokroluh - križovatka Pod Dúbravou |  | 611 | 623 | 628 | 632 |
| NV - I/77 nová | križovatka Pod Dúbravou - Družba |  | 611 | 623 | 628 | 632 |
| NV - I/77 nová | križovatka Družba - Mihaľov |  | 473 | 482 | 486 | 489 |
| NV - I/77 nová | križovatka Mihaľov - Harčarovka |  | 341 | 347 | 350 | 352 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  |  |  |
| Verzia č. 2 | | | 2015 | 2018 | 2021 | 2023 | 2025 |
| "Bez projektu" | OV - I/77 pôvodná | Bardejov ul. Štefánikova | 10 136 | 10 684 | 11 246 | 11 615 | 11 996 |
| OV - I/77 pôvodná | Bardejov ul. Dlhý rad | 10 136 | 10 684 | 11 246 | 11 615 | 11 996 |
| OV - I/77 pôvodná | Mokroluh – Bardejov | 5 985 | 6 309 | 6 640 | 6 858 | 7 083 |
| NV - I/77 pôvodná | Bardejov ul. Štefánikova | 1 304 | 1 375 | 1 445 | 1 487 | 1 531 |
| NV - I/77 pôvodná | Bardejov ul. Dlhý rad | 1 304 | 1 375 | 1 445 | 1 487 | 1 531 |
| NV - I/77 pôvodná | Mokroluh – Bardejov | 705 | 743 | 781 | 804 | 828 |
|  |  |  | 2015 | 2018 | 2021 | 2023 | 2025 |
| "S projektom" | OV - I/77 pôvodná | Bardejov ul. Štefánikova | 10 136 | 6 457 | 6 845 | 7 103 | 7 387 |
| OV - I/77 pôvodná | Bardejov ul. Dlhý rad | 10 136 | 6 457 | 6 845 | 7 103 | 7 387 |
| OV - I/77 pôvodná | križovatka Pod Dúbravou - Bardejov | 5 985 | 6 457 | 6 845 | 7 103 | 7 387 |
| OV - I/77 nová | Mokroluh - križovatka Pod Dúbravou |  | 3 535 | 3 748 | 3 889 | 4 044 |
| OV - I/77 nová | križovatka Pod Dúbravou - Družba |  | 3 535 | 3 748 | 3 889 | 4 044 |
| OV - I/77 nová | križovatka Družba - Mihaľov |  | 3 535 | 3 748 | 3 889 | 4 044 |
| OV - I/77 nová | križovatka Mihaľov - Harčarovka |  | 3 535 | 3 748 | 3 889 | 4 044 |
| NV - I/77 pôvodná | Bardejov ul. Štefánikova | 1 304 | 880 | 928 | 959 | 998 |
| NV - I/77 pôvodná | Bardejov ul. Dlhý rad | 1 304 | 880 | 928 | 959 | 998 |
| NV - I/77 pôvodná | križovatka Pod Dúbravou - Bardejov | 705 | 880 | 928 | 959 | 998 |
| NV - I/77 nová | Mokroluh - križovatka Pod Dúbravou |  | 521 | 549 | 568 | 591 |
| NV - I/77 nová | križovatka Pod Dúbravou - Družba |  | 521 | 549 | 568 | 591 |
| NV - I/77 nová | križovatka Družba - Mihaľov |  | 521 | 549 | 568 | 591 |
| NV - I/77 nová | križovatka Mihaľov - Harčarovka |  | 521 | 549 | 568 | 591 |

Úspora času v cestnej doprave

Okrem samotného vybudovania novej cestnej komunikácie projekt sledoval aj sociálnoekonomické prínosy, ako je skvalitnenie dopravy a poskytnutie vyššieho dopravného komfortu užívateľom obchvatu. Tieto prínosy nemajú svoje kvantitatívne vyjadrenie prostredníctvom jednoznačného merateľného ukazovateľa, môžeme tak uviesť, že ich nepriamo reprezentuje ukazovateľ výsledku projektu – Úspora času v cestnej doprave na cestách I. triedy. Vo všeobecnosti úspora času je jedným z najvýznamnejších prínosov, ktorý môže nastať vďaka výstavbe novej, resp. modernizácii jestvujúcej dopravnej infraštruktúry. Tento ukazovateľ bol kvantifikovaný v rámci CBA, jeho cieľová hodnota v roku 2021 by mala dosiahnuť 3 133 246 EUR[[7]](#footnote-7). Podľa poslednej monitorovacej správy úspora času ku koncu roka 2020 činila 3 048 434 EUR, t. j. 97,29 % cieľovej hodnoty, naplnenie merateľného ukazovateľa malo nastať v roku 2021. Monitorovacia správa neindikovala problém pri dosiahnutí cieľovej hodnoty daného ukazovateľa.

Aplikovaním dvoch rôznych prístupov k aktualizácii prognózy dopravy sme dospeli k nasledovným hodnotám ukazovateľa výsledku daného projektu:

Tabuľka č. 2: Úspora času v cestnej doprave na cestách I. triedy (EUR)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Kvantifikácia ukazovateľa | 2020 | 2021 | 2023 | 2025 |
| Pôvodná verzia CBA | 3 048 434 | 3 133 246 | 3 286 600 | 3 441 083 |
| Aktualizovaná prognóza dopravy vo verzii č. 1 | 2 693 254 | 2 773 891 | 2 922 001 | 3 072 842 |
| Aktualizovaná prognóza dopravy vo verzii č. 2 | 2 889 296 | 2 966 108 | 3 103 888 | 3 233 796 |

Na základe porovnania dosiahnutých hodnôt daného ukazovateľa výsledku možno uviesť, že úspora času vykazuje rozdielne hodnoty, a to predovšetkým vo väzbe na zmenu RPDI. Pri kvantifikácii úspory času sme okrem intenzity dopravy aktualizovali aj parameter priemernej obsadenosti v osobných vozidlách (aplikovaná bola hodnota 1,4[[8]](#footnote-8)) a brali sme do úvahy harmonogram skutočnej realizácie projektu.

V scenári „bez projektu“ by sa žiadna úspora času nedosiahla, skôr naopak jazdný čas by sa viac predlžoval vplyvom rastu intenzity dopravy, nakoľko k odľahčeniu komunikačnej siete v intraviláne mesta by nedošlo. Vo väzbe na aktualizovanú prognózu dopravy vo verzii č. 1 úspora času v rokoch 2021 a 2023 dosiahne 88 % pôvodne predpokladanej hodnoty. V kontexte aktualizovanej prognózy dopravy vo verzii č. 2 úspora času zaznamená v rokoch 2021 a 2023 hodnotu zodpovedajúcu 95 % pôvodne kalkulovanej hodnoty, čo možno považovať za hodnotu relatívne blízku pôvodne kvantifikovanej hodnote.

Intervencia z verejných zdrojov vo výške 14 947 270,73 EUR (EÚ zdroj: 12 705 180,12 EUR) do implementácie daného projektu bola opodstatnená, nakoľko priniesla zvýšenie kvality a komfortu jazdy po obchvate mesta Bardejov. Úspora času odzrkadľujúca aktualizovanú prognózu dopravy vo verzii č. 1 a tiež vo verzii č. 2 síce nedosiahne úroveň úspory času podľa pôvodnej verzie CBA, avšak v rokoch 2021 a 2023 zaznamená kladnú hodnotu vyššiu ako 90 % pôvodne predpokladanej hodnoty. Trend vyjadrený do roku 2025 naznačuje udržanie tejto hodnoty.

Priemerná rýchlosť

Ďalším hodnoteným parametrom je priemerná rýchlosť vozidiel. Priemerná rýchlosť bola kvantifikovaná v pôvodnej verzii CBA v nasledovnom vyjadrení (zohľadňuje sa pritom harmonogram skutočnej realizácie projektu):

Tabuľka č. 3: Priemerné prejazdné rýchlosti vozidiel

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Priemerné prejazdné rýchlosti osobných vozidiel (km/h) | 2015 | 2018 | 2023 | 2025 |
| Priemer za úseky „bez projektu“ \* | 37,71 | 37,71 | 37,09 | 36,84 |
| Priemer za úseky „s projektom“ \*\* |  | 64,97 | 62,12 | 61,02 |
| Priemerné prejazdné rýchlosti nákladných vozidiel (km/h) | | | | |
| Priemer za úseky „bez projektu“ \* | 24,63 | 24,63 | 24,35 | 24,24 |
| Priemer za úseky „s projektom“ \*\* |  | 64,74 | 61,72 | 60,57 |

\* Úseky: Mokroluh – Bardejov, Bardejov ul. Štefánikova, ul. Dlhý rad, Bardejov ul. Krátky rad.

\*\* Úseky: križovatka Pod Dúbravou – Bardejov, Bardejov ul. Štefánikova, ul. Dlhý rad, Bardejov ul. Krátky rad, Mokroluh - križovatka Pod Dúbravou, križovatka Pod Dúbravou – Družba, križovatka Družba – Mihaľov, križovatka Mihaľov – Harčarovka.

Pozn: Pri nákladných vozidlách nie je zahrnutý úsek Bardejov ul. Krátky rad z dôvodu neštandardných hodnôt uvedených v CBA v porovnaní s ostatnými úsekmi.

Nárast cestovnej rýchlosti môžeme považovať za jeden z parciálnych prínosov intervencií do dopravnej infraštruktúry. Vplyvom realizácie projektu a poskytnutej intervencie došlo k zvýšeniu priemernej rýchlosti na sledovaných úsekoch cesty I/77 v priemere o 72 % v prípade osobných vozidiel a približne 2,6 násobne v prípade nákladných vozidiel v porovnaní s tým, že by sa daný projekt nerealizoval.

Zhodnotenie kapacity cesty I/77

Zhodnotenie kapacity novovybudovaného obchvatu mesta Bardejov vychádza z projektovej dokumentácie z Dopravno-inžinierskych údajov. Juhozápadný obchvat mesta v kategórii C 11,5/80 bol postavený mimo zastavaného územia, z toho dôvodu sa predpokladalo, že dôjde k zmene dopravného zaťaženia na jestvujúcej komunikácii vplyvom prerozdelenia dopravy medzi jestvujúcu cestu a obchvat.

Tabuľka č. 4: Jestvujúca cesta I/77 – intravilán

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | | ul. Štefánikova (kategória  MZ 12/50) | Vyhodnotenie | ul. Dlhý rad (kategória  MZ 16/50) | Vyhodnotenie |
| Prípustná intenzita (voz/hod.) |  | 1 154 |  | 1 411 |  |
| Výhľadová intenzita (voz/hod.) | 2034 | 500 | Vyhovuje | 794 | Vyhovuje |
| Výhľadová intenzita (voz/hod.) | 2044 | 600 | Vyhovuje | 820 | Vyhovuje |

Zdroj: Projektová dokumentácia, Dopravno-inžinierske údaje

Tabuľka č. 5: Jestvujúca cesta I/77 – extravilán

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Funkčná úroveň 2014 | Funkčná úroveň 2044 |
| Cesta I/77 – kategória C 9,5/60 | C | D |

Zdroj: Projektová dokumentácia, Dopravno-inžinierske údaje

Na základe vyhodnotenia jestvujúcej kapacity cesty I/77 v šírkovom usporiadaní C 9,5/60 a očakávanom vývoji dopravného zaťaženia bolo možné predpokladať (uvedené v projektovej dokumentácii), že okolo roku 2030 dôjde k prekročeniu prípustnej intenzity dopravy a bolo tak žiaduce vybudovať kapacitnejšie cestné prepojenie v úseku Mokroluh a Bardejov.

Tabuľka č. 6: Nová cesta I/77 v meste Bardejov – intravilán

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | Miestna zberná komunikácia (kategória MZ 12/50) | Vyhodnotenie |
| Prípustná intenzita (voz/hod.) |  | 544 |  |
| Výhľadová intenzita (voz/hod.) | 2014 | 162 | Vyhovuje |
| Výhľadová intenzita (voz/hod.) | 2044 | 214 | Vyhovuje |

Zdroj: Projektová dokumentácia, Dopravno-inžinierske údaje

Tabuľka č. 7: Nová cesta I/77 – extravilán

|  |  |
| --- | --- |
|  | Funkčná úroveň 2044 |
| Cesta I/77 v úseku Mokroluh – Bardejov – kategória C 11,5/80 | B |

Zdroj: Projektová dokumentácia, Dopravno-inžinierske údaje

Podľa projektovej dokumentácie nová cestná komunikácia I/77 medzi obcou Mokroluh a mestom Bardejov v šírkovom usporiadaní C 11,5/80 do roku 2044 nedosiahne prekročenie prípustnej intenzity dopravy. Funkčná úroveň B znamená, že na úseku je ešte voľný pohyb dopravného prúdu a schopnosť manévrovania vo vnútri dopravného prúdu je len veľmi mierne obmedzená.

Na cestnej komunikácii I/77 sú situované križovatky: križovatka pod Dúbravou, križovatka Družba, križovatka Mihaľov s cestou III/54526, križovatka Harčarovka, ktoré umožňujú komfortné a rýchle napojenie dopravy z obytných častí na cestu I/77, vďaka čomu sa zlepšila dopravná situácia v centre mesta. Všetky uvedené križovatky kapacitne vyhovujú do roku 2044.

Intervencia alokovaná do predmetného projektu viedla k tomu, že vybudovaním nového juhozápadného obchvatu mesta Bardejov sa zvýšila kapacita cestného prepojenia v úseku Mokroluh – Bardejov. Okrem pôvodnej cesty kategórie C 7,5/60, ktorá vykazovala mnoho bodových závad a nezabezpečovala požadovaný komfort jazdy, pribudla nová komunikácia kategórie C 11,5/80. Na základe demografického vývoja, predpokladaného vývoja stupňa automobilizácie a modelového vývoja intenzít dopravy sa očakávalo, že nových obchvat prevezme 85 % (Dopravno-inžinierske údaje) tranzitnej dopravy z pôvodnej cesty. Údaje z aktualizovanej prognózy dopravy (verzia č. 2) naznačujú presmerovanie dopravy na úrovni 50 %.

Predmetný úsek cesty vrátane všetkých križovatiek vyhovuje z kapacitného hľadiska do roku 2044.

V prípade, že by sa daný projekt nerealizoval, tak by nedošlo k zvýšeniu kapacity cestného spojenia v úseku Mokroluh – Bardejov. Očakávaný nárast dopravného zaťaženia by sa odzrkadlil na zhoršení bezpečnosti a nehodovosti cestnej premávky, na znížení kvality života obyvateľov v zastavanom území sídelných útvarov.

# Prínosy projektu z pohľadu bezpečnosti cestnej premávky

Počet nehôd na dotknutej cestnej sieti v porovnateľnom období pred realizáciou a po realizácii predmetného projektu poklesol z 31 na 27. Zároveň poklesla aj ich závažnosť. Je možné konštatovať, že bez realizácie projektu, vzhľadom na intenzitu premávky v prieťahu mesta Bardejov, by nehody (najmä kolízie s chodcami) mali stúpajúcu tendenciu.

Relatívna miera nehodovosti vypočítaná na základe aktualizovanej prognózy dopravy vo verzii č. 2, kde je zohľadnená vyššia intenzita cestnej premávky, dosahuje pri všetkých následkoch dopravných nehôd nižšie hodnoty po realizácii projektu, čo môže byť spôsobené zlepšením dostupnosti dotknutého územia a zvýšením plynulosti cestnej premávky. Určitý rozdiel je možné vidieť pri verzii č. 1 prognózy dopravy, kde mierne stúpla relatívna miera nehodovosti pre smrteľné nehody. Treba však poznamenať, že je to spôsobené iba jednou nehodou s následkom smrti.

Na základe uvedených výsledkov nehodovosti možno uviesť, že realizácia predmetného projektu mala pozitívny vplyv na nehodovosť na dotknutej cestnej sieti a prispela k zvýšeniu bezpečnosti cestnej premávky.

Podrobnejšie posúdenie bezpečnosti cestnej premávky je uvedené v samostatnej prílohe č. 2 k záverečnej správe.

# Prínosy projektu z pohľadu zníženia environmentálnych záťaží a hlučnosti

Jestvujúca cesta I/77 bola situovaná priamo v zastavanom území sídelných útvarov, čo sa negatívne odzrkadľovalo na životnom prostredí (emisie, hluk, otrasy z dopravy, prašnosť) a na kvalite života obyvateľov mesta Bardejov. Od vybudovania nového cestného prepojenia v úseku Mokroluh – Bardejov sa preto očakávalo i skvalitnenie životného prostredia a zníženie hlučnosti cestnej premávky.

Kvantifikácia úspor produkcie emisií NO2, PM2,5 a CO2 v oboch verziách aktualizovanej prognózy dopravy znamená, že realizácia daného projektu v pozitívnom smere prispieva k znižovaniu environmentálnej záťaže vrátane skleníkových plynov.

Prepočty vplyvu projektu na hlučnosť spracované ako súčasť predmetného dopadového hodnotenia preukazujú v dlhodobom časovom horizonte kladný vplyv projektu na zníženie emisií hluku. K zníženiu zaťaženia hlukom prispievajú aj vybudované protihlukové steny v dĺžke 1 166 m.

Podrobnejšie posúdenie vplyvu zrealizovaného projektu z pohľadu environmentálnych efektov je uvedené v samostatnej prílohe č. 3 k záverečnej správe.

# Širšie sociálnoekonomické efekty

Nezamestnanosť a podnikateľské subjekty

Na základe dostupných dát zo ŠÚ SR vzťahujúcich sa k dotknutej lokalite sme sledovali vplyv zrealizovaného projektu a poskytnutej intervencie aj na iné sociálno-ekonomické charakteristiky – počet nezamestnaných a počet podnikateľských subjektov v dotknutej lokalite. Údaje o počte nezamestnaných osôb a tiež údaje o počte podnikateľských subjektov naznačujú, že realizácia tohto projektu mohla vývoj uvedených ukazovateľov pozitívne ovplyvniť. Vybudovaním novej komunikácie sa vytvorili predpoklady pre lepšiu mobilitu obyvateľstva a pre pružnejšiu a bezproblémovejšiu dochádzku za prácou. Projekt bol implementovaný v roku 2017, počet nezamestnaných v nasledujúcich dvoch rokoch klesol o temer 13 % a počet podnikateľských subjektov vzrástol o 12 %. Ďalšie dva roky – 2020 a 2021 však už pozitívny vývoj nepotvrdili – počet nezamestnaných osôb v roku 2020 vzrástol v porovnaní s rokom 2017 o 9 % a počet podnikateľských subjektov síce pokračoval v rastúcom trende, ale len mierne – nárast o 2 %. V súvislosti s rokmi 2020 a 2021 treba pritom poznamenať, že vývoj v tomto období bol neštandardný, niesol sa v znamení pandemickej situácie spôsobenej ochorením COVID-19. Údaje za toto obdobie sú skreslené. Trend vývoja počtu nezamestnaných do roku 2025 naznačuje ďalší pokles a trend vývoja počtu podnikateľských subjektov do roku 2035 svedčí o miernom náraste.

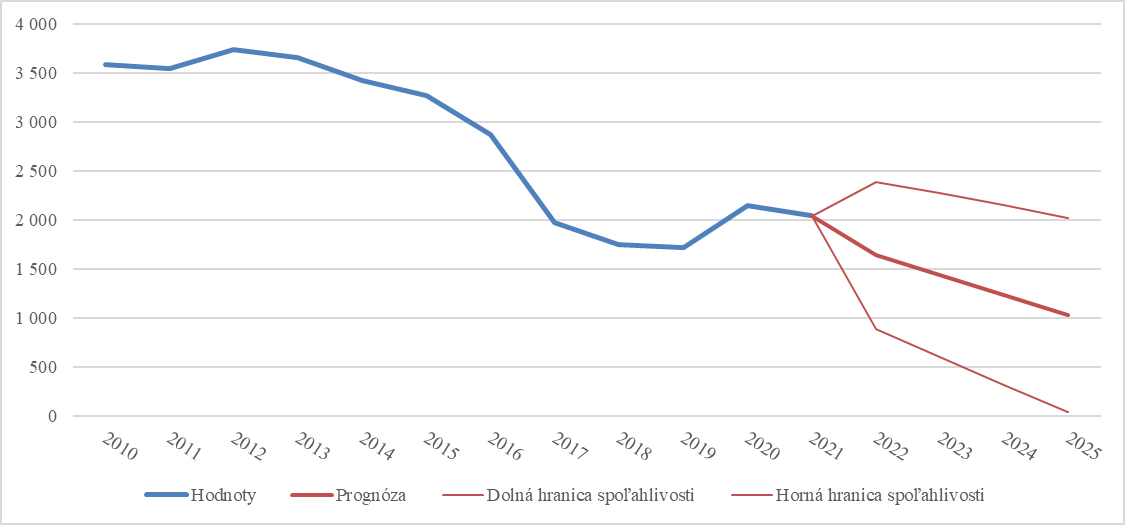
Vo všeobecnosti možno uviesť, že realizácia projektu zameraného na výstavbu obchvatu mesta Bardejov vďaka poskytnutej intervencii mala mierny vplyv na širšie sociálnoekonomické prínosy.

Tabuľka č. 8: Počet nezamestnaných osôb k 31. 12.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 |
| Bardejov | 1 626 | 1 731 | 1 384 | 1 405 | 1 585 |
| Mokroluh | 33 | 33 | 21 | 32 | 48 |
| Rokytov | 80 | 72 | 64 | 51 | 50 |
| Tarnov | 14 | 26 | 17 | 14 | 28 |
| Gerlachov | 105 | 111 | 77 | 90 | 93 |
| Sveržov | 41 | 48 | 43 | 36 | 41 |
| Kurov | 98 | 82 | 71 | 69 | 71 |
| Kružlov | 42 | 44 | 41 | 46 | 51 |
| Spolu | 2 039 | 2 147 | 1 718 | 1 743 | 1 967 |

Zdroj: <http://datacube.statistics.sk/#!/view/sk/VBD_SK_WIN/pr5001rr/v_pr5001rr_00_00_00_sk>

Graf č. 1: Trend vývoja počtu nezamestnaných osôb



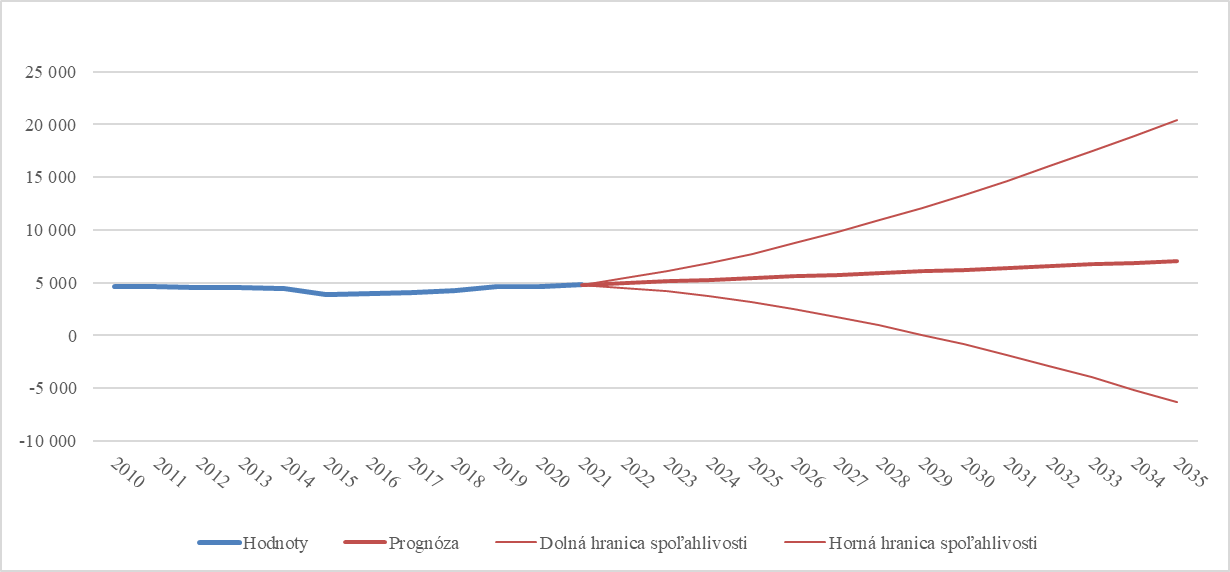
Tabuľka č. 9: Počet podnikateľských subjektov k 31. 12.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Podnikateľské subjekty  2021 | | Podnikateľské subjekty  2020 | | Podnikateľské subjekty  2019 | |
| FO - podnikatelia, živnostníci | PO - ziskové a neziskové | FO - podnikatelia, živnostníci | PO - ziskové a neziskové | FO - podnikatelia, živnostníci | PO - ziskové a neziskové |
| Bardejov | 2 320 | 1 928 | 2 161 | 1 943 | 2 239 | 1 876 |
| Mokroluh | 53 | 25 | 50 | 26 | 47 | 29 |
| Rokytov | 32 | 6 | 37 | 9 | 31 | 6 |
| Tarnov | 31 | 18 | 26 | 21 | 24 | 21 |
| Gerlachov | 84 | 31 | 82 | 32 | 80 | 27 |
| Sveržov | 54 | 16 | 49 | 17 | 48 | 17 |
| Kurov | 45 | 11 | 41 | 12 | 38 | 11 |
| Kružlov | 128 | 32 | 76 | 31 | 74 | 31 |
| Spolu | 2 747 | 2 067 | 2 522 | 2 091 | 2 581 | 2 018 |
| Spolu FO+PO | 4 814 | | 4 613 | | 4 599 | |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Podnikateľské subjekty  2018 | | Podnikateľské subjekty  2017 | |
| FO - podnikatelia, živnostníci | PO - ziskové  a neziskové | FO - podnikatelia, živnostníci | PO - ziskové  a neziskové |
| Bardejov | 2 035 | 1 747 | 2 046 | 1 632 |
| Mokroluh | 46 | 26 | 51 | 26 |
| Rokytov | 33 | 4 | 28 | 4 |
| Tarnov | 26 | 18 | 24 | 14 |
| Gerlachov | 88 | 20 | 81 | 20 |
| Sveržov | 47 | 19 | 41 | 16 |
| Kurov | 33 | 10 | 36 | 11 |
| Kružlov | 66 | 24 | 55 | 20 |
| Spolu | 2 374 | 1 868 | 2 362 | 1 743 |
| Spolu FO+PO | 4 242 | | 4 105 | |

Zdroj: http://datacube.statistics.sk/#!/view/sk/VBD\_SK\_WIN/og3011rr/v\_og3011rr\_00\_00\_00\_sk

Graf č. 2: Trend vývoja počtu podnikateľských subjektov



Vplyv projektu na vznik nových investícií, na hospodárenie podnikateľských subjektov, na tvorbu pracovných príležitostí priamo v príslušnej lokalite, na výšku reálnej mzdy a pod. nie je možné vyhodnotiť vzhľadom na nedostupnosť relevantných štatistických údajov na úrovni miestnych samospráv. Potenciálnym zdrojom takýchto informácií môže byť prieskum spokojnosti obyvateľov dotknutého územia, prípadne zástupcov miestnych samospráv, podnikateľov, atď. s implementáciou projektu, jeho významom pre lokalitu a dopadmi. Realizácia takto orientovaného prieskumu je však časovo aj kapacitne veľmi náročná, jeho výsledky budú prirodzene závisieť aj, a predovšetkým, od ochoty a záujmu jednotlivých subjektov podieľať sa na tomto prieskume a vyjadriť svoj názor, čo môže byť problematické. Preukázanie skutočného prínosu projektu z hľadiska zvýšenia konkurencieschopnosti regiónu, tvorby nových pracovných miest a zlepšenia situácie na trhu práce ako aj prílevu nových investícií je vzhľadom na obmedzenú bázu dát a verejne dostupných konkrétnych informácií o dotknutej lokalite veľmi obtiažne dokladovať.

# I/66 Brezno – obchvat, I. etapa – 2. fáza

Číslo projektu: 311061A346

Prijímateľ: Slovenská správa ciest

Obdobie realizácie: november 2015 – jún 2018

|  |  |
| --- | --- |
| Celkové oprávnené výdavky EUR (podľa Zmluvy o NFP) | 14 658 180,64 EUR |
| Zúčtované/preplatené prostriedky (NFP) | 12 326 767,61 EUR |
|  |  |
| Zakontrahované NFP – EÚ zdroj | 10 284 719,28 EUR |
| Čerpanie – EÚ zdroj | 10 284 719,28 EUR |

Predmetom projektu bolo vybudovanie novej cestnej komunikácie – obchvatu mesta Brezno, ktorá umožnila odklonenie dopravy mimo zastavené územie a tým aj zlepšenie dôležitého cestného ťahu I/66. Cesta I/66 tvorí jednu z nosných dopravných komunikácií v SR, od hraničného prechodu Šahy po Banskú Bystricu je súčasťou medzinárodného koridoru pod označením E77. Obchvat je riešený ako dvojpruhová obojsmerná komunikácia v šírkovom usporiadaní podľa kategórie C 9,5/80. Nachádza sa v Banskobystrickom kraji, jeho dĺžka činí 2,542 km. Tvorí ho nová cestná komunikácia o dĺžke 2,362 km a rekonštrukcia jestvujúcej komunikácie o dĺžke 0,18 km. Dopravný význam cesty okrem iného spočíva aj v tom, že nemalou mierou prispieva k rozvoju cestovného ruchu v rámci kraja.

Vybudovanie obchvatu mesta Brezno je rozdelené do dvoch etáp. Predmetný projekt riešil prvú etapu, 2. fázu, ktorá nadväzovala na 1. fázu spolufinancovanú z OPD 2017 – 2013.

Projekt sledoval tieto ciele:

* Vybudovanie obchvatu, ktorý umožnil odklon tranzitnej dopravy mimo zastavané územie mesta smerujúcej na Čierny Balog, prípadne Tisovec
* Zvýšenie plynulosti a bezpečnosti účastníkov cestnej premávky
* Zníženie nehodovosti
* Zlepšenie životného prostredia znížením emisií NO2 a PM10
* Zníženie časových strát
* Zvýšenie kvality života obyvateľov mesta

Na základe zosumarizovania dostupných informácií o cieľoch, vecnom riešení a prínosoch daného projektu je možné v stručnosti charakterizovať tzv. stav „pred projektom“, resp. stav v prípade, že by sa daný projekt nerealizoval v porovnaní so stavom „po realizácii projektu“ vďaka poskytnutej intervencii nasledovne:

Stav „pred projektom“, resp. stav v prípade, že by sa projekt nerealizoval

* jestvujúca cesta I/66 svojím stavebno-technickým stavom nezodpovedala dopravným požiadavkám pre vnútroštátnu a medzinárodnú dopravu
* jestvujúca cesta nevyhovovala predvídanému nárastu dopravných intenzít
* cesta mala úseky s nevyhovujúcim smerovým vedením a šírkovým usporiadaním; vzhľadom na to, že prechádzala zastavanými časťami mesta, nebolo možné jej rozšírenie ani upravenie smerového vedenia
* kombinácia viacerých nevyhovujúcich technických a dopravných parametrov bola často zdrojom kolízií a dopravných nehôd
* ekonomické straty vyplývajúce z dopravných nehôd
* časové straty cestujúcich
* jestvujúca cesta bola situovaná v zastavanom území sídelných útvarov, čo sa negatívne odzrkadľovalo na životnom prostredí (zvýšené emisie, hluk) a kvalite života obyvateľov v dotknutých sídlach
* obmedzená rýchlosť v intraviláne
* nerealizácia projektu by neviedla k odľahčeniu komunikačnej siete v intraviláne mesta ani k zvýšeniu dopravného komfortu pre obyvateľov regiónu a jeho návštevníkov, nedošlo by k úsporám jazdného času, k zníženiu nehodovosti ani k eliminovaniu kongescií tvoriacich sa v centre mesta

Stav „po realizácii projektu“ vďaka poskytnutej intervencii

* vybudovanie novej dvojpruhovej obojsmernej komunikácie – obchvatu o dĺžke 2,542 km
* vyššia kapacita komunikácie a poskytnutie vyššieho dopravného komfortu jej užívateľom (kategória cesty C 9,5/80)
* obchvat umožnil odklonenie dopravy mimo zastavané územie
* prerozdelenie dopravy medzi pôvodnú cestu a novovybudovaný obchvat viedlo k zníženiu dopravného zaťaženia na pôvodnej komunikácii, čo má pozitívny vplyv na počet a závažnosť dopravných nehôd
* zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky a zvýšenie bezpečnosti obyvateľov v zastavanom území
* zlepšenie plynulosti cestnej premávky
* zníženie nehodovosti
* úspora jazdného času
* zvýšenie priemernej rýchlosti
* skvalitnenie životného prostredia – zníženie emisií z cestnej dopravy
* zníženie hlučnosti cestnej premávky – pokles emisií hluku a vybudovanie protihlukových stien o dĺžke 532 m

Na prvú etapu projektu by mala nadviazať druhá etapa. Až po jej dobudovaní možno očakávať celkové prínosy z intervencie alokovanej do vybudovania obchvatu mesta Brezno, ktorá umožní vylúčiť tranzitnú dopravu z centra mesta a tým zvýšiť priepustnosť dopravy, znížiť emisie a hlučnosť a tiež zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky.

Podľa informácií uvedených v monitorovacích správach, v dotazníku (pre prijímateľa – SSC) k dopadovému hodnoteniu projektu a tiež na základe verejne dostupných údajov možno konštatovať, že uvedené ciele sa realizáciou predmetného projektu podarilo dosiahnuť, o čom v konečnom dôsledku svedčia aj naplnené ukazovatele výstupu a priebežne aj ukazovatele výsledku projektu.

Výstupy projektu

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Ukazovateľ |  | Rok | Miera plnenia |
| P0003 | Celková dĺžka novovybudovaných ciest (cesty I. triedy) (km) | 2,3620 | 2018 | 100 % |
| P0015 | Celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných ciest (I. triedy) (km) | 0,1800 | 2018 | 100 % |
| P0111 | Percento fyzického pokroku z celkovej dĺžky novej a/alebo technicky zhodnotenej infraštruktúry (%) | 100 | 2018 | 100 % |
| P0243 | Počet odstránených kritických nehodových lokalít a kolíznych bodov na cestách I. triedy (počet) | 1 | 2018 | 100 % |

Výsledky projektu

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Ukazovateľ |  | Rok | Stav  k 16. 10. 2021 | Miera plnenia |
| P0644 | Úspora času v cestnej doprave na cestách I. triedy (EUR) | 4 711 453,00 | 2022 | 4 543 040,00 | 96,43 % |
| P0667 | Úspora produkcie emisií NO2 (vplyvom výstavby ciest  I. triedy) (tona) | 1,6450 | 2022 | 1,7500 | 106,38 % |
| P0674 | Úspora produkcie emisií PM10 (vplyvom výstavby ciest  I. triedy) (tona) | 0,1160 | 2022 | 0,1480 | 127,59 % |

# 2.1 Hodnotenie sociálnoekonomických vplyvov poskytnutej intervencie na projekt

Charakteristika územia

Novostavba obchvatu vedie intravilánom mesta Brezno, ktoré je súčasťou Banskobystrického kraja v okrese Brezno.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Cesty I. triedy (km) | Rozloha (km2) | Počet obyvateľov |
| Okres Brezno | 116,599 | 1 265 | 59 446 |
| Banskobystrický kraj | 640,098 | 9 454 | 625 601 |

Zdroj: Prehľad údajov o cestnej sieti SR, SSC, stav k 1. 1. 2022

Nová cestná komunikácia I/66 prechádza katastrálnym územím mesta Brezno. V širšom kontexte ovplyvňuje aj dopravné správanie obyvateľov neďalekých obcí, ako sú Valaská, Podbrezová, Čierny Balog. Vrátane týchto obcí počet obyvateľov dotknutého územia v roku 2021 dosiahol 31 953. Ako naznačujú údaje z nižšie uvedenej tabuľky, v priebehu obdobia 2010 – 2021 bol zaznamenaný pokles počtu obyvateľov v meste Brezno a tiež v obciach.

Tabuľka č. 10: Počet obyvateľov a veková štruktúra

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Počet obyvateľov | Veková štruktúra obyvateľov  2021 | | | Podiel ekonomicky aktívnych obyvateľov na počte obyvateľov (%) |
| 2021 | do 14 r. | 15 - 64 r. | 65 r. a viac | 2021 |
| Brezno | 19 956 | 2 935 | 13 166 | 3 855 | 65,98 |
| Valaská | 3 414 | 428 | 2301 | 685 | 67,40 |
| Podbrezová | 3 572 | 450 | 2 430 | 692 | 68,03 |
| Čierny Balog | 5 011 | 812 | 3 466 | 733 | 69,17 |
| Spolu | 31 953 | 31 953 | | | 66,86 |

http://datacube.statistics.sk/#!/view/sk/VBD\_DEM/om7006rr/v\_om7006rr\_00\_00\_00\_sk

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Počet obyvateľov | Počet obyvateľov | Počet obyvateľov | Zmena | Zmena |
| 2021 | 2015 | 2010 | 2021/2015 | 2021/2010 |
| Brezno | 19 956 | 21 215 | 21 778 | 0,94 | 0,92 |
| Valaská | 3 414 | 3 781 | 3 848 | 0,90 | 0,89 |
| Podbrezová | 3 572 | 3 926 | 4 088 | 0,91 | 0,87 |
| Čierny Balog | 5 011 | 5 168 | 5 201 | 0,97 | 0,96 |
| Spolu | 31 953 | 34 090 | 34 915 | 0,94 | 0,92 |

Zdroj: http://datacube.statistics.sk/#!/view/sk/VBD\_DEM/om7012rr/v\_om7012rr\_00\_00\_00\_sk

Dopravné toky (intenzita dopravy)

U cestných stavieb je významným parametrom intenzita cestnej dopravy – konkrétne ročný priemer denných intenzít (RPDI), ktorý umožňuje stanoviť dopravnú prognózu a významným spôsobom determinuje výsledkové ukazovatele projektu – úspora času, nehodovosť, environmentálne prínosy. V pôvodnej verzii CBA v prognóze dopravy boli použité intenzity dopravy z Dopravno-inžinierskych podkladov, ktoré brali do úvahy údaje zo sčítania dopravy z roku 2010.

V rámci predmetného dopadového hodnotenia bola prognóza dopravy aktualizovaná. Konkrétne boli spracované dve verzie aktualizácie prognózy dopravy podobne ako v prípade predchádzajúceho dopravného projektu (I /77 Bardejov juhozápadný obchvat, II. fáza).

Vo verzii č. 1 bola prognóza dopravy aktualizovaná tak, že pôvodné prognózované hodnoty RPDI uvádzané v CBA v scenári „bez projektu“ a tiež v scenári „s projektom“ boli upravené na úroveň 72 %[[9]](#footnote-9). Údaje za rok 2010 a 2015 boli stanovené podľa výsledkov celoštátneho sčítania dopravy v týchto rokoch, údaje od roku 2016 boli znížené na spomínaných 72 %. Zároveň je potrebné zdôrazniť, že hodnoty RPDI za rok 2010 boli znížené o 12 % v zmysle všeobecného odporúčania SSC v dôsledku zmeny metodiky[[10]](#footnote-10). Táto zmena bola prirodzene aplikovaná aj vo verzii č. 2.

Vo verzii č. 2 boli pre stanovenie historických údajov RDPI použité výsledky z celoštátnych sčítaní dopravy v rokoch 2010 a 2015 a pre výpočet prognózy boli využité výhľadové koeficienty dopravy v zmysle už spomínaného TP 070[[11]](#footnote-11). V roku 2020 SSC vykonala krátkodobé dopravné prieskumy na základe 4-hodinových manuálnych sčítaní realizovaných v jednotlivých sčítacích termínoch na verejne prístupných pozemných komunikáciách. SSC v uvedenom roku vykonala prieskum na úseku 90940 Brezno, hodnoty RPDI tak vychádzajú z aktuálnej intenzity pre tento úsek.

Dve verzie aktualizácie prognózy dopravy sú uplatnené aj v prílohách č. 2 a 3 záverečnej správy.

V tabuľkách nižšie uvádzame prognózu dopravy na báze RPDI za roky 2015 (pred realizáciou projektu), 2018 (po realizácii projektu), 2022, 2023 a 2025 v členení:

* pôvodná verzia CBA
* verzia č. 1
* verzia č. 2.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| RPDI |  |  |
| Pôvodná verzia CBA | | | 2015 | 2018 | 2022 | 2023 | 2025 |
| "Bez projektu" | OV - I/66 | Brezno, ul. Čsl. Armády – po kr. s ul.L. Novomeského | 10 288 | 10 778 | 11 431 | 11 594 | 11 921 |
| OV - I/66 | Brezno, ul. Čsl. Armády – po kr. s ul.F. Kráľa | 13 207 | 13 768 | 14 516 | 14 703 | 15 078 |
| OV - I/66 | Brezno, ul. Čsl. Armády – po kr. s II/529 Rázusova ul. | 18 252 | 18 903 | 19 772 | 19 989 | 20 423 |
| NV - I/66 | Brezno, ul. Čsl. Armády – po kr. s ul.L. Novomeského | 1 480 | 1 512 | 1 556 | 1 566 | 1 588 |
| NV - I/66 | Brezno, ul. Čsl. Armády – po kr. s ul.F. Kráľa | 1 650 | 1 684 | 1 730 | 1 741 | 1 764 |
| NV - I/66 | Brezno, ul. Čsl. Armády – po kr. s II/529 Rázusova ul. | 2 037 | 2 121 | 2 233 | 2 261 | 2 317 |
|  |  |  | 2015 | 2018 | 2022 | 2023 | 2025 |
| "S projektom" | OV - I/66 | Brezno, ul. Čsl. Armády – po kr. s ul.L. Novomeského | 10 288 | 1 857 | 1 959 | 1 984 | 2 036 |
| OV - I/66 | Brezno, ul. Čsl. Armády – po kr. s ul.F. Kráľa | 13 207 | 4 847 | 5 044 | 5 093 | 5 192 |
| OV - I/66 | Brezno, ul. Čsl. Armády – po kr. s II/529 Rázusova ul. | 18 252 | 8 103 | 8 359 | 8 424 | 8 552 |
| OV - I/66 obchvat | zač. úseku, Brezno-mesto – Mazorníkovo |  | 8 921 | 9 472 | 9 610 | 9 885 |
| NV - I/66 | Brezno, ul. Čsl. Armády – po kr. s ul.L. Novomeského | 1 480 | 152 | 157 | 158 | 161 |
| NV - I/66 | Brezno, ul. Čsl. Armády – po kr. s ul.F. Kráľa | 1 650 | 324 | 332 | 333 | 337 |
| NV - I/66 | Brezno, ul. Čsl. Armády – po kr. s II/529 Rázusova ul. | 2 037 | 310 | 312 | 313 | 314 |
| NV - I/66 obchvat | zač. úseku, Brezno-mesto – Mazorníkovo |  | 1 361 | 1 399 | 1 409 | 1 428 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  |  |  |
| Verzia č. 1 | | | 2015 | 2018 | 2022 | 2023 | 2025 |
| "Bez projektu" | OV - I/66 | Brezno, ul. Čsl. Armády – po kr. s ul.L. Novomeského | 9 390 | 7 760 | 8 230 | 8 348 | 8 583 |
| OV - I/66 | Brezno, ul. Čsl. Armády – po kr. s ul.F. Kráľa | 9 390 | 9 913 | 10 452 | 10 586 | 10 856 |
| OV - I/66 | Brezno, ul. Čsl. Armády – po kr. s II/529 Rázusova ul. | 9 390 | 13 610 | 14 236 | 14 392 | 14 705 |
| NV - I/66 | Brezno, ul. Čsl. Armády – po kr. s ul.L. Novomeského | 1 337 | 1 089 | 1 120 | 1 128 | 1 143 |
| NV - I/66 | Brezno, ul. Čsl. Armády – po kr. s ul.F. Kráľa | 1 337 | 1 213 | 1 245 | 1 254 | 1 270 |
| NV - I/66 | Brezno, ul. Čsl. Armády – po kr. s II/529 Rázusova ul. | 1 337 | 1 527 | 1 608 | 1 628 | 1 668 |
|  |  |  | 2015 | 2018 | 2022 | 2023 | 2025 |
| "S projektom" | OV - I/66 | Brezno, ul. Čsl. Armády – po kr. s ul.L. Novomeského | 9 390 | 1 337 | 1 410 | 1 429 | 1 466 |
| OV - I/66 | Brezno, ul. Čsl. Armády – po kr. s ul.F. Kráľa | 9 390 | 3 490 | 3 632 | 3 667 | 3 738 |
| OV - I/66 | Brezno, ul. Čsl. Armády – po kr. s II/529 Rázusova ul. | 9 390 | 5 834 | 6 019 | 6 065 | 6 157 |
| OV - I/66 obchvat | zač. úseku, Brezno-mesto – Mazorníkovo |  | 6 423 | 6 820 | 6 919 | 7 117 |
| NV - I/66 | Brezno, ul. Čsl. Armády – po kr. s ul.L. Novomeského | 1 337 | 109 | 113 | 114 | 116 |
| NV - I/66 | Brezno, ul. Čsl. Armády – po kr. s ul.F. Kráľa | 1 337 | 234 | 239 | 240 | 243 |
| NV - I/66 | Brezno, ul. Čsl. Armády – po kr. s II/529 Rázusova ul. | 1 337 | 223 | 225 | 225 | 226 |
| NV - I/66 obchvat | zač. úseku, Brezno-mesto – Mazorníkovo |  | 980 | 1 007 | 1 014 | 1 028 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  |  |  |
| Verzia č. 2 | | | 2015 | 2018 | 2022 | 2023 | 2025 |
| "Bez projektu" | OV - I/66 | Brezno, ul. Čsl. Armády – po kr. s ul.L. Novomeského | 9 390 | 9 938 | 10 651 | 10 820 | 11 166 |
| OV - I/66 | Brezno, ul. Čsl. Armády – po kr. s ul.F. Kráľa | 9 390 | 9 938 | 10 651 | 10 820 | 11 166 |
| OV - I/66 | Brezno, ul. Čsl. Armády – po kr. s II/529 Rázusova ul. | 9 390 | 9 938 | 10 651 | 10 820 | 11 166 |
| NV - I/66 | Brezno, ul. Čsl. Armády – po kr. s ul.L. Novomeského | 1 337 | 1 402 | 1 495 | 1 520 | 1 570 |
| NV - I/66 | Brezno, ul. Čsl. Armády – po kr. s ul.F. Kráľa | 1 337 | 1 402 | 1 495 | 1 520 | 1 570 |
| NV - I/66 | Brezno, ul. Čsl. Armády – po kr. s II/529 Rázusova ul. | 1 337 | 1 402 | 1 495 | 1 520 | 1 570 |
|  |  |  | 2015 | 2018 | 2022 | 2023 | 2025 |
| "S projektom" | OV - I/66 | Brezno, ul. Čsl. Armády – po kr. s ul.L. Novomeského | 9 390 | 1 996 | 2 130 | 2 164 | 2 234 |
| OV - I/66 | Brezno, ul. Čsl. Armády – po kr. s ul.F. Kráľa | 9 390 | 1 996 | 2 130 | 2 164 | 2 234 |
| OV - I/66 | Brezno, ul. Čsl. Armády – po kr. s II/529 Rázusova ul. | 9 390 | 1 996 | 2 130 | 2 164 | 2 234 |
| OV - I/66 obchvat | zač. úseku, Brezno-mesto – Mazorníkovo |  | 9 557 | 10 201 | 10 363 | 10 695 |
| NV - I/66 | Brezno, ul. Čsl. Armády – po kr. s ul.L. Novomeského | 1 337 | 403 | 431 | 439 | 453 |
| NV - I/66 | Brezno, ul. Čsl. Armády – po kr. s ul.F. Kráľa | 1 337 | 403 | 431 | 439 | 453 |
| NV - I/66 | Brezno, ul. Čsl. Armády – po kr. s II/529 Rázusova ul. | 1 337 | 403 | 431 | 439 | 453 |
| NV - I/66 obchvat | zač. úseku, Brezno-mesto – Mazorníkovo |  | 1 931 | 2 066 | 2 100 | 2 169 |

Úspora času v cestnej doprave

Okrem samotného vybudovania obchvatu mesta projekt sledoval aj sociálnoekonomické prínosy, ako je skvalitnenie dopravy a poskytnutie vyššieho dopravného komfortu užívateľom obchvatu. Tieto prínosy nemajú svoje kvantitatívne vyjadrenie prostredníctvom jednoznačného merateľného ukazovateľa, môžeme tak uviesť, že ich nepriamo reprezentuje ukazovateľ výsledku projektu – Úspora času v cestnej doprave na cestách I. triedy. Vo všeobecnosti úspora času je jedným z najvýznamnejších prínosov, ktorý môže nastať vďaka výstavbe novej, resp. modernizácii jestvujúcej dopravnej infraštruktúry. Tento ukazovateľ bol kvantifikovaný v rámci CBA, jeho cieľová hodnota v roku 2022 by mala dosiahnuť 4 711 453 EUR[[12]](#footnote-12). Podľa poslednej monitorovacej správy úspora času ku koncu októbra 2021 činila 4 543 040 EUR, t. j. 96,43 % cieľovej hodnoty, naplnenie merateľného ukazovateľa by malo nastať v roku 2022. Monitorovacia správa neindikovala problém pri dosiahnutí cieľovej hodnoty daného ukazovateľa.

Aplikovaním dvoch rôznych prístupov k aktualizácii prognózy dopravy sme dospeli k nasledovným hodnotám ukazovateľa výsledku daného projektu:

Tabuľka č. 11: Úspora času v cestnej doprave na cestách I. triedy (EUR)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Kvantifikácia ukazovateľa | 2021 | 2022 | 2023 | 2025 |
| Pôvodná verzia CBA | 4 543 040 | 4 711 453 | 4 885 392 | 5 250 528 |
| Aktualizovaná prognóza dopravy vo verzii č. 1 | 2 867 490 | 2 972 447 | 3 080 825 | 3 308 269 |
| Aktualizovaná prognóza dopravy vo verzii č. 2 | 2 453 430 | 2 545 947 | 2 641 971 | 2 845 087 |

Na základe porovnania dosiahnutých hodnôt daného ukazovateľa výsledku možno uviesť, že úspora času vykazuje rozdielne hodnoty, a to predovšetkým vo väzbe na zmenu RPDI. Pri kvantifikácii úspory času sme okrem intenzity dopravy aktualizovali aj parameter priemernej obsadenosti v osobných vozidlách (aplikovaná bola hodnota 1,4[[13]](#footnote-13)) a brali sme do úvahy harmonogram skutočnej realizácie projektu.

V scenári „bez projektu“ by sa žiadna úspora času nedosiahla, skôr naopak jazdný čas by sa viac predlžoval vplyvom rastu intenzity dopravy, nakoľko k odľahčeniu komunikačnej siete v intraviláne mesta by nedošlo. Vo väzbe na aktualizovanú prognózu dopravy vo verzii č. 1 úspora času v rokoch 2022 a 2023 dosiahne len 63 % pôvodne predpokladanej hodnoty. V kontexte aktualizovanej prognózy dopravy vo verzii č. 2 úspora času zaznamená v rokoch 2022 a 2023 hodnotu zodpovedajúcu 54 % pôvodne kalkulovanej hodnoty. Hlavným dôvodom nedosiahnutia predpokladanej hodnoty úspory času je zmena v intenzite dopravy (t. j. RPDI). V porovnaní s pôvodnou verziou CBA vo verzii č. 1 RPDI poklesne v priemere o 15 % a vo verzii č. 2 stúpne v priemere o 10 % v scenári „s projektom“.

Napriek vykázanej hodnote ukazovateľa výsledku – Úspora času v cestnej doprave na cestách I. triedy – intervencia z verejných zdrojov vo výške 12 326 767,61 EUR (EÚ zdroj: 10 284 719,28 EUR) do implementácie daného projektu bola opodstatnená, nakoľko priniesla zvýšenie kvality a komfortu jazdy po obchvate mesta Brezno. Úspora času odzrkadľujúca aktualizovanú prognózu dopravy vo verzii č. 1 a tiež vo verzii č. 2 síce nedosiahne úroveň úspory času podľa pôvodnej verzie CBA, avšak v rokoch 2022 a 2023 zaznamená kladnú hodnotu vyššiu ako 50 % pôvodne predpokladanej hodnoty. Trend vyjadrený do roku 2025 naznačuje udržanie tejto hodnoty.

Priemerná rýchlosť

Ďalším hodnoteným parametrom je priemerná rýchlosť vozidiel. Priemerná rýchlosť bola kvantifikovaná v pôvodnej verzii CBA v nasledovnom vyjadrení (zohľadňuje sa pritom harmonogram skutočnej realizácie projektu):

Tabuľka č. 12: Priemerné prejazdné rýchlosti vozidiel

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Priemerné prejazdné rýchlosti osobných vozidiel (km/h) | 2015 | 2018 | 2023 | 2025 |
| I/66 Brezno („bez projektu“) | 22,50 | 22,50 | 22,50 | 22,50 |
| I/66 Brezno („s projektom“) | 22,50 | 22,50 | 22,50 | 22,50 |
| I/66 Brezno obchvat („s projektom“) |  | 76,03 | 76,03 | 76,03 |
| Priemerné prejazdné rýchlosti nákladných vozidiel (km/h) | | | | |
| I/66 Brezno („bez projektu“) | 21,99 | 21,99 | 21,99 | 21,99 |
| I/66 Brezno („s projektom“) | 21,99 | 21,99 | 21,99 | 21,99 |
| I/66 Brezno obchvat („s projektom“) |  | 62,51 | 62,51 | 62,51 |

Nárast cestovnej rýchlosti môžeme považovať za jeden z parciálnych prínosov intervencií do dopravnej infraštruktúry. Vplyvom realizácie projektu a poskytnutej intervencie došlo k zvýšeniu priemernej rýchlosti na sledovaných úsekoch cesty I/66 temer 3,4 násobne v prípade osobných vozidiel a 2,8 násobne v prípade nákladných vozidiel v porovnaní s tým, že by sa daný projekt nerealizoval.

Zhodnotenie kapacity cesty I/66

Zhodnotenie kapacity novovybudovaného obchvatu mesta Brezno vychádza z projektovej dokumentácie pre realizáciu stavby, zo sprievodnej správy a z dopravno-inžinierskych podkladov. Preložka cesty I/66 bola riešená z dôvodu kapacitnej nedostatočnosti prieťahu cesty I/66 centrom mesta. Úprava sa začínala na jestvujúcej ceste I/66 smerujúcej od Banskej Bystrice do Brezna v km 128,49 jej pasportného staničenia a končila v km 2,362 pracovného staničenia, kde sa v okružnej križovatke Mazorníkovo napája na cestu II/529. Podľa výsledkov celoštátneho sčítania dopravy v roku 2010 na dotknutom úseku cesty I/66 bol zaznamenaný priemerný nárast dopravy v objeme cca 20 % v porovnaní so sčítaním v roku 2005. Pri posudzovaní jestvujúcej cesty I/66 v rámci technickej štúdie z roku 2009 vypočítané hodnoty prípustných intenzít pre jednotlivé úseky naznačili, že z kapacitného hľadiska nebude vyhovovať úsek Začiatok intravilánu – Predné Halny. Posudzovanie nulového variantu sa preto v ďalšej dokumentácii nerealizovalo.

Pre stav „s realizáciou obchvatu“ boli predmetom hodnotenia jednotlivé úseky a dopravne významné križovatky. Hodnotiacim kritériom bola kvalita dopravného prúdu. Obchvat bol projektovaný v kategórii cestnej komunikácie C 9,5/80.

|  |  |
| --- | --- |
|  | **Úroveň kvality – 2035** |
| Obchvat mesta | C |
| Križovatka Mazorníkovo | A |
| Križovatka Kiepka | A |

Zdroj: Projektová dokumentácia pre realizáciu stavby, Sprievodná správy, Dopravno-inžinierske podklady

Na základe výsledkov posúdenia výkonnosti cesty I. triedy sa v projektovej dokumentácii uvádza, že trasa obchvatu ako celok bude vyhovovať výhľadovým dopravným nárokom pre 20-ročné výhľadové obdobie vo funkčnej úrovni „C“. Úroveň kvality zodpovedá funkčnej úrovni C, ktorá je hodnotená ako dobrá a znamená stabilný stav premávky.

Z kapacitného posúdenia oboch križovatiek vyplýva, že predmetné križovatky budú vo výhľadovom období 20 rokov po uvedení do prevádzky vyhovovať dopravným nárokom aj s dostatočnou rezervou.

V závere projektovej dokumentácie týkajúcej sa kapacitného posúdenia sa zdôrazňuje, že realizácia I. etapy obchvatu Brezna iba čiastočne vyrieši nepriaznivú dopravnú situáciu v centre mesta a bude potrebné pokračovať v realizácii II. etapy obchvatu.

Intervencia alokovaná do predmetného projektu viedla k tomu, že vybudovaním I. etapy obchvatu mesta Brezno sa zvýšila kapacita cesty I. triedy I/66. Táto cestná komunikácia prechádza zastavanými časťami mesta Brezno, svojimi technickými parametrami a kapacitnými možnosťami nezodpovedala dopravným požiadavkám ani predpokladanému nárastu dopravných intenzít. Nový obchvat prevzal približne 83 % tranzitnej dopravy z pôvodnej cesty, čo vyplýva z aktualizovanej prognózy dopravy. Vybudovaný obchvat vrátane križovatiek vyhovuje z kapacitného hľadiska do roku 2035.

V prípade, že by sa daný projekt nerealizoval, tak nedôjde k zvýšeniu kapacity dotknutého cestného spojenia. Pri posudzovaní nulového variantu v rámci technickej štúdie z roku 2009 totiž vypočítané hodnoty prípustných intenzít pre jednotlivé úseky naznačili, že už na začiatku obdobia z kapacitného hľadiska nebude vyhovovať úsek Začiatok intravilánu – Predné Halny. Očakávaný nárast dopravného zaťaženia by sa odzrkadlil na zhoršení bezpečnosti a nehodovosti cestnej premávky, ako aj na ďalšom zhoršení negatívnych vplyvov z dopravy na životné prostredie zvlášť v zastavanom území sídelných útvarov.

# Prínosy projektu z pohľadu bezpečnosti cestnej premávky

Počet a závažnosť dopravných nehôd na dotknutej cestnej sieti v porovnateľnom období pred realizáciou a po realizácii predmetného projektu poklesli. Počet nehôd celkom sa znížil z 20 na 16. Je možné konštatovať, že bez realizácie obchvatu by bola štatistika nehodovosti na dotknutom úseku negatívna. V situácii „s projektom“ je zaznamenaný pozitívny trend, ktorý je možné pripísať odklonu tranzitnej dopravy.

Relatívna miera nehodovosti, kde je zohľadnená aj intenzita cestnej premávky, je vzhľadom na skoro bezkolízny stav po spustení premávky nulová v počte smrteľných nehôd, ostatné následky dopravných nehôd taktiež výrazne poklesli. Vhodné je potvrdiť tieto výsledky sumarizáciou údajov za dlhšie časové obdobie.

Na základe uvedených výsledkov nehodovosti možno uviesť, že realizácia predmetného projektu mala pozitívny vplyv na nehodovosť na dotknutej cestnej sieti a prispela k zvýšeniu bezpečnosti cestnej premávky.

Podrobnejšie posúdenie bezpečnosti cestnej premávky je uvedené v samostatnej prílohe č. 2 k záverečnej správe.

# Prínosy projektu z pohľadu zníženia environmentálnych záťaží a hlučnosti

Podobne ako v prípade projektu riešiacom vybudovanie obchvatu mesta Bardejov aj v tomto projekte jestvujúca cesta I/66 vedie zastavanými časťami mesta Brezno a jej stav negatívne vplýval na životné prostredie v dotknutých sídlach zvýšenou produkciou hluku, emisiami exhalátov a nečistôt. Presmerovanie tranzitnej dopravy na trasu obchvatu malo odľahčiť dopravne preťažený stred mesta. Počítalo sa s pozitívnym vplyvom projektu na životné prostredie. Ten potvrdzujú kvantifikované úspory produkcie emisií NO2, PM2,5 a tiež CO2 vo väzbe na aktualizovanú prognózu dopravy vo verzii č. 1.

V prípade kvantifikácie environmentálnych vplyvov projektu v kontexte aktualizovanej prognózy dopravy vo verzii č. 2 prínos projektu z pohľadu zníženia environmentálnych záťaží nebol preukázaný. Sledované ukazovatele výsledku dosiahli záporné hodnoty. Vo verzii č. 2 bol preukázaný 1,6-násobný nárast počtu vozidiel nákladnej dopravy oproti verzii č. 1. Tento nárast prispieva k výraznejšiemu nárastu spotreby pohonných látok, čo má za následok vyššiu environmentálnu záťaž.

Prepočty vplyvu projektu na hlučnosť spracované ako súčasť predmetného dopadového hodnotenia preukazujú v dlhodobom časovom horizonte kladný vplyv projektu na zníženie emisií hluku. K zníženiu zaťaženia hlukom prispievajú aj vybudované protihlukové steny v dĺžke 532 m.

Podrobnejšie posúdenie vplyvu zrealizovaného projektu z pohľadu environmentálnych efektov je uvedené v samostatnej prílohe č. 3 k záverečnej správe.

# 2.4 Širšie sociálnoekonomické efekty

Nezamestnanosť a podnikateľské subjekty

Na základe dostupných dát zo ŠÚ SR vzťahujúcich sa k dotknutej lokalite sme sledovali vplyv zrealizovaného projektu a poskytnutej intervencie aj na iné sociálno-ekonomické charakteristiky – počet nezamestnaných a počet podnikateľských subjektov v dotknutej lokalite. Údaje o počte nezamestnaných osôb a v podstate aj o počte podnikateľských subjektov v dotknutej lokalite nesvedčia o tom, že by vybudovanie obchvatu mesta viedlo k výraznému zlepšeniu týchto ukazovateľov. V roku 2019 počet nezamestnaných osôb totiž medziročne vzrástol o 2 %. Počet podnikateľských subjektov sa síce v roku 2019 oproti roku 2018 zvýšil, avšak len o 2 %. Vývoj v rokoch 2020 a 2021 bol poznačený pandémiou, počet nezamestnaných zvlášť v roku 2020 podstatne narástol, a to až o 55 % a počet podnikateľských subjektov poklesol o viac než 2 %. Vývoj v tomto časovom období však nemožno považovať za štandardný. Trend vývoja počtu nezamestnaných do roku 2025 naznačuje ďalší pokles. Mierny pokles signalizuje trend vývoja počtu podnikateľských subjektov do roku 2035.

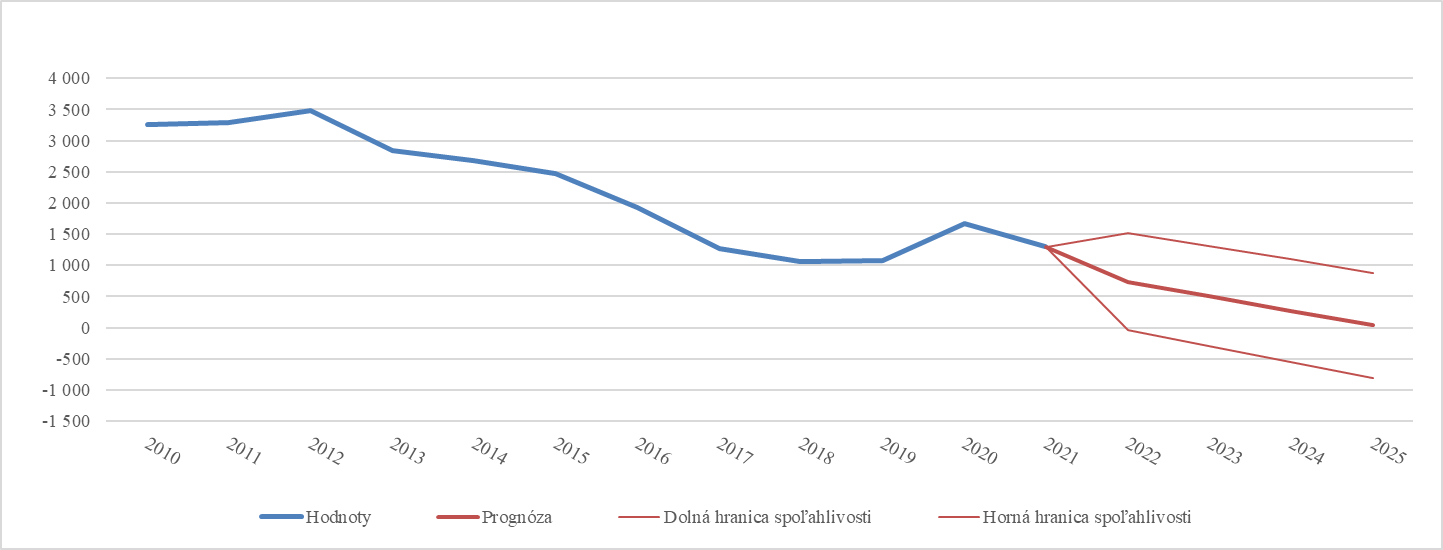
Vo všeobecnosti možno uviesť, že realizácia projektu zameraného na výstavbu obchvatu mesta Brezno vďaka poskytnutej intervencii nemala vplyv na širšie sociálnoekonomické prínosy, nakoľko zmena v počte podnikateľských subjektov bola len minimálna a počet nezamestnaných dokonca mierne vzrástol. Intervencie do cestnej infraštruktúry ovplyvňujú širšie sociálnoekonomické prínosy len nepriamo. Predovšetkým prostredníctvom lepšej dostupnosti môžu determinovať hospodársky rozvoj dotknutého regiónu. To však nie je možné preukázať relevantnými dátami vzhľadom na ich absenciu.

Tabuľka č. 13: Počet nezamestnaných osôb k 31. 12.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 |
| Brezno | 743 | 977 | 608 | 570 |
| Valaská | 148 | 185 | 142 | 138 |
| Podbrezová | 136 | 165 | 99 | 108 |
| Čierny Balog | 237 | 297 | 200 | 212 |
| Spolu | 1 264 | 1 624 | 1 049 | 1 028 |

Zdroj: http://datacube.statistics.sk/#!/view/sk/VBD\_SK\_WIN/pr5001rr/v\_pr5001rr\_00\_00\_00\_sk

Graf č. 3: Trend vývoja počtu nezamestnaných osôb



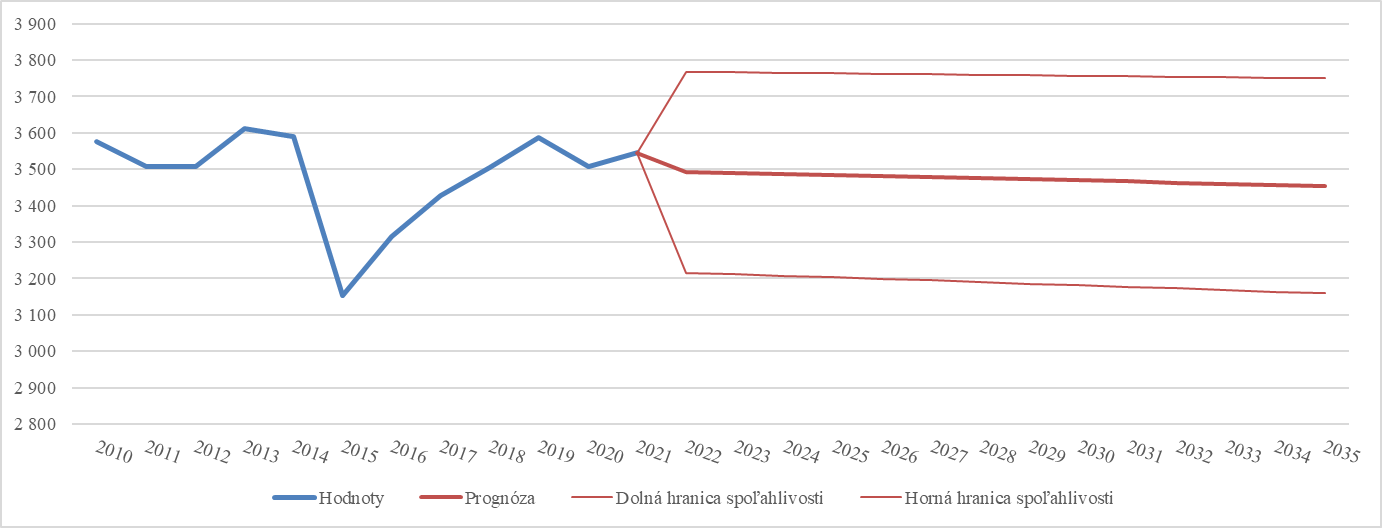
Tabuľka č. 14: Počet podnikateľských subjektov k 31. 12.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Podnikateľské subjekty  2021 | | Podnikateľské subjekty  2020 | | | Podnikateľské subjekty  2019 | |
| FO - podnikatelia, živnostníci | PO - ziskové a neziskové | FO - podnikatelia, živnostníci | | PO - ziskové a neziskové | FO - podnikatelia, živnostníci | PO - ziskové a neziskové |
| Brezno | 1426 | 849 | 1357 | 867 | | 1442 | 752 |
| Valaská | 204 | 87 | 206 | 82 | | 209 | 74 |
| Podbrezová | 172 | 125 | 155 | 148 | | 161 | 221 |
| Čierny Balog | 486 | 100 | 484 | 107 | | 526 | 98 |
| Spolu | 2288 | 1161 | 2202 | 1204 | | 2338 | 1145 |
| Spolu FO+PO | 3 449 | | 3 406 | | | 3 483 | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Podnikateľské subjekty  2018 | |
| FO - podnikatelia, živnostníci | PO - ziskové  a neziskové |
| Brezno | 1445 | 731 |
| Valaská | 199 | 80 |
| Podbrezová | 163 | 163 |
| Čierny Balog | 523 | 97 |
| Spolu | 2330 | 1071 |
| Spolu FO+PO | 3 401 | |

Zdroj: http://datacube.statistics.sk/#!/view/sk/VBD\_SK\_WIN/og3011rr/v\_og3011rr\_00\_00\_00\_sk

Graf č. 4: Trend vývoja počtu podnikateľských subjektov



Vplyv projektu na vznik nových investícií, na hospodárenie podnikateľských subjektov, na tvorbu pracovných príležitostí priamo v príslušnej lokalite, na výšku reálnej mzdy a pod. nie je možné vyhodnotiť vzhľadom na nedostupnosť relevantných štatistických údajov na úrovni miestnych samospráv. Potenciálnym zdrojom takýchto informácií môže byť prieskum spokojnosti obyvateľov dotknutého územia, prípadne zástupcov miestnych samospráv, podnikateľov, atď. s implementáciou projektu, jeho významom pre lokalitu a dopadmi. Realizácia takto orientovaného prieskumu je však časovo aj kapacitne náročná, jeho výsledky budú prirodzene závisieť aj, a predovšetkým, od ochoty a záujmu jednotlivých subjektov podieľať sa na tomto prieskume a vyjadriť svoj názor, čo môže byť problematické. Preukázanie skutočného prínosu projektu z hľadiska zvýšenia konkurencieschopnosti regiónu, tvorby nových pracovných miest a zlepšenia situácie na trhu práce ako aj prílevu nových investícií je vzhľadom na limitovanú bázu údajov a verejne dostupných konkrétnych informácií o dotknutej lokalite veľmi obtiažne dokladovať.

# Rekonštrukcia cesty I/65 Turčianske Teplice – Príbovce

Číslo projektu: 311061C948

Prijímateľ: Slovenská správa ciest

Obdobie realizácie: jún 2017 (stavba) – december 2019

|  |  |
| --- | --- |
| Celkové oprávnené výdavky EUR (podľa Zmluvy o NFP) | 24 662 474,60 EUR |
| Zúčtované/preplatené prostriedky (NFP) | 21 023 354,98 EUR |
|  |  |
| Zakontrahované NFP – EÚ zdroj | 15 281 977,46 EUR |
| Čerpanie – EÚ zdroj | 15 281 977,46 EUR |

Predmetom projektu bola rekonštrukcia cesty I. triedy v Žilinskom kraji, ktorá je jedným z hlavných koridorov v smere juh – sever a ktorá spája mestá Nitra a Martin. Začiatok rekonštrukcie cesty I/65 bol v km 114,046, t. j. tesne pred mestom Turčianske Teplice, časť Diviaky a koniec v km 129,164. Dĺžka rekonštruovanej cesty I. triedy tak činila 15,118 km. Smerové vedenie cesty sa nemenilo, rekonštrukcia bola realizovaná v línii jestvujúcej trasy cesty I/65 bez zmeny. Rekonštrukcia neznamenala rozšírenie jestvujúcej komunikácie I. triedy spojené so zmenou kategórie.

Samotná rekonštrukcia cesty spočíva v odstránení porušenej cementovo-betónovej vozovky, ktorú nahradila polotuhá vozovka so živičným povrchom. Súčasťou rekonštrukcie bola taktiež rekonštrukcia vybraných križovatiek s cestami II. a III. triedy. Križovatky boli doplnené o prídavné pruhy pre odbočenie vľavo, vpravo a pripájacie pruhy tak, aby bola zabezpečená bezpečnosť a plynulosť dopravy.

Projekt sledoval tieto ciele:

* Zvýšenie bezpečnosti a plynulosti pre užívateľov cesty
* Zlepšenie kvality dopravy a zvýšenie technickej úrovne
* Zlepšenie dopravnej situácie v príslušnej lokalite
* Zníženie nehodovosti na ceste a zníženie ekonomických následkov dopravných nehôd
* Zníženie časových strát
* Zvýšenie cestovnej rýchlosti
* Zlepšenie životného prostredia, podmienok ochrany života a zdravia obyvateľov v blízkosti dotknutej cesty

Na základe zosumarizovania dostupných informácií o cieľoch, vecnom riešení a prínosoch daného projektu je možné v stručnosti charakterizovať tzv. stav „pred projektom“, resp. stav v prípade, že by sa daný projekt nerealizoval v porovnaní so stavom „po realizácii projektu“ vďaka poskytnutej intervencii nasledovne:

Stav „pred projektom“, resp. stav v prípade, že by sa projekt nerealizoval

* jestvujúci úsek cesty bol v havarijnom stave; cesta vykazovala vysoký stupeň poškodenia;
* zdeformovaná vozovka nezabezpečovala požadovanú bezpečnosť účastníkov cestnej premávky
* pôvodná tzv. betónová komunikácia nezabezpečovala požadovaný komfort jazdy
* prejazdnosť daným úsekom cesty sa každým dňom zhoršovala a predlžovala
* úsek cesty sa vyznačoval značnými nerovnosťami, prechádzajúce vozidlá tak spôsobovali veľkú hlukovú záťaž pre okolie cesty
* nevyhovujúce technické parametre cesty spôsobovali kolízne situácie
* cesta v predmetnom úseku bola dlhodobo v neúnosnom stave z hľadiska bezpečnosti a plynulosti premávky
* mnohé osobné vozidlá, ale i kamióny a diaľkové autobusy predmetný úsek komunikácie obchádzali po okolitých cestách II. a III. triedy, čím zhoršovali kvalitu života a životné prostredie obyvateľov dotknutých obcí;
* v prípade, že by sa projekt nerealizoval, dezolátny stav by sa ďalej zhoršoval; využívanie tejto komunikácie by sa stalo neudržateľným
* nerealizácia rekonštrukcie cesty I/65 a predpokladaný nárast dopravného zaťaženia by sa odzrkadlil na zhoršení bezpečnosti všetkých účastníkov cestnej premávky
* nerealizácia projektu by viedla k ďalšiemu zhoršeniu kvality života a zdravia obyvateľov okolitých obcí

Stav „po realizácii projektu“ vďaka poskytnutej intervencii

* skvalitnenie dopravy na príslušnom úseku cesty I. triedy
* úspora jazdného času
* zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky
* úspora nehodovosti
* zníženie ekonomických následkov dopravných nehôd
* zlepšenie plynulosti cestnej premávky
* zvýšenie intenzity dopravy na príslušnom úseku – vodiči prestali využívať obchádzkové trasy po cestách II. a III. triedy v dotknutom území
* zvýšenie priemernej rýchlosti
* zníženie hlučnosti cestnej premávky – jednak v dôsledku odstránenia poškodenej a zdeformovanej betónovej vozovky a jednak vplyvom vybudovania protihlukových stien v dĺžke 2 974 m
* zníženie emisií z cestnej dopravy
* zvýšenie kvality života obyvateľov v priľahlých obciach
* spokojnosť účastníkov cestnej premávky s kvalitou a komfortom dopravy na príslušnom úseku cesty I. triedy; eliminácia škôd u používateľov cesty na vozidlách
* zníženie prevádzkových nákladov účastníkov premávky a správcu komunikácie

Podľa informácií uvedených v monitorovacích správach, v dotazníku (pre prijímateľa – SSC) k dopadovému hodnoteniu projektu a tiež na základe verejne dostupných údajov možno konštatovať, že uvedené ciele sa realizáciou predmetného projektu podarilo dosiahnuť, o čom koniec koncov svedčia aj naplnené ukazovatele výstupu a priebežne aj ukazovateľ výsledku projektu.

Výstupy projektu

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Ukazovateľ | |  | Rok | Miera plnenia |
| P0015 | Celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných ciest (I. triedy) (km) | 15,1180 | 2019 | 100 % |
| P0243 | Počet odstránených kritických nehodových lokalít a kolíznych bodov na cestách I. triedy (počet) | 1 | 2019 | 100 % |

Výsledky projektu

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Ukazovateľ | | EUR | Rok | Stav k 31. 12. 2021  v EUR | Miera plnenia |
| P0644 | Úspora času v cestnej doprave na cestách I. triedy | 1 059 919,00 | 2023 | 961 108,00 | 90,68 % |

# Hodnotenie sociálnoekonomických vplyvov poskytnutej intervencie na projekt

Charakteristika územia

15-kilometrový úsek cesty I/65 medzi Turčianskymi Teplicami a Príbovcami je lokalizovaný v Žilinskom kraji na území okresov Turčianske Teplice a Martin.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Cesty I. triedy (km) | Rozloha (km2) | Počet obyvateľov |
| Okres Turčianske Teplice | 35,307 | 393 | 15 956 |
| Okres Martin | 47,846 | 736 | 94 376 |
| Žilinský kraj | 505,162 | 6 809 | 691 613 |

Zdroj: Prehľad údajov o cestnej sieti SR, SSC, stav k 1. 1. 2022

Predmetný úsek cesty I/65 prechádza katastrálnymi územiami: Blatnica, Ďanová, Karlová, Laskár, Príbovce, Rakovo, Mošovce, Socovce, Turčianske Teplice (časť: Diviaky, Turčiansky Michal, Turčianske Teplice). Počet obyvateľov dotknutého územia v roku 2021 činil 11 206 vrátane mesta Turčianske Teplice, v prípade jeho nezahrnutia by počet obyvateľov predstavoval 4 895. Ako naznačujú údaje z nižšie uvedenej tabuľky, v Turčianskych Tepliciach došlo v priebehu obdobia 2010 – 2021 v poklesu počtu obyvateľstva, zatiaľ čo v dotknutých obciach došlo k jeho nárastu.

Tabuľka č. 15: Počet obyvateľov a veková štruktúra

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Počet obyvateľov | Veková štruktúra obyvateľov  2021 | | | Podiel ekonomicky aktívnych obyvateľov na počte obyvateľov (%) |
| 2021 | do 14 r. | 15 - 64 r. | 65 r. a viac | 2021 |
| Turčianske Teplice\* | 6 311 | 840 | 4 097 | 1 374 | 64,92 |
| Mošovce | 1 337 | 172 | 878 | 287 | 65,67 |
| Socovce | 237 | 35 | 171 | 31 | 72,15 |
| Blatnica | 1 062 | 181 | 690 | 191 | 64,97 |
| Laskár | 123 | 18 | 90 | 15 | 73,17 |
| Karlová | 106 | 11 | 82 | 13 | 77,36 |
| Ďanová | 560 | 93 | 371 | 96 | 66,25 |
| Rakovo | 386 | 61 | 272 | 53 | 70,47 |
| Príbovce | 1 084 | 162 | 734 | 188 | 67,71 |
| Spolu | 11 206 | 11 206 | | | 65,90 |

\*Vrátane mestskej štvrte Diviaky a Turčiansky Michal.

Zdroj: http://datacube.statistics.sk/#!/view/sk/VBD\_DEM/om7012rr/v\_om7012rr\_00\_00\_00\_sk

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Počet obyvateľov | Počet obyvateľov | Počet obyvateľov | Zmena | Zmena |
| 2021 | 2015 | 2010 | 2021/2015 | 2021/2010 |
| Turčianske Teplice\* | 6 311 | 6 504 | 6 878 | 0,970 | 0,918 |
| Mošovce | 1 337 | 1 322 | 1 342 | 1,011 | 0,996 |
| Socovce | 237 | 245 | 237 | 0,967 | 1,000 |
| Blatnica | 1 062 | 910 | 933 | 1,167 | 1,138 |
| Laskár | 123 | 135 | 106 | 0,911 | 1,160 |
| Karlová | 106 | 105 | 113 | 1,010 | 0,938 |
| Ďanová | 560 | 557 | 520 | 1,005 | 1,077 |
| Rakovo | 386 | 354 | 316 | 1,090 | 1,222 |
| Príbovce | 1 084 | 1 093 | 1 084 | 0,992 | 1,000 |
| Spolu | 11 206 | 11 225 | 11 529 | 0,998 | 0,972 |
| Spolu (bez mesta Turčianske Teplice)\*\* | 4 895 | 4 721 | 4 651 | 1,037 | 1,052 |

\*Vrátane mestskej štvrte Diviaky a Turčiansky Michal.

\*\* Začiatok rekonštrukcie cesty I/65 bol tesne pred mestom Turčianske Teplice, časť Diviaky.

Zdroj: http://datacube.statistics.sk/#!/view/sk/VBD\_DEM/om7012rr/v\_om7012rr\_00\_00\_00\_sk

Dopravné toky (intenzita dopravy)

U cestných stavieb je významným parametrom intenzita cestnej dopravy – konkrétne ročný priemer denných intenzít (RPDI), ktorý umožňuje stanoviť dopravnú prognózu a významným spôsobom determinuje výsledkové ukazovatele projektu – úspora času, nehodovosť, environmentálne prínosy. V pôvodnej verzii CBA v prognóze dopravy boli použité intenzity dopravy z celoštátneho sčítania na diaľničnej a cestnej sieti SR v roku 2005 a roku 2010 a výhľadové rastové koeficienty dopravy v zmysle TP 070[[14]](#footnote-14), čo je štandardný postup. Pri porovnaní hodnôt RPDI nameraných v roku 2010 s rokmi 2005 a 2000 je možné konštatovať nárast dopravy v dotknutom území. Za pozornosť stojí aj fakt, že v pôvodnej verzii CBA prognóza dopravy v scenári „bez projektu“ bola identická s prognózou v scenári „s projektom“. V textovej časti CBA je to zdôvodnené konštatovaním, že v projekte „ide o technické zhodnotenie a modernizáciu kritického úseku už existujúcej cesty I/65 a neuvažuje sa s presmerovaním dopravy z iných komunikácii“.

V rámci predmetného dopadového hodnotenia bola prognóza dopravy aktualizovaná. Konkrétne boli spracované dve verzie aktualizácie prognózy dopravy, podobne ako v predchádzajúcich dvoch projektoch.

Vo verzii č. 1 bola prognóza dopravy aktualizovaná tak, že pôvodné prognózované hodnoty RPDI uvádzané v CBA v scenári „bez projektu“ a tiež v scenári „s projektom“ boli upravené na úroveň 72 %[[15]](#footnote-15). Údaje za rok 2010 a 2015 boli stanovené podľa výsledkov celoštátneho sčítania dopravy v týchto rokoch, údaje od roku 2016 boli znížené na spomínaných 72 %. Zároveň je potrebné zdôrazniť, že hodnoty RPDI za rok 2010 boli znížené o 12 % v zmysle všeobecného odporúčania SSC v dôsledku zmeny metodiky[[16]](#footnote-16). Táto zmena bola prirodzene aplikovaná aj vo verzii č. 2.

Vo verzii č. 2 boli pre stanovenie historických údajov RPDI použité výsledky z celoštátnych sčítaní dopravy v rokoch 2010 a 2015 a pre výpočet prognózy boli využité výhľadové koeficienty dopravy v zmysle už spomínaného TP 070. V roku 2020 SSC vykonala krátkodobé dopravné prieskumy na základe 4-hodinových manuálnych sčítaní realizovaných v jednotlivých sčítacích termínoch na verejne prístupných pozemných komunikáciách. Pre úsek cesty I. triedy medzi Turčianskymi Teplicami a Príbovcami bola v rámci uvedeného prieskumu sčítacím miestom Karlová. Prognóza dopravy vo verzii č. 2 bola tak stanovená na základe aktualizovaných hodnôt z roku 2020.

Dve verzie aktualizácie prognózy dopravy sú uplatnené aj v prílohách č. 2 a 3 záverečnej správy.

V tabuľkách nižšie uvádzame prognózu dopravy na báze RDPI za roky 2017 (pred realizáciou projektu), 2020 (po realizácii projektu), 2023 a 2025 v členení:

* pôvodná verzia CBA
* verzia č. 1
* verzia č. 2.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| RPDI |  |  |
| Pôvodná verzia CBA | | Sčítací úsek | 2017 | 2020 | 2023 | 2025 |
| "Bez projektu" | OV - I/65 | 91260 | 11 598 | 12 209 | 12 858 | 13 310 |
| OV - I/65 | 91270 | 4 007 | 4 218 | 4 442 | 4 598 |
| OV - I/65 | 91280 | 3 645 | 3 836 | 4 040 | 4 182 |
| OV - I/65 | 91287 | 3 964 | 4 173 | 4 395 | 4 549 |
| OV - I/65 | 91290 | 6 441 | 6 780 | 7 140 | 7 391 |
| NV - I/65 | 91260 | 3 114 | 3 251 | 3 352 | 3 421 |
| NV - I/65 | 91270 | 1 734 | 1 811 | 1 867 | 1 905 |
| NV - I/65 | 91280 | 1 622 | 1 694 | 1 746 | 1 782 |
| NV - I/65 | 91287 | 1 657 | 1 730 | 1 784 | 1 821 |
| NV - I/65 | 91290 | 1 995 | 2 083 | 2 147 | 2 192 |
|  |  |  | 2017 | 2020 | 2023 | 2025 |
| "S projektom" | OV - I/65 | 91260 | 11 598 | 12 209 | 12 858 | 13 310 |
| OV - I/65 | 91270 | 4 007 | 4 218 | 4 442 | 4 598 |
| OV - I/65 | 91280 | 3 645 | 3 836 | 4 040 | 4 182 |
| OV - I/65 | 91287 | 3 964 | 4 173 | 4 395 | 4 549 |
| OV - I/65 | 91290 | 6 441 | 6 780 | 7 140 | 7 391 |
| NV - I/65 | 91260 | 3 114 | 3 251 | 3 352 | 3 421 |
| NV - I/65 | 91270 | 1 734 | 1 811 | 1 867 | 1 905 |
| NV - I/65 | 91280 | 1 622 | 1 694 | 1 746 | 1 782 |
| NV - I/65 | 91287 | 1 657 | 1 730 | 1 784 | 1 821 |
| NV - I/65 | 91290 | 1 995 | 2 083 | 2 147 | 2 192 |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Verzia č. 1 | | Sčítací úsek | 2017 | 2020 | 2023 | 2025 |
| "Bez projektu" | OV - I/65 | 91260 | 8 351 | 8 790 | 9 258 | 9 583 |
| OV - I/65 | 91270 | 2 885 | 3 037 | 3 198 | 3 311 |
| OV - I/65 | 91280 | 2 624 | 2 762 | 2 909 | 3 011 |
| OV - I/65 | 91287 | 2 854 | 3 005 | 3 164 | 3 276 |
| OV - I/65 | 91290 | 4 637 | 4 881 | 5 141 | 5 322 |
| NV - I/65 | 91260 | 2 242 | 2 341 | 2 413 | 2 463 |
| NV - I/65 | 91270 | 1 249 | 1 304 | 1 344 | 1 372 |
| NV - I/65 | 91280 | 1 168 | 1 220 | 1 257 | 1 283 |
| NV - I/65 | 91287 | 1 193 | 1 246 | 1 284 | 1 311 |
| NV - I/65 | 91290 | 1 436 | 1 500 | 1 546 | 1 578 |
|  |  |  | 2017 | 2020 | 2023 | 2025 |
| "S projektom" | OV - I/65 | 91260 | 8 351 | 8 790 | 9 258 | 9 583 |
| OV - I/65 | 91270 | 2 885 | 3 037 | 3 198 | 3 311 |
| OV - I/65 | 91280 | 2 624 | 2 762 | 2 909 | 3 011 |
| OV - I/65 | 91287 | 2 854 | 3 005 | 3 164 | 3 276 |
| OV - I/65 | 91290 | 4 637 | 4 881 | 5 141 | 5 322 |
| NV - I/65 | 91260 | 2 242 | 2 341 | 2 413 | 2 463 |
| NV - I/65 | 91270 | 1 249 | 1 304 | 1 344 | 1 372 |
| NV - I/65 | 91280 | 1 168 | 1 220 | 1 257 | 1 283 |
| NV - I/65 | 91287 | 1 193 | 1 246 | 1 284 | 1 311 |
| NV - I/65 | 91290 | 1 436 | 1 500 | 1 546 | 1 578 |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Verzia č. 2 | | Sčítací úsek | 2017 | 2020 | 2023 | 2025 |
| "Bez projektu" | OV - I/65 | 91260 | 11 598 | 12 209 | 12 858 | 13 310 |
| OV - I/65 | 91270 | 4 007 | 4 218 | 4 442 | 4 598 |
| OV - I/65 | 91280 | 3 645 | 3 836 | 4 040 | 4 182 |
| OV - I/65 | 91287 | 3 964 | 4 173 | 4 395 | 4 549 |
| OV - I/65 | 91290 | 6 441 | 6 780 | 7 140 | 7 391 |
| NV - I/65 | 91260 | 3 114 | 3 251 | 3 352 | 3 421 |
| NV - I/65 | 91270 | 1 734 | 1 811 | 1 867 | 1 905 |
| NV - I/65 | 91280 | 1 622 | 1 694 | 1 746 | 1 782 |
| NV - I/65 | 91287 | 1 657 | 1 730 | 1 784 | 1 821 |
| NV - I/65 | 91290 | 1 995 | 2 083 | 2 147 | 2 192 |
|  |  |  | 2017 | 2020 | 2023 | 2025 |
| "S projektom" | OV - I/65 | 91260 | 11 598 | 13 430 | 14 144 | 14 640 |
| OV - I/65 | 91270 | 4 007 | 6 479 | 6 823 | 7 063 |
| OV - I/65 | 91280 | 3 645 | 5 893 | 6 207 | 6 425 |
| OV - I/65 | 91287 | 3 964 | 6 410 | 6 751 | 6 988 |
| OV - I/65 | 91290 | 6 441 | 10 414 | 10 968 | 11 353 |
| NV - I/65 | 91260 | 3 114 | 3 576 | 3 687 | 3 763 |
| NV - I/65 | 91270 | 1 734 | 2 918 | 3 008 | 3 070 |
| NV - I/65 | 91280 | 1 622 | 2 729 | 2 814 | 2 871 |
| NV - I/65 | 91287 | 1 657 | 2 788 | 2 874 | 2 933 |
| NV - I/65 | 91290 | 1 995 | 3 356 | 3 460 | 3 531 |

Úspora času v cestnej doprave

Okrem zvýšenia technickej úrovne na predmetnom úseku cestnej siete projekt sledoval aj sociálnoekonomické prínosy, ako je skvalitnenie dopravy a zvýšenie kvality života obyvateľov v priľahlých obciach. Tieto prínosy nemajú svoje kvantitatívne vyjadrenie prostredníctvom jednoznačného merateľného ukazovateľa, môžeme tak uviesť, že ich nepriamo reprezentuje ukazovateľ výsledku projektu – Úspora času v cestnej doprave na cestách I. triedy. Vo všeobecnosti úspora času je jedným z najvýznamnejších prínosov, ktorý môže nastať vďaka výstavbe novej, resp. modernizácii jestvujúcej dopravnej infraštruktúry. Tento ukazovateľ bol kvantifikovaný v rámci CBA, jeho cieľová hodnota v roku 2023 by mala dosiahnuť 1 059 919 EUR[[17]](#footnote-17). Podľa poslednej monitorovacej správy úspora času ku koncu roka 2021 činila 961 108 EUR, t. j. 90,68 % cieľovej hodnoty. Naplnenie ukazovateľa by malo nastať v roku 2023, pričom monitorovacia správa neindukuje problém pri jeho dosiahnutí.

Aplikovaním dvoch rôznych prístupov k aktualizácii prognózy dopravy sme dospeli k nasledovným hodnotám ukazovateľa výsledku daného projektu:

Tabuľka č. 16: Úspora času v cestnej doprave na cestách I. triedy (EUR)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Kvantifikácia ukazovateľa | 2021 | 2023 | 2025 |
| Pôvodná verzia CBA | 961 108 | 1 059 919 | 1 163 719 |
| Aktualizovaná prognóza dopravy vo verzii č. 1 | 605 791 | 667 425 | 732 947 |
| Aktualizovaná prognóza dopravy vo verzii č. 2 | Záporná hodnota | Záporná hodnota | Záporná hodnota |

Na základe porovnania dosiahnutých hodnôt daného ukazovateľa výsledku možno uviesť, že úspora času vykazuje podstatne rozdielne hodnoty, a to vo väzbe na zmenu RPDI. Rozdielne hodnoty RPDI, presnejšie výrazný nárast RPDI vo verzii č. 2, v tomto projekte zohrávajú kľúčovú úlohu. Pri kvantifikácii úspory času sme okrem intenzity dopravy aktualizovali aj parameter priemernej obsadenosti v osobných vozidlách (aplikovaná bola hodnota 1,4[[18]](#footnote-18)) a brali sme do úvahy harmonogram skutočnej realizácie projektu.

V scenári „bez projektu“ by sa žiadna úspora času nedosiahla, skôr naopak jazdný čas by sa viac predlžoval, vodiči osobných i nákladných vozidiel by boli stále viac nútení využívať obchádzkové trasy po cestách II. a III. triedy. Záporná hodnota úspory času vychádza pri aktualizácii prognózy dopravy vo verzii č. 2. Dôvodom sú už spomínané hodnoty RPDI, ktoré v scenári „s projektom“ v prípade osobných vozidiel vzrástli v priemere o 62 % a v prípade nákladných vozidiel sa zvýšili v priemere o 69 % v porovnaní s hodnotami RPDI uvedených vo verzii č. 1. Ako sme uvádzali vyššie, prognóza dopravy pritom v tomto projekte bola stanovená na základe aktualizovaných hodnôt z dopravného prieskumu SSC realizovaného v roku 2020 v sčítacom mieste Karlová. Záporné hodnoty tohto ukazovateľa výsledku svedčia o tom, že veľký nárast RPDI v scenári „s projektom“ môže byť rizikovým parametrom (zvlášť z pohľadu výsledkov CBA), preto sú zvyčajne v projektoch zameraných na modernizáciu, resp. rekonštrukciu ciest hodnoty RPDI v scenári „bez projektu“ a tiež v scenári „s projektom“ identické.

Vo väzbe na aktualizovanú prognózu dopravy vo verzii č. 1 úspora času v rokoch 2021 a 2023 dosiahne 63 % pôvodne predpokladanej hodnoty.

Napriek zápornej hodnote úspory času vychádzajúcej z aktualizácie prognózy dopravy vo verzii č. 2 intervencia z verejných zdrojov vo výške 21 023 354,98 EUR (EÚ zdroj: 15 281 977,46 EUR) do implementácie daného projektu bola opodstatnená, nakoľko priniesla zvýšenie kvality a komfortu jazdy po modernizovanom úseku cesty I/65 medzi Turčianskymi Teplicami a Príbovcami. Úspora času odzrkadľujúca aktualizovanú prognózu dopravy vo verzii č. 1 nedosiahne úroveň úspory času podľa pôvodnej verzie CBA, avšak v rokoch 2021 a 2023 zaznamená kladnú hodnotu vyššiu ako 50 % pôvodne predpokladanej hodnoty. Trend vyjadrený do roku 2025 naznačuje udržanie tejto hodnoty.

Vzhľadom na zápornú hodnotu úspory času vo verzii č. 2 odporúčame overiť hodnoty RPDI na základe výsledkov celoštátneho sčítania dopravy realizovaného v roku 2022 a následne prepočítať hodnotu ukazovateľa výsledku projektu – Úspora času v cestnej doprave na cestách I. triedy.

Priemerná rýchlosť

Ďalším hodnoteným parametrom je priemerná rýchlosť vozidiel. Priemerná rýchlosť bola kvantifikovaná v pôvodnej verzii CBA v nasledovnom vyjadrení (zohľadňuje sa pritom harmonogram skutočnej realizácie projektu):

Tabuľka č. 17: Priemerné prejazdné rýchlosti vozidiel

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Priemerné prejazdné rýchlosti osobných vozidiel (km/h) | 2017 | 2020 | 2023 | 2025 |
| I/65 Turčianske Teplice – Príbovce („bez projektu“) | 66,40 | 66,23 | 65,82 | 65,59 |
| I/65 Turčianske Teplice – Príbovce („s projektom“) | 66,40 | 75,49 | 75,49 | 75,49 |
| Priemerné prejazdné rýchlosti nákladných vozidiel (km/h) | | | | |
| I/65 Turčianske Teplice – Príbovce („bez projektu“) | 64,66 | 64,38 | 63,75 | 63,39 |
| I/65 Turčianske Teplice – Príbovce („s projektom“) | 64,66 | 74,53 | 74,53 | 74,53 |

Nárast cestovnej rýchlosti môžeme považovať za jeden z parciálnych prínosov intervencií do dopravnej infraštruktúry. Vplyvom realizácie projektu a poskytnutej intervencie došlo k zvýšeniu priemernej rýchlosti na sledovanom úseku cesty I/65 o 14 % v prípade osobných vozidiel a o takmer 16 % v prípade nákladných vozidiel v porovnaní s tým, že by sa daný projekt nerealizoval.

Zhodnotenie kapacity cesty I/65

Z informácií prezentovaných na začiatku tejto časti vyplýva, že projekt bol primárne zameraný na zvýšenie bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky na predmetnom úseku cesty I. triedy I/65. Rekonštrukcia cesty umožnila vozidlám jazdiť vyššou rýchlosťou, čo sa prejavilo na zlepšení plynulosti cestnej premávky.

Zhodnotenie kapacity cesty I/65 v úseku medzi Turčianskymi Teplicami a Príbovcami vychádza z projektovej dokumentácie pre stavebné povolenie na rekonštrukciu danej cesty. Rekonštrukcia cesty I/65 bola navrhovaná v kategórií C 11,5/80, resp. C 9,5/80. Smerové vedenie cesty sa nemenilo, rekonštrukcia sledovala jestvujúcu trasu cesty I/65 bezozmeny. Výškové vedenie cesty bolo zvýšené o cca 20 cm, pričom sa niveleta pred a za neriešenými úsekmi plynulo napojila na jestvujúcu úroveň vozovky. Súčasťou rekonštrukcie cesty bola aj rekonštrukcia vybraných križovatiek s cestami II. a III. triedy. Križovatky boli doplnené o prídavné pruhy pre odbočenie vľavo, vpravo a pripájacie pruhy tak, aby bola zabezpečená bezpečnosť a plynulosť dopravy.

Vo všeobecnosti úsek cesty, ktorý je vedený v extraviláne kapacitne vyhovuje vtedy, keď jeho funkčná úroveň nevykazuje horší stupeň, ako je funkčná úroveň C. Úsek cesty v intraviláne je vyhovujúci v tom prípade, ak hodnota výhľadovej intenzity dopravného prúdu dosahuje nižšiu hodnotu, ako je hodnota prípustnej (návrhovej) intenzity dopravného prúdu.

Tabuľka č. 18: Rozdelenie cesty I/65 z hľadiska dopravného zaťaženia – intravilán

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | | Sčítací úsek 91290 | Vyhodnotenie | Sčítací úsek 91287 | Vyhodnotenie |
| Prípustná intenzita dopravného prúdu |  | 661 |  | 661 |  |
| Výhľadová intenzita (voz/hod.) | 2015 | 521 | Vyhovuje | 361 | Vyhovuje |
| Výhľadová intenzita (voz/hod.) | 2025 | 610 | Vyhovuje | 423 | Vyhovuje |
| Výhľadová intenzita (voz/hod.) | 2035 | 689 | Nevyhovuje | 478 | Vyhovuje |

Zdroj: Projektová dokumentácia pre stavebné povolenie

Tabuľka č. 19: Rozdelenie cesty I/65 z hľadiska dopravného zaťaženia – extravilán

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | 2015 | 2025 | 2035 |
| Sčítací úsek 91287 – pravý jazdný pruh | C | C | C |
| Sčítací úsek 91287 – ľavý jazdný pruh | C | C | C |
| Sčítací úsek 91280 – pravý jazdný pruh | C | C | D |
| Sčítací úsek 91280 – ľavý jazdný pruh | C | C | D |
| Sčítací úsek 91270 – pravý a ľavý jazdný pruh | C | C | C |

Zdroj: Projektová dokumentácia pre stavebné povolenie

V závere projektovej dokumentácie týkajúcej sa kapacitného posúdenia medzikrižovatkových úsekov cesty sa uvádza, že v roku 2035 kapacitne nebudú vyhovovať požiadavkám najzaťaženejšie úseky – sčítací úsek 91290: odb. III/2132 cesta SNP – odb. III/2183 Diviaky a sčítací úsek 91280: križovatka s III/2178 do obce Bodorová – križovatka s III/2139 Blatnica. Preto bude nevyhnutné vybudovanie rýchlostnej cesty R3 Martin – Horná Štubňa.

Čo sa týka križovatiek:

* križovatky cesty I/65 s III/06540 (v km 118,405) a I/65 s III/06547 (v km 124,700) vyhovujú v celom návrhovom období;
* križovatka cesty I/65 s III/06540 (v km 114,790) a križovatka cesty I/65 s II/519 (v km 129,016) obe budú spĺňať požadovanú úroveň až do roku 2025. Od roku 2035 v uvedených križovatkách bude kritické ľavé odbočenie z vedľajšej cesty, ktoré nadobudne funkčnú úroveň E, čo už nevyhovuje požadovaným parametrom.

Toho času sa celá doprava realizuje po jestvujúcej ceste I. triedy I/65. V prípade vybudovania rýchlostnej cesty R3 možno očakávať, že prevládajúca časť predovšetkým tranzitnej dopravy bude presmerovaná práve na R3. Vďaka tomu dôjde k zníženiu intenzity dopravy na ceste I/65.

Intervencia alokovaná do predmetného projektu viedla k tomu, že úsek cesty I/65 medzi Turčianskymi Teplicami a Príbovcami vyhovuje z kapacitného hľadiska vo všetkých medzikrižovatkových úsekoch do roku 2025. Z dlhodobého hľadiska do roku 2035 sa z pohľadu kapacitnej priepustnosti problematickými stanú najzaťaženejšie úseky a tiež niektoré križovatky. Situáciu by pomohlo vyriešiť vybudovanie rýchlostnej cesty R3 Martin – Horná Štubňa.

Samozrejme v prípade, že by sa daný projekt nerealizoval, tak by nenastali vôbec žiadne efekty. Očakávaný nárast dopravného zaťaženia by sa odzrkadlil na zhoršení bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky, na znížení kvality života obyvateľov dotknutých obcí. Využívanie predmetnej komunikácie by sa stalo neudržateľným.

# 3.2 Prínosy projektu z pohľadu bezpečnosti cestnej premávky

Počet nehôd na rekonštruovanom úseku cesty I/65 v porovnateľnom období pred realizáciou a po realizácii projektu klesol z 20 na 12. Priemerný počet ľahko zranených osôb po realizácii stavby stúpol, zatiaľ čo počet ťažko zranených osôb klesol. Vplyv realizácie projektu na uvedený vývoj nehodovosti je však problematické zodpovedne vyhodnotiť vzhľadom na limitujúci rozsah údajov, a to hlavne z dôvodu krátkej doby užívania rekonštruovaného úseku (len 2 roky).

Relatívna miera nehodovosti, kde je zohľadnená aj intenzita cestnej premávky, je pri všetkých následkoch nehôd nižšia okrem smrteľných zranení. Uvedený negatívny trend však spôsobila len jedna nehoda s následkom smrti. Potvrdzuje sa tak, že je problematické adekvátne vyhodnotiť úsek z pohľadu závažnosti nehôd len na základe vzorky reprezentujúcej dva roky prevádzky rekonštruovanej cestnej komunikácie. Vhodné je posúdiť výsledky nehodovosti na báze údajov za dlhšie časové obdobie (napr. 5 rokov).

Vzhľadom na realizované prepravné výkony na dotknutej cestnej sieti je možné očakávať približne rovnaký trend vývoja nehodovosti aj do budúcnosti.

Podrobnejšie posúdenie bezpečnosti cestnej premávky je uvedené v samostatnej prílohe č. 2 k záverečnej správe.

# 3.3 Prínosy projektu z pohľadu zníženia environmentálnych záťaží a hlučnosti

Podľa informácií k projektu uvedených v CBA, v monitorovacích správach a v dotazníku je evidentné, že v projekte zameranom na rekonštrukciu cesty I/65 v Žilinskom kraji neboli kvantifikované environmentálne prínosy. Medzi cieľmi projektu sa však uvádza zlepšenie životného prostredia, podmienok ochrany života a zdravia obyvateľov v blízkosti dotknutej cestnej komunikácie.

Ako súčasť dopadového hodnotenia projektu sme kvantifikovali environmentálne efekty prostredníctvom štandardných ukazovateľov – úspora produkcie emisií NO2, PM2,5, CO2, a tiež úspora emisií hluku. K úspore emisií PM2,5 a CO2 dochádza v roku 2024, a to v kontexte verzie č. 1 aktualizovanej prognózy dopravy. Úspory emisií vypočítané vo väzbe na aktualizáciu prognózy dopravy vo verzii č. 2 nie je možné preukázať vzhľadom na záporné hodnoty ukazovateľov. Podobne nie je možné preukázať ani úspory emisií hluku.

Napriek tomu môžeme uviesť, že rekonštrukcia predmetného úseku viedla k zlepšeniu plynulosti cestnej premávky, čo by sa malo odraziť na znížení emisií z dopravy. Zlepšenie technického stavu vozovky sa prejaví na znížení hlučnosti a vibrácií z cestnej premávky a tiež na redukcii prašnosti v dotknutej oblasti. Environmentálne efekty je potrebné vnímať v širších súvislostiach.

Podrobnejšie posúdenie vplyvu zrealizovaného projektu z pohľadu environmentálnych efektov je uvedené v samostatnej prílohe č. 3 k záverečnej správe.

# 3.4 Širšie sociálnoekonomické efekty

Nezamestnanosť a podnikateľské subjekty

Na základe dostupných dát zo ŠÚ SR vzťahujúcich sa k dotknutej lokalite sme skúmali vplyv zrealizovaného projektu a poskytnutej intervencie aj na iné sociálno-ekonomické charakteristiky – počet nezamestnaných a počet podnikateľských subjektov v dotknutej lokalite. Údaje o počte nezamestnaných ani údaje o počte podnikateľských subjektov nesvedčia o tom, že by ich realizácia projektu mohla v pozitívnom smere výraznejšie ovplyvniť. Realizácia projektu bola ukončená v roku 2019, dva roky prevádzky zrekonštruovanej cesty je tak pomerne krátke časové obdobie, aby bolo možné zodpovedne zhodnotiť vplyv intervencie. Naviac vývoj v období 2020 – 2021 bol neštandardný, niesol sa v znamení pandemickej situácie spôsobenej ochorením COVID-19. Údaje za toto obdobie sú skreslené, vykazujú značné výkyvy. Počet nezamestnaných v roku 2020 v medziročnom porovnaní vzrástol o 55 %, naopak v roku 2021 poklesol o 17 %. Trend vývoja do roku 2025 naznačuje ďalší pokles počtu nezamestnaných osôb.

Skokový vývoj je evidentný aj v počte podnikateľských subjektov pôsobiacich v dotknutom území. Počet právnických osôb v roku 2020 medziročne vzrástol o takmer 9 % a na rovnakej úrovni sa udržal aj v roku 2021. Naopak počet živnostníkov sa v roku 2020 znížil o 8 % v porovnaní s rokom 2019 a v roku 2021 medziročne vzrástol o 9 %. Trend do budúcnosti naznačuje neutrálny vplyv realizácie projektu na rozvoj podnikateľských aktivít v lokalite. Intervencie do cestnej infraštruktúry ovplyvňujú širšie sociálnoekonomické prínosy len nepriamo. Predovšetkým prostredníctvom lepšej dostupnosti môžu determinovať hospodársky rozvoj dotknutého regiónu. To však nie je možné preukázať relevantnými dátami vzhľadom na ich absenciu.

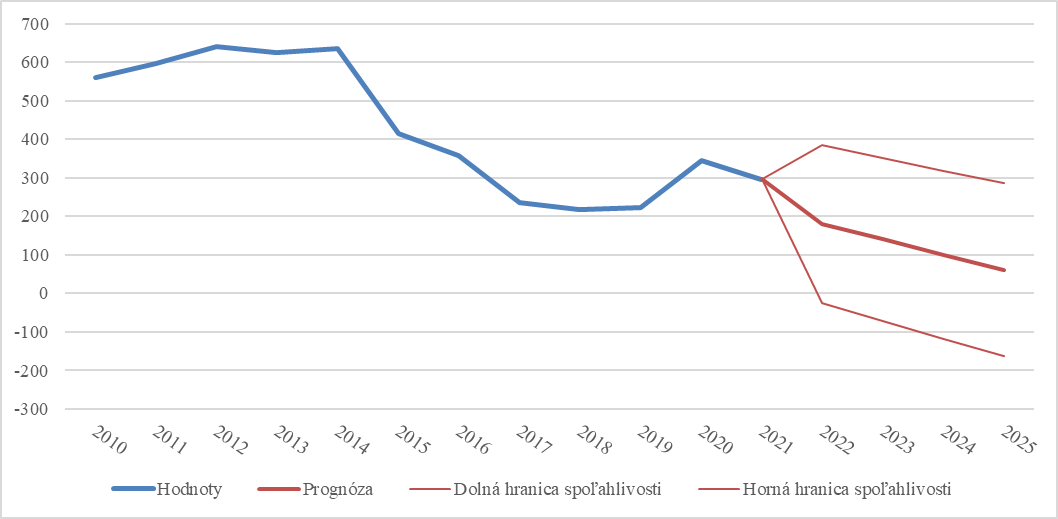
Tabuľka č. 20: Počet nezamestnaných osôb k 31. 12.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | 2021 | 2020 | 2019 |
| Turčianske Teplice\* | 185 | 222 | 139 |
| Mošovce | 31 | 41 | 35 |
| Socovce | 1 | 1 | 1 |
| Blatnica | 24 | 31 | 16 |
| Laskár | 2 | 3 | 1 |
| Karlová | 0 | 2 | 2 |
| Ďanová | 12 | 9 | 5 |
| Rakovo | 13 | 9 | 2 |
| Príbovce | 28 | 28 | 22 |
| Spolu | 296 | 346 | 223 |

\*Vrátane mestskej štvrte Diviaky a Turčiansky Michal.

Zdroj: http://datacube.statistics.sk/#!/view/sk/VBD\_SK\_WIN/pr5001rr/v\_pr5001rr\_00\_00\_00\_sk

Graf č. 5: Trend vývoja počtu nezamestnaných osôb

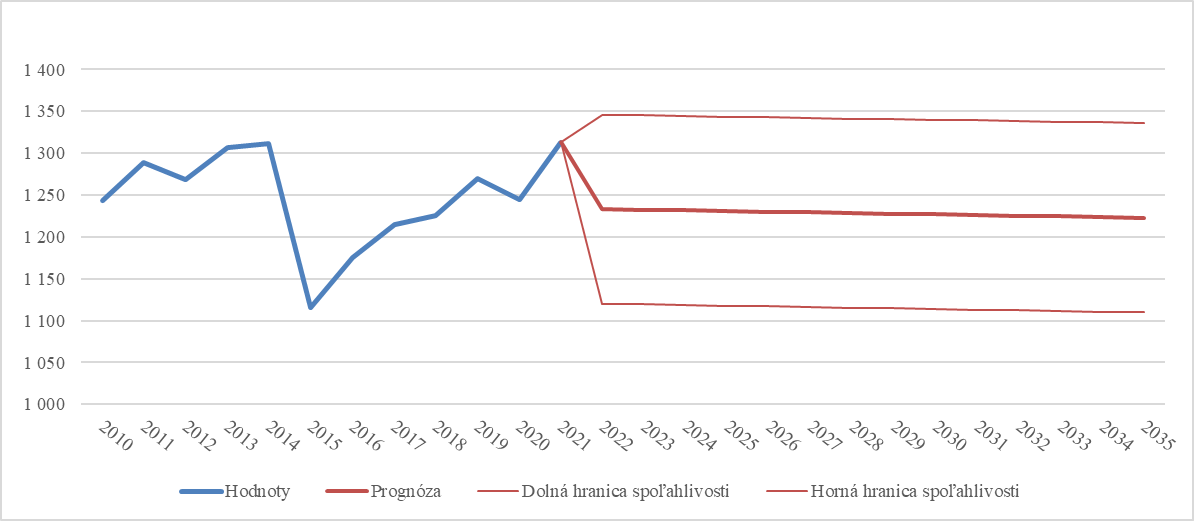


Tabuľka č. 21: Počet podnikateľských subjektov k 31. 12.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Podnikateľské subjekty  2021 | | Podnikateľské subjekty  2020 | | | Podnikateľské subjekty  2019 | |
| FO - podnikatelia, živnostníci | PO - ziskové a neziskové | FO - podnikatelia, živnostníci | | PO - ziskové a neziskové | FO - podnikatelia, živnostníci | PO - ziskové a neziskové |
| Turčianske Teplice\* | 472 | 282 | 441 | 290 | | 482 | 265 |
| Mošovce | 118 | 47 | 102 | 51 | | 102 | 51 |
| Socovce | 13 | 11 | 13 | 8 | | 18 | 8 |
| Blatnica | 51 | 36 | 54 | 27 | | 56 | 22 |
| Laskár | 22 | 6 | 10 | 7 | | 10 | 6 |
| Karlová | 5 | 7 | 7 | 6 | | 9 | 5 |
| Ďanová | 45 | 19 | 40 | 19 | | 43 | 19 |
| Rakovo | 35 | 28 | 30 | 27 | | 29 | 24 |
| Príbovce | 73 | 43 | 69 | 44 | | 80 | 41 |
| Spolu | 834 | 479 | 766 | 479 | | 829 | 441 |
| Spolu FO+PO | 1 313 | | 1 245 | | | 1 270 | |

Zdroj: http://datacube.statistics.sk/#!/view/sk/VBD\_SK\_WIN/og3011rr/v\_og3011rr\_00\_00\_00\_sk

Graf č. 6: Trend vývoja počtu podnikateľských subjektov



Vplyv projektu na vznik nových investícií v príslušnej lokalite, na hospodárenie podnikateľských subjektov, na tvorbu pracovných príležitostí priamo v lokalite, na výšku reálnej mzdy a pod. nie je možné vyhodnotiť vzhľadom na nedostupnosť relevantných štatistických údajov na úrovni miestnych samospráv. Potenciálnym zdrojom takýchto informácií môže byť prieskum spokojnosti obyvateľov dotknutého územia, prípadne zástupcov miestnych samospráv, podnikateľov, atď. s implementáciou projektu, jeho významom pre lokalitu a dopadmi. Realizácia takto orientovaného prieskumu je však časovo aj kapacitne náročná, jeho výsledky budú prirodzene závisieť aj, a predovšetkým, od ochoty a záujmu jednotlivých subjektov podieľať sa na tomto prieskume a vyjadriť svoj názor, čo môže byť problematické. Preukázanie skutočného prínosu projektu z hľadiska zvýšenia konkurencieschopnosti regiónu, tvorby nových pracovných miest a zlepšenia situácie na trhu práce ako aj prílevu nových investícií je vzhľadom na obmedzenú bázu dát a verejne dostupných konkrétnych informácií o dotknutej lokalite veľmi obtiažne dokladovať.

# I/77 Smilno - Svidník, rekonštrukcia cesty, druhá fáza

Číslo projektu: 311061A343

Prijímateľ: Slovenská správa ciest

Obdobie realizácie: december 2015 – január 2018

|  |  |
| --- | --- |
| Celkové oprávnené výdavky EUR (podľa Zmluvy o NFP) | 12 175 212,22 EUR |
| Zúčtované/preplatené prostriedky (NFP) | 10 371 518,28 EUR |
|  |  |
| Zakontrahované NFP – EÚ zdroj | 8 815 790,54 EUR |
| Čerpanie – EÚ zdroj | 8 815 790,54 EUR |

Projekt riešil rekonštrukciu ciest I/77 a menšej časti I/73 v Prešovskom kraji. Dĺžka rekonštrukcie cesty I/77 predstavovala 22,540 km a cesty I/73 činila 3,20 km. Spolu bolo zrekonštruovaných 25,740 km cestných úsekov vrátane mostných objektov.

Projekt sledoval tieto ciele:

* Rekonštrukciou cestných úsekov naplniť požiadavky na bezpečnú, bezkolíznu a plynulú premávku zodpovedajúcu ceste I. triedy
* Zvýšiť bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky
* Znížiť nehodovosť na ceste I. triedy
* Zvýšiť dopravnú bezpečnosť obyvateľov priľahlých oblastí
* Znížiť časové straty
* Zlepšiť kvalitu životného prostredia v dotknutom území
* Zlepšiť dopravnú situáciu danej lokality, podmienky ochrany života a zdravia obyvateľov
* Poskytnúť vyšší dopravný komfort užívateľom cestnej komunikácie

Na základe zosumarizovania dostupných informácií o cieľoch, vecnom riešení a prínosoch daného projektu je možné v stručnosti charakterizovať tzv. stav „pred projektom“, resp. stav v prípade, že by sa daný projekt nerealizoval v porovnaní so stavom „po realizácii projektu“ vďaka poskytnutej intervencii nasledovne:

Stav „pred projektom“, resp. stav v prípade, že by sa projekt nerealizoval

* cesta I/77 sa vyznačovala nevyhovujúcimi technickými parametrami a nespĺňala požiadavky na bezpečnú, bezkolíznu a plynulú premávku zodpovedajúcu ceste I. triedy
* v extraviláne cesta I/77 mala kategóriu C 7,5/70 so šírkou jazdných pruhov 3 m (miestami 2,75 m); v úseku km 94,900 – 95,700 mala kategóriu C 11,5/70 so šírkou jazdných pruhov 3,5 m
* v intraviláne cesta I/77 prevažne zodpovedala MZ 8,5/50 so šírkou jazdných pruhov 3,25 m, prípadne MZ 8,5/50 so šírkou jazdných pruhov 3 m; v úseku km 95,700 MZ 16,5/50 so šírkou jazdných pruhov 3,5 m
* vozovka vykazovala povrchové poruchy, výtlky, trhliny, hrbole, koľaje a deformácie zapríčinené prevažne dopravným zaťažením a nedostatočným, resp. nefunkčným odvedením povrchových vôd (nedostatočná údržba)
* mostné objekty na ceste I/77 vykazovali nevyhovujúci až havarijný stav
* nevyhovujúci stav vozovky spôsobil obchádzanie cesty I/77 po cestách II. a III. triedy

Stav „po realizácii projektu“ vďaka poskytnutej intervencii

* skvalitnenie dopravy na príslušných cestných úsekoch
* lepšia dostupnosť a rýchlejší prejazd do cieľových destinácií účastníkov cestnej premávky
* zvýšenie ochrany a bezpečnosti účastníkov cestnej premávky
* plynulosť cestnej premávky, vyhnutie sa kolíznym bodom
* skvalitnenie životného prostredia – nižšia hlučnosť, prašnosť a emisie
* rekonštruovaná cesta je viac využívaná, nie je nutné využívať obchádzky po cestách II. a III. triedy
* poskytnutie vyššieho dopravného komfortu užívateľom komunikácie
* zvýšenie atraktivity mestských oblastí
* súčasťou rekonštrukcie cestného telesa a vozovky bola aj rekonštrukcia odvodňovacích zariadení, obnova a výstavba priepustov, výmena obrubníkov, rekonštrukcia chodníkov, výstavba a rekonštrukcia zastávkových ník, rekonštrukcia mostov

Podľa informácií uvedených v monitorovacích správach, v dotazníku (pre prijímateľa – SSC) k dopadovému hodnoteniu projektu a tiež na základe verejne dostupných údajov možno konštatovať, že uvedené ciele sa realizáciou predmetného projektu podarilo dosiahnuť, čo potvrdzujú naplnené ukazovatele výstupu a aj ukazovateľ výsledku projektu.

Výstupy projektu

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Ukazovateľ | |  | Rok | Miera plnenia |
| P0015 | Celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných ciest (I. triedy) (km) | 25,7400 | 2018 | 100 % |
| P0111 | Percento fyzického pokroku z celkovej dĺžky novej a/alebo technicky zhodnotenej infraštruktúry (%) | 100 | 2018 | 100 % |
| P0243 | Počet odstránených kritických nehodových lokalít a kolíznych bodov na cestách I. triedy (počet) | 1 | 2018 | 100 % |

Výsledky projektu

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Ukazovateľ | | EUR | Rok | Stav k 31. 12. 2021 v EUR | Miera plnenia |
| P0644 | Úspora času v cestnej doprave na cestách I. triedy | 1 455 032,00 | 2021 | 1 455 032,00 | 1. % |

# 4.1 Hodnotenie sociálnoekonomických vplyvov poskytnutej intervencie na projekt

Charakteristika územia

Cesta I/77 je súčasťou cestnej siete so začiatkom v Spišskej Belej a ukončením vo Svidníku, kde sa napája na cestu I/73 smerujúcu do Poľskej republiky. Rekonštrukcia cestných úsekov je lokalizovaná v Prešovskom kraji na území okresov Bardejov a Svidník.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Cesty I. triedy (km) | Rozloha (km2) | Počet obyvateľov |
| Okres Bardejov | 45,201 | 936 | 76 012 |
| Okres Svidník | 68,311 | 550 | 31 611 |
| Prešovský kraj | 631,409 | 8 973 | 808 931 |

Zdroj: Prehľad údajov o cestnej sieti SR, SSC, stav k 1. 1. 2022

V rámci uvedených okresov sa projekt dotýka katastrálnych území: Smilno, Jedlinka, Mikulášová, Nižná Polianka, Hutka, Vyšný Mirošov, Nižný Mirošov, Vyšný Orlík, Nižný Orlík, Svidník. Počet obyvateľov dotknutého územia v roku 2021 činil 12 842. Ako naznačujú údaje z nižšie uvedenej tabuľky, vo Svidníku došlo v priebehu obdobia 2010 – 2021 v poklesu počtu obyvateľstva, zatiaľ čo v dotknutých obciach sa jeho stav v podstate udržal na rovnakej úrovni.

Tabuľka č. 22: Počet obyvateľov a veková štruktúra

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Počet obyvateľov | Veková štruktúra obyvateľov  2021 | | | Podiel ekonomicky aktívnych obyvateľov na počte obyvateľov (%) |
| 2021 | do 14 r. | 15 - 64 r. | 65 r. a viac | 2021 |
| Smilno | 686 | 85 | 464 | 137 | 67,64 |
| Jedlinka | 79 | 9 | 49 | 21 | 62,03 |
| Mikulášová | 132 | 13 | 82 | 37 | 62,12 |
| Nižná Polianka | 227 | 28 | 157 | 42 | 69,16 |
| Hutka | 97 | 12 | 64 | 21 | 65,98 |
| Vyšný Mirošov | 588 | 105 | 404 | 79 | 68,71 |
| Nižný Mirošov | 266 | 39 | 188 | 39 | 70,68 |
| Vyšný Orlík | 388 | 62 | 269 | 57 | 69,33 |
| Nižný Orlík | 307 | 53 | 201 | 53 | 65,47 |
| Svidník | 10 072 | 1 190 | 6 929 | 1 953 | 68,79 |
| Spolu | 12 842 | 12 842 | | | 68,58 |

Zdroj: http://datacube.statistics.sk/#!/view/sk/VBD\_DEM/om7012rr/v\_om7012rr\_00\_00\_00\_sk

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Počet obyvateľov | Počet obyvateľov | Počet obyvateľov | Zmena | Zmena |
| 2021 | 2015 | 2010 | 2021/2015 | 2021/2010 |
| Smilno | 686 | 702 | 721 | 0,98 | 0,95 |
| Jedlinka | 79 | 90 | 75 | 0,88 | 1,05 |
| Mikulášová | 132 | 126 | 136 | 1,05 | 0,97 |
| Nižná Polianka | 227 | 239 | 255 | 0,95 | 0,89 |
| Hutka | 97 | 87 | 85 | 1,11 | 1,14 |
| Vyšný Mirošov | 588 | 588 | 569 | 1,00 | 1,03 |
| Nižný Mirošov | 266 | 254 | 254 | 1,05 | 1,05 |
| Vyšný Orlík | 388 | 373 | 388 | 1,04 | 1,00 |
| Nižný Orlík | 307 | 312 | 280 | 0,98 | 1,10 |
| Svidník | 10 072 | 11 289 | 11 838 | 0,89 | 0,85 |
| Spolu | 12 842 | 14 060 | 14 601 | 0,91 | 0,88 |

Zdroj: http://datacube.statistics.sk/#!/view/sk/VBD\_DEM/om7012rr/v\_om7012rr\_00\_00\_00\_sk

Dopravné toky (intenzita dopravy)

U cestných stavieb je významným parametrom intenzita cestnej dopravy – konkrétne ročný priemer denných intenzít (RPDI), ktorý umožňuje stanoviť dopravnú prognózu a významným spôsobom determinuje výsledkové ukazovatele projektu – úspora času, nehodovosť, environmentálne prínosy. V pôvodnej verzii CBA v prognóze dopravy boli použité intenzity dopravy z Dopravno-inžinierskych podkladov, z celoštátneho sčítania dopravy v roku 2010 a výhľadové rastové koeficienty dopravy pre VÚC Prešov. Za pozornosť stojí aj fakt, že v pôvodnej verzii CBA prognóza dopravy v scenári „bez projektu“ bola identická s prognózou v scenári „s projektom“. V textovej časti CBA je to zdôvodnené konštatovaním, že v projekte „sa neočakáva presmerovanie dopravy z iných komunikácií ani vznik novej dopravy a preto intenzity dopravy predmetných úsekov sú totožné aj pre situáciu bez projektu ako aj pre situáciu s projektom“.

V rámci predmetného dopadového hodnotenia bola prognóza dopravy aktualizovaná. Konkrétne boli spracované dve verzie aktualizácie prognózy dopravy, podobne ako vo všetkých predchádzajúcich projektoch.

Vo verzii č. 1 bola prognóza dopravy aktualizovaná tak, že pôvodné prognózované hodnoty RPDI uvádzané v CBA v scenári „bez projektu“ a tiež v scenári „s projektom“ boli upravené na úroveň 72 %[[19]](#footnote-19). Údaje za rok 2010 a 2015 boli stanovené podľa výsledkov celoštátneho sčítania dopravy v týchto rokoch, údaje od roku 2016 boli znížené na spomínaných 72 %. Zároveň je potrebné zdôrazniť, že hodnoty RPDI za rok 2010 boli znížené o 12 % v zmysle všeobecného odporúčania SSC v dôsledku zmeny metodiky[[20]](#footnote-20). Táto zmena bola prirodzene aplikovaná aj vo verzii č. 2.

Vo verzii č. 2 boli pre stanovenie historických údajov RPDI použité výsledky z celoštátnych sčítaní dopravy v rokoch 2010 a 2015 a pre výpočet prognózy boli využité výhľadové koeficienty dopravy v zmysle už spomínaného TP 070[[21]](#footnote-21). Vzhľadom na to, že vo vzťahu k tomuto projektu nebolo možné použiť aktualizované hodnoty RPDI z roku 2020 (zodpovedajúce sčítacie miesto nebolo zahrnuté v krátkodobom prieskume SSC), je vo verzii č. 2 zachovaný minimalistický prístup a intenzity dopravy sú v scenároch totožné napriek vysokému predpokladu, že po zrekonštruovaní intenzita dopravy na hodnotenom úseku vzrástla z titulu atraktívnosti.

Dve verzie aktualizácie prognózy dopravy sú uplatnené aj v prílohách č. 2 a 3 záverečnej správy.

V tabuľkách nižšie uvádzame prognózu dopravy na báze RPDI za roky 2015 (pred realizáciou projektu), 2018 (po realizácii projektu), 2021, 2023 a 2025 v členení:

* pôvodná verzia CBA
* verzia č. 1
* verzia č. 2.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| RPDI |  |  |  |
| Pôvodná verzia CBA | | Sčítací úsek | | 2015 | 2018 | 2021 | 2023 | 2025 |
| "Bez projektu" | OV - I/77 | 01067 | Smilno - Nižná Polianka | 1 618 | 1 705 | 1 795 | 1 854 | 1 914 |
| OV - I/77 | 01079 | Hutka | 1 282 | 1 351 | 1 422 | 1 469 | 1 517 |
| OV - I/77 | 01088 | Vyšný Mirošov –Nižný Mirošov | 1 469 | 1 549 | 1 630 | 1 684 | 1 739 |
| OV - I/77 | 01090 | Vyšný Orlík | 2 262 | 2 384 | 2 509 | 2 592 | 2 677 |
| OV - I/77 | 01100 | Nižný Orlík - Svidník | 3 344 | 3 525 | 3 710 | 3 832 | 3 958 |
| OV - I/73 | 01410 | Svidník – rázcestie Kapišová | 4 193 | 4 420 | 4 652 | 4 805 | 4 963 |
| NV - I/77 | 01067 | Smilno - Nižná Polianka | 383 | 403 | 424 | 438 | 453 |
| NV - I/77 | 01079 | Hutka | 376 | 396 | 417 | 431 | 445 |
| NV - I/77 | 01088 | Vyšný Mirošov –Nižný Mirošov | 393 | 415 | 437 | 451 | 466 |
| NV - I/77 | 01090 | Vyšný Orlík | 455 | 479 | 504 | 521 | 538 |
| NV - I/77 | 01100 | Nižný Orlík - Svidník | 525 | 554 | 583 | 602 | 622 |
| NV - I/73 | 01410 | Svidník – rázcestie Kapišová | 2 713 | 2 860 | 3 010 | 3 109 | 3 211 |
|  |  |  |  | 2015 | 2018 | 2021 | 2023 | 2025 |
| "S projektom" | OV - I/77 | 01067 | Smilno - Nižná Polianka | 1 618 | 1 705 | 1 795 | 1 854 | 1 914 |
| OV - I/77 | 01079 | Hutka | 1 282 | 1 351 | 1 422 | 1 469 | 1 517 |
| OV - I/77 | 01088 | Vyšný Mirošov –Nižný Mirošov | 1 469 | 1 549 | 1 630 | 1 684 | 1 739 |
| OV - I/77 | 01090 | Vyšný Orlík | 2 262 | 2 384 | 2 509 | 2 592 | 2 677 |
| OV - I/77 | 01100 | Nižný Orlík - Svidník | 3 344 | 3 525 | 3 710 | 3 832 | 3 958 |
| OV - I/73 | 01410 | Svidník – rázcestie Kapišová | 4 193 | 4 420 | 4 652 | 4 805 | 4 963 |
| NV - I/77 | 01067 | Smilno - Nižná Polianka | 383 | 403 | 424 | 438 | 453 |
| NV - I/77 | 01079 | Hutka | 376 | 396 | 417 | 431 | 445 |
| NV - I/77 | 01088 | Vyšný Mirošov –Nižný Mirošov | 393 | 415 | 437 | 451 | 466 |
| NV - I/77 | 01090 | Vyšný Orlík | 455 | 479 | 504 | 521 | 538 |
| NV - I/77 | 01100 | Nižný Orlík - Svidník | 525 | 554 | 583 | 602 | 622 |
| NV - I/73 | 01410 | Svidník – rázcestie Kapišová | 2 713 | 2 860 | 3 010 | 3 109 | 3 211 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Verzia č. 1 | | Sčítací úsek | | 2015 | 2018 | 2021 | 2023 | 2025 |
| "Bez projektu" | OV - I/77 | 01067 | Smilno - Nižná Polianka | 1 312 | 1 228 | 1 292 | 1 335 | 1 378 |
| OV - I/77 | 01079 | Hutka | 1 115 | 973 | 1 024 | 1 058 | 1 092 |
| OV - I/77 | 01088 | Vyšný Mirošov –Nižný Mirošov | 822 | 1 115 | 1 174 | 1 212 | 1 252 |
| OV - I/77 | 01090 | Vyšný Orlík | 1 852 | 1 717 | 1 807 | 1 866 | 1 927 |
| OV - I/77 | 01100 | Nižný Orlík - Svidník | 3 087 | 2 538 | 2 671 | 2 759 | 2 850 |
| OV - I/73 | 01410 | Svidník – rázcestie Kapišová | 3 225 | 3 182 | 3 350 | 3 460 | 3 573 |
| NV - I/77 | 01067 | Smilno - Nižná Polianka | 307 | 290 | 306 | 316 | 326 |
| NV - I/77 | 01079 | Hutka | 332 | 285 | 300 | 310 | 320 |
| NV - I/77 | 01088 | Vyšný Mirošov –Nižný Mirošov | 258 | 299 | 314 | 325 | 335 |
| NV - I/77 | 01090 | Vyšný Orlík | 376 | 345 | 363 | 375 | 387 |
| NV - I/77 | 01100 | Nižný Orlík - Svidník | 839 | 399 | 420 | 433 | 448 |
| NV - I/73 | 01410 | Svidník – rázcestie Kapišová | 411 | 2 059 | 2 167 | 2 238 | 2 312 |
|  |  |  |  | 2015 | 2018 | 2021 | 2023 | 2025 |
| "S projektom" | OV - I/77 | 01067 | Smilno - Nižná Polianka | 1 312 | 1 228 | 1 292 | 1 335 | 1 378 |
| OV - I/77 | 01079 | Hutka | 1 115 | 973 | 1 024 | 1 058 | 1 092 |
| OV - I/77 | 01088 | Vyšný Mirošov –Nižný Mirošov | 822 | 1 115 | 1 174 | 1 212 | 1 252 |
| OV - I/77 | 01090 | Vyšný Orlík | 1 852 | 1 717 | 1 807 | 1 866 | 1 927 |
| OV - I/77 | 01100 | Nižný Orlík - Svidník | 3 087 | 2 538 | 2 671 | 2 759 | 2 850 |
| OV - I/73 | 01410 | Svidník – rázcestie Kapišová | 3 225 | 3 182 | 3 350 | 3 460 | 3 573 |
| NV - I/77 | 01067 | Smilno - Nižná Polianka | 307 | 290 | 306 | 316 | 326 |
| NV - I/77 | 01079 | Hutka | 332 | 285 | 300 | 310 | 320 |
| NV - I/77 | 01088 | Vyšný Mirošov –Nižný Mirošov | 258 | 299 | 314 | 325 | 335 |
| NV - I/77 | 01090 | Vyšný Orlík | 376 | 345 | 363 | 375 | 387 |
| NV - I/77 | 01100 | Nižný Orlík - Svidník | 839 | 399 | 420 | 433 | 448 |
| NV - I/73 | 01410 | Svidník – rázcestie Kapišová | 411 | 2 059 | 2 167 | 2 238 | 2 312 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Verzia č. 2 | | Sčítací úsek | | 2015 | 2018 | 2021 | 2023 | 2025 |
| "Bez projektu" | OV - I/77 | 01067 | Smilno - Nižná Polianka | 1 312 | 1 383 | 1 456 | 1 503 | 1 553 |
| OV - I/77 | 01079 | Hutka | 1 115 | 1 175 | 1 237 | 1 278 | 1 320 |
| OV - I/77 | 01088 | Vyšný Mirošov –Nižný Mirošov | 822 | 866 | 912 | 942 | 973 |
| OV - I/77 | 01090 | Vyšný Orlík | 1 852 | 1 952 | 2 055 | 2 122 | 2 192 |
| OV - I/77 | 01100 | Nižný Orlík – Svidník | 3 087 | 3 254 | 3 425 | 3 537 | 3 653 |
| OV - I/73 | 01410 | Svidník – rázcestie Kapišová | 3 225 | 3 399 | 3 578 | 3 696 | 3 817 |
| NV - I/77 | 01067 | Smilno - Nižná Polianka | 307 | 324 | 340 | 350 | 361 |
| NV - I/77 | 01079 | Hutka | 332 | 350 | 368 | 379 | 390 |
| NV - I/77 | 01088 | Vyšný Mirošov –Nižný Mirošov | 258 | 272 | 286 | 294 | 303 |
| NV - I/77 | 01090 | Vyšný Orlík | 376 | 396 | 417 | 429 | 442 |
| NV - I/77 | 01100 | Nižný Orlík – Svidník | 839 | 884 | 929 | 957 | 985 |
| NV - I/73 | 01410 | Svidník – rázcestie Kapišová | 411 | 433 | 455 | 469 | 483 |
|  |  |  |  | 2015 | 2018 | 2021 | 2023 | 2025 |
| "S projektom" | OV - I/77 | 01067 | Smilno - Nižná Polianka | 1 312 | 1 383 | 1 456 | 1 503 | 1 553 |
| OV - I/77 | 01079 | Hutka | 1 115 | 1 175 | 1 237 | 1 278 | 1 320 |
| OV - I/77 | 01088 | Vyšný Mirošov –Nižný Mirošov | 822 | 866 | 912 | 942 | 973 |
| OV - I/77 | 01090 | Vyšný Orlík | 1 852 | 1 952 | 2 055 | 2 122 | 2 192 |
| OV - I/77 | 01100 | Nižný Orlík – Svidník | 3 087 | 3 254 | 3 425 | 3 537 | 3 653 |
| OV - I/73 | 01410 | Svidník – rázcestie Kapišová | 3 225 | 3 399 | 3 578 | 3 696 | 3 817 |
| NV - I/77 | 01067 | Smilno - Nižná Polianka | 307 | 324 | 340 | 350 | 361 |
| NV - I/77 | 01079 | Hutka | 332 | 350 | 368 | 379 | 390 |
| NV - I/77 | 01088 | Vyšný Mirošov –Nižný Mirošov | 258 | 272 | 286 | 294 | 303 |
| NV - I/77 | 01090 | Vyšný Orlík | 376 | 396 | 417 | 429 | 442 |
| NV - I/77 | 01100 | Nižný Orlík – Svidník | 839 | 884 | 929 | 957 | 985 |
| NV - I/73 | 01410 | Svidník – rázcestie Kapišová | 411 | 433 | 455 | 469 | 483 |

Úspora času v cestnej doprave

Okrem zvýšenia technickej úrovne na predmetnom úseku cestnej siete projekt sledoval aj sociálnoekonomické prínosy, ako je skvalitnenie dopravy a zvýšenie kvality života obyvateľov v priľahlých obciach. Tieto prínosy nemajú svoje kvantitatívne vyjadrenie prostredníctvom jednoznačného merateľného ukazovateľa, môžeme tak uviesť, že ich nepriamo reprezentuje ukazovateľ výsledku projektu – Úspora času v cestnej doprave na cestách I. triedy. Vo všeobecnosti úspora času je jedným z najvýznamnejších prínosov, ktorý môže nastať vďaka výstavbe novej, resp. modernizácii jestvujúcej dopravnej infraštruktúry. Tento ukazovateľ bol kvantifikovaný v rámci CBA, jeho cieľová hodnota v roku 2021 dosiahla 1 455 032 EUR[[22]](#footnote-22). Podľa poslednej monitorovacej správy (k februáru 2022) ukazovateľ úspory času bol v 2021 naplnený na 100 %.

Aplikovaním dvoch rôznych prístupov k aktualizácii prognózy dopravy sme dospeli k nasledovným hodnotám ukazovateľa výsledku daného projektu:

Tabuľka č. 23: Úspora času v cestnej doprave na cestách I. triedy (EUR)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Kvantifikácia ukazovateľa | 2021 | 2023 | 2025 |
| Pôvodná verzia CBA | 1 455 032 | 1 643 789 | 1 851 940 |
| Aktualizovaná prognóza dopravy vo verzii č. 1 | 878 482 | 992 761 | 1 118 840 |
| Aktualizovaná prognóza dopravy vo verzii č. 2 | 887 557 | 1 001 461 | 1 126 906 |

Na základe porovnania dosiahnutých hodnôt daného ukazovateľa výsledku možno uviesť, že úspora času vykazuje rozdielne hodnoty, a to predovšetkým vo väzbe na zmenu RPDI. Pri kvantifikácii úspory času sme okrem intenzity dopravy aktualizovali aj parameter priemernej obsadenosti v osobných vozidlách (aplikovaná bola hodnota 1,4[[23]](#footnote-23)) a brali sme do úvahy harmonogram skutočnej realizácie projektu.

V scenári „bez projektu“ by sa žiadna úspora času nedosiahla, skôr naopak jazdný čas by sa viac predlžoval, vodiči osobných i nákladných vozidiel by boli stále viac nútení využívať obchádzkové trasy po cestách II. a III. triedy. Vo väzbe na aktualizovanú prognózu dopravy vo verzii č. 1 úspora času v rokoch 2021 a 2023 dosiahne len 60 % pôvodne predpokladanej hodnoty. V kontexte aktualizovanej prognózy dopravy vo verzii č. 2 úspora času zaznamená v rokoch 2021 a 2023 hodnotu zodpovedajúcu 61 % pôvodne kalkulovanej hodnoty, t. j. len nepatrne vyššiu v porovnaní s verziou č. 1.

Napriek vykázanej hodnote ukazovateľa výsledku – Úspora času v cestnej doprave na cestách I. triedy – intervencia z verejných zdrojov vo výške 10 371 518,28 EUR (EÚ zdroj: 8 815 790,54 EUR) do implementácie daného projektu bola opodstatnená, nakoľko priniesla zvýšenie kvality a komfortu jazdy po úsekoch cesty I. triedy medzi Smilnom a Svidníkom. Úspora času odzrkadľujúca aktualizovanú prognózu dopravy vo verzii č. 1 a tiež vo verzii č. 2 síce nedosiahne úroveň úspory času podľa pôvodnej verzie CBA, avšak v rokoch 2021 a 2023 zaznamená kladnú hodnotu vyššiu ako 50 % pôvodne predpokladanej hodnoty. Trend vyjadrený do roku 2025 naznačuje udržanie tejto hodnoty.

Priemerná rýchlosť

Ďalším hodnoteným parametrom je priemerná rýchlosť vozidiel. Priemerná rýchlosť bola kvantifikovaná v pôvodnej verzii CBA v nasledovnom vyjadrení (zohľadňuje sa pritom harmonogram skutočnej realizácie projektu):

Tabuľka č. 24: Priemerné prejazdné rýchlosti vozidiel

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Priemerné prejazdné rýchlosti osobných vozidiel (km/h) | 2015 | 2018 | 2023 | 2025 |
| I/77-I/73 Smilno – Svidník – Karpišová („bez projektu“) | 68,35 | 67,70 | 65,64 | 64,82 |
| I/77-I/73 Smilno – Svidník – Karpišová („s projektom“) | 68,35 | 83,95 | 83,73 | 83,64 |
| Priemerné prejazdné rýchlosti nákladných vozidiel (km/h) | | | | |
| I/77-I/73 Smilno – Svidník – Karpišová („bez projektu“) | 62,89 | 62,30 | 60,40 | 59,65 |
| I/77-I/73 Smilno – Svidník – Karpišová („s projektom“) | 62,89 | 77,25 | 77,22 | 77,21 |

Nárast cestovnej rýchlosti môžeme považovať za jeden z parciálnych prínosov intervencií do dopravnej infraštruktúry. Vplyvom realizácie projektu a poskytnutej intervencie došlo k zvýšeniu priemernej rýchlosti na sledovanom úseku ciest I/77 a I/73 o 24 % v prípade osobných aj nákladných vozidiel v porovnaní s tým, že by sa daný projekt nerealizoval.

Zhodnotenie kapacity cesty I/77

Z informácií prezentovaných na začiatku tejto časti vyplýva, že rekonštrukcia cesty I. triedy I/77 primárne riešila umožnenie bezpečnej, bezkolíznej a plynulej cestnej premávky v úseku medzi Smilnom a Svidníkom. Rekonštrukcia cesty, stykových križovatiek a priľahlých súbežných chodníkov v podstate kopírovala pôvodné smerové aj výškové vedenie s ohľadom na zvýšenie plynulosti a bezpečnosti cestnej premávky, na zvýšenie bezpečnosti pohybu chodcov vrátane osôb so zníženou schopnosťou pohybu a tiež so zreteľom na zlepšenie ostatných technických podmienok (hluk, emisie a i.). Rekonštrukcia cesty umožnila vozidlám jazdiť vyššou rýchlosťou, čo sa prejavilo na už spomínanej úspore času.

Podľa celoštátneho sčítania dopravy v roku 2010 RPDI na predmetnom úseku cesty I/77 predstavoval 3 550 voz/24 hod. Sčítanie dopravy v uvedenom roku bolo základným východiskom pre stanovenie prognózy dopravy, v ktorej boli zároveň aplikované výhľadové rastové koeficienty dopravy pre Prešovský kraj v zmysle TP 070. Nasledujúca tabuľka zobrazuje predpokladané intenzity dopravy na jednotlivých sčítacích úsekoch pre osobné a nákladné vozidlá.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| RPDI – osobné vozidlá | Sčítací úsek | 2015 | 2025 | 2035 | 2040 |
|  | 01067 | 1 618 | 1 914 | 2 211 | 2 345 |
| 01079 | 1 282 | 1 517 | 1 752 | 1 858 |
| 01088 | 1 469 | 1 739 | 2 009 | 2 130 |
| 01090 | 2 262 | 2 677 | 3 092 | 3 279 |
| 01100 | 3 344 | 3 958 | 4 571 | 4 847 |
| 01410 | 4 193 | 4 963 | 5 732 | 6 078 |
| RPDI – nákladné vozidlá | Sčítací úsek | 2015 | 2025 | 2035 | 2040 |
|  | 01067 | 383 | 453 | 516 | 545 |
| 01079 | 376 | 445 | 508 | 535 |
| 01088 | 393 | 466 | 531 | 560 |
| 01090 | 455 | 538 | 614 | 647 |
| 01100 | 525 | 622 | 709 | 748 |
| 01410 | 2 713 | 3 211 | 3 662 | 3 863 |

Zdroj: CBA pre projekt I/77 Smilno - Svidník, rekonštrukcia cesty, 2016

Uvedené hodnoty RPDI boli aplikované v scenári „bez projektu“ a tiež v scenári „s projektom“ vzhľadom na to, že sa neuvažovalo s presmerovaním dopravy z iných komunikácií ani so vznikom novej dopravy. Do roku 2040 sa počítalo s intenzitou dopravy na úrovni 9 941 voz/24 hod. Podľa normy STN 73 6101 pre projektovanie ciest a diaľnic odporúčané rozpätie intenzít dopravy pre rýchlostné cesty a cesty I. triedy predstavuje 15 000 – 18 000 voz/24 hod. Nakoľko predpokladaná intenzita dopravy na rekonštruovanom úseku cesty I/77 na úrovni cca 10 000 voz/24 hod. v roku 2040 je hlboko pod dolnou hranicou odporúčaného rozpätia, nebolo potrebné predmetný úsek cesty z kapacitného hľadiska posudzovať (zvlášť, keď sa rekonštrukcia realizuje v rámci existujúceho cestného telesa). Rekonštruovaný úsek cesty I. triedy medzi Smilnom a Svidníkom kapacitne vyhovuje až do roku 2040[[24]](#footnote-24).

Intervencia alokovaná do predmetného projektu neznamenala nárast kapacity rekonštruovaného úseku cesty I/65 medzi Smilnom a Svidníkom. Samozrejme v prípade, že by sa daný projekt nerealizoval, tak by nenastali vôbec žiadne pozitívne efekty. Očakávaný nárast dopravného zaťaženia by sa odzrkadlil na zhoršení bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky, na znižovaní prejazdovej rýchlosti, ktorá by bola limitovaná nevyhovujúcim technickým stavom vozovky, a na zhoršovaní kvality života obyvateľov dotknutej lokality.

# 4.2 Prínosy projektu z pohľadu bezpečnosti cestnej premávky

Počet nehôd na cestnej komunikácii I/77 v porovnateľnom období pred realizáciou a po realizácii projektu klesol z 51 na 35. Problémom cestného úseku medzi Smilnom a Svidníkom sú však nehody s ťažkým zranením, ku ktorým dochádza napriek realizácii projektu.

Relatívna miera nehodovosti, kde je zohľadnená aj intenzita cestnej premávky, vypovedá o raste dopravných nehôd s ťažkým zranením po realizácii projektu, treba však podotknúť, že na potvrdenie uvedeného negatívneho trendu je žiaduce sumarizovať údaje o vývoji nehodovosti za dlhšie časové obdobie. Ostatné následky nehôd naznačujú priaznivý trend.

Vzhľadom na realizované prepravné výkony na dotknutej cestnej sieti je možné očakávať pozitívny trend vývoja dopravných nehôd na sledovanom úseku. Predikcia do roku 2025 však naznačuje pokračovanie negatívneho trendu v počte ťažko zranených osôb.

Podrobnejšie posúdenie bezpečnosti cestnej premávky je uvedené v samostatnej prílohe č. 2 k záverečnej správe

# 4.3 Prínosy projektu z pohľadu zníženia environmentálnych záťaží a hlučnosti

Podľa informácií k projektu uvedených v CBA, v monitorovacích správach a v dotazníku je evidentné, že v projekte zameranom na rekonštrukciu cesty I/77 v Prešovskom kraji neboli kvantifikované environmentálne prínosy. Napriek tomu medzi cieľmi projektu sa uvádza zlepšenie životného prostredia, podmienok ochrany života a zdravia obyvateľov.

Ako súčasť dopadového hodnotenia projektu sme kvantifikovali environmentálne efekty prostredníctvom štandardných ukazovateľov – úspora produkcie emisií NO2, PM2,5, CO2, a tiež úspora emisií hluku, ktoré však zaznamenali záporné hodnoty, a to v oboch verziách aktualizovanej prognózy dopravy. Príspevok projektu k zníženiu environmentálnych záťaží a hlučnosti tak nie je možné kvantitatívnym vyjadrením preukázať.

Z kvalitatívneho pohľadu môžeme uviesť, že rekonštrukcia predmetného úseku viedla k zlepšeniu plynulosti cestnej premávky, čo vo všeobecnosti následne vedie k zníženiu emisií z dopravy. Zlepšenie technického stavu vozovky by sa malo prirodzene odraziť na znížení hlučnosti a vibrácií z cestnej premávky a tiež na redukcii prašnosti v dotknutej oblasti. Environmentálne efekty je tak potrebné vnímať v širších súvislostiach.

Podrobnejšie posúdenie vplyvu zrealizovaného projektu z pohľadu environmentálnych efektov je uvedené v samostatnej prílohe č. 3 k záverečnej správe.

# 4.4 Širšie sociálnoekonomické efekty

Nezamestnanosť a podnikateľské subjekty

Na základe dostupných dát zo ŠÚ SR vzťahujúcich sa k dotknutej lokalite sme skúmali vplyv zrealizovaného projektu a poskytnutej intervencie aj na iné sociálno-ekonomické charakteristiky – počet nezamestnaných a počet podnikateľských subjektov v dotknutej lokalite. Údaje o počte nezamestnaných ani údaje o počte podnikateľských subjektov nepreukazujú, že by ich realizácia projektu mohla v pozitívnom smere výraznejšie ovplyvniť. Klesajúci trend v počte nezamestnaných osôb bol evidentný už od roku 2012. Tento trend sa zastavil v roku 2020, kedy došlo k medziročnému nárastu počtu nezamestnaných takmer o 8 %. Tento nárast bol predovšetkým zapríčinený neštandardným vývojom ovplyvneným pandemickou situáciou v súvislosti s ochorením COVID-19. V roku 2021 došlo k poklesu počtu nezamestnaných medziročne o 6,3 % a vývoj do roku 2025 signalizuje pokračovanie v klesajúcom trende.

Počet podnikateľských subjektov v dotknutej lokalite v roku 2019 vzrástol o viac ako 11 % v porovnaní s rokom 2018. V ďalšom roku – 2020 – došlo k zníženiu stavu podnikateľských subjektov, a to o 4 % v medziročnom porovnaní, čo pripisujeme na vrub už spomínanej pandémie. V roku 2021 bol zaznamenaný mierny prírastok počtu podnikateľských subjektov vo výške 3 %, vývoj do budúcnosti však naznačuje mierne klesajúci trend.

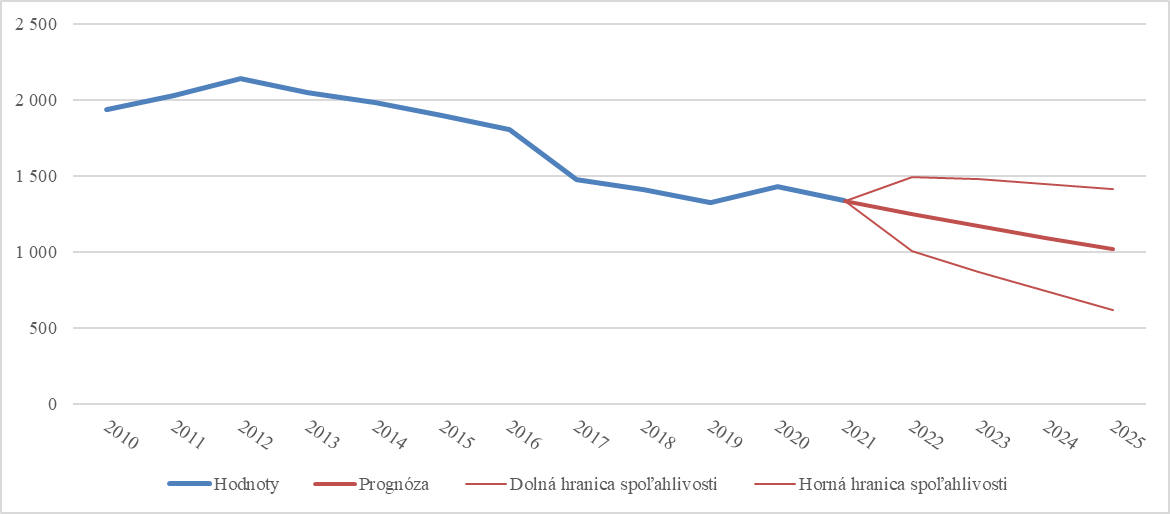
Vo všeobecnosti možno uviesť, že realizácia projektu zameraného na rekonštrukciu cestnej komunikácie medzi Smilnom a Svidníkom vďaka poskytnutej intervencii nemala výraznejší vplyv na širšie sociálnoekonomické prínosy. Intervencie do cestnej infraštruktúry ovplyvňujú širšie sociálnoekonomické prínosy len nepriamo. Predovšetkým prostredníctvom lepšej dostupnosti môžu determinovať hospodársky rozvoj dotknutého regiónu. To však nie je možné preukázať relevantnými dátami vzhľadom na ich absenciu.

Tabuľka č. 25: Počet nezamestnaných osôb k 31. 12.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 |
| Smilno | 686 | 687 | 702 | 696 |
| Jedlinka | 3 | 4 | 4 | 1 |
| Mikulášová | 5 | 6 | 2 | 3 |
| Nižná Polianka | 10 | 13 | 15 | 11 |
| Hutka | 4 | 6 | 7 | 6 |
| Vyšný Mirošov | 94 | 87 | 69 | 75 |
| Nižný Mirošov | 25 | 24 | 17 | 20 |
| Vyšný Orlík | 23 | 31 | 25 | 29 |
| Nižný Orlík | 12 | 10 | 11 | 9 |
| Svidník | 476 | 560 | 473 | 563 |
| Spolu | 1 338 | 1 428 | 1 325 | 1 413 |

Zdroj: http://datacube.statistics.sk/#!/view/sk/VBD\_SK\_WIN/pr5001rr/v\_pr5001rr\_00\_00\_00\_sk

Graf č. 7: Trend vývoja počtu nezamestnaných osôb



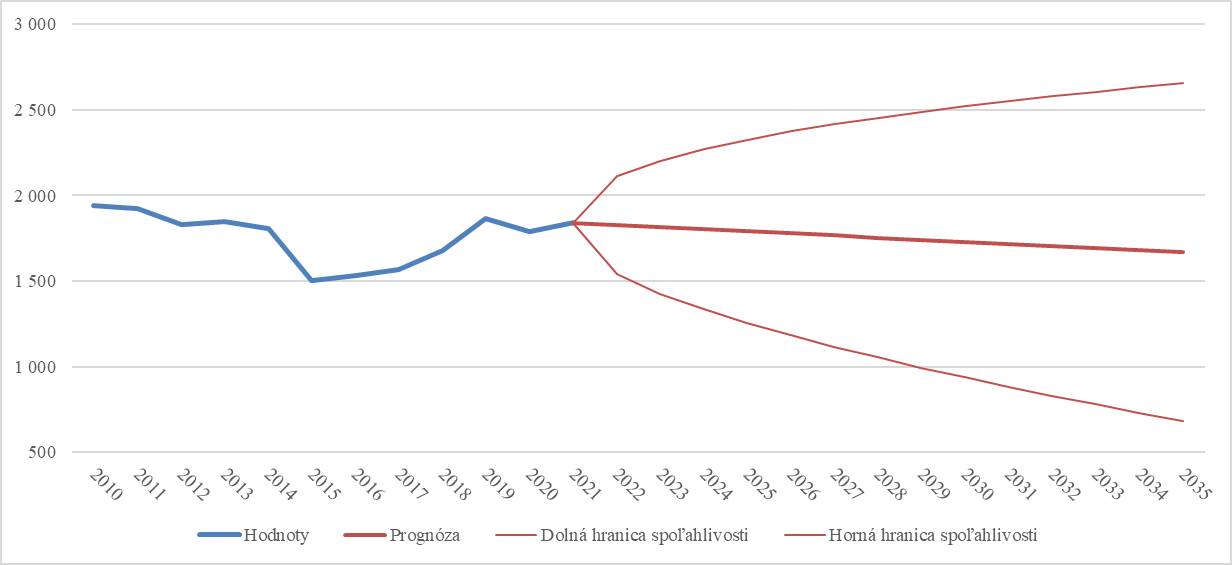
Tabuľka č. 26: Počet podnikateľských subjektov k 31. 12.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Podnikateľské subjekty  2021 | | Podnikateľské subjekty  2020 | | Podnikateľské subjekty  2019 | |
|  | FO - podnikatelia, živnostníci | PO - ziskové a neziskové | FO - podnikatelia, živnostníci | PO - ziskové a neziskové | FO - podnikatelia, živnostníci | PO - ziskové a neziskové |
| Smilno | 39 | 12 | 36 | 12 | 40 | 13 |
| Jedlinka | 5 | 3 | 4 | 2 | 3 | 2 |
| Mikulášová | 14 | 4 | 15 | 4 | 14 | 5 |
| Nižná Polianka | 17 | 14 | 17 | 13 | 20 | 13 |
| Hutka | 3 | 3 | 4 | 4 | 5 | 5 |
| Vyšný Mirošov | 24 | 14 | 26 | 15 | 33 | 12 |
| Nižný Mirošov | 13 | 5 | 13 | 5 | 12 | 6 |
| Vyšný Orlík | 37 | 9 | 35 | 9 | 38 | 9 |
| Nižný Orlík | 30 | 9 | 25 | 10 | 27 | 7 |
| Svidník | 1 011 | 574 | 825 | 718 | 863 | 741 |
| Spolu | 1193 | 647 | 1000 | 792 | 1055 | 813 |
| Spolu FO+PO | 1 840 | | 1 792 | | 1 868 | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Podnikateľské subjekty 2018 | |
| FO - podnikatelia, živnostníci | PO - ziskové  a neziskové |
| Smilno | 37 | 14 |
| Jedlinka | 3 | 3 |
| Mikulášová | 12 | 5 |
| Nižná Polianka | 20 | 13 |
| Hutka | 5 | 5 |
| Vyšný Mirošov | 25 | 14 |
| Nižný Mirošov | 15 | 5 |
| Vyšný Orlík | 37 | 7 |
| Nižný Orlík | 24 | 6 |
| Svidník | 794 | 634 |
| Spolu | 972 | 706 |
| Spolu FO+PO | 1 678 | |

Zdroj: http://datacube.statistics.sk/#!/view/sk/VBD\_SK\_WIN/og3011rr/v\_og3011rr\_00\_00\_00\_sk

Graf č. 8: Trend vývoja počtu podnikateľských subjektov



Vplyv projektu na vznik nových investícií, na hospodárenie podnikateľských subjektov, na tvorbu pracovných príležitostí priamo v príslušnej lokalite, na výšku reálnej mzdy a pod. nie je možné vyhodnotiť vzhľadom na nedostupnosť relevantných štatistických údajov na úrovni miestnych samospráv. Potenciálnym zdrojom takýchto informácií môže byť prieskum spokojnosti obyvateľov dotknutého územia, prípadne zástupcov miestnych samospráv, podnikateľov, atď. s implementáciou projektu, jeho významom pre lokalitu a dopadmi. Realizácia takto orientovaného prieskumu je však časovo aj kapacitne náročná, jeho výsledky budú prirodzene závisieť aj, a predovšetkým, od ochoty a záujmu jednotlivých subjektov podieľať sa na tomto prieskume a vyjadriť svoj názor, čo môže byť problematické. Preukázanie skutočného prínosu projektu z hľadiska zvýšenia konkurencieschopnosti regiónu, tvorby nových pracovných miest a zlepšenia situácie na trhu práce ako aj prílevu nových investícií je vzhľadom na obmedzenú bázu dát a verejne dostupných konkrétnych informácií o dotknutej lokalite veľmi obtiažne dokladovať.

# Sumárne zhodnotenie najvýznamnejších výsledkov z intervencií do vybranej vzorky projektov ŠC 6.2

Vo všeobecnosti je možné uviesť, že intervencie alokované do hodnotených projektov predložených v rámci prioritnej osi 6 špecifického cieľa 6.2 mali svoje opodstatnenie. Z vecného pohľadu priniesli vybudovanie novej cestnej komunikácie – obchvatu mesta Bardejov a mesta Brezno a tiež zrekonštruované úseky ciest I. triedy I/65 a I/77. V podstate všetky posudzované projekty sledovali obdobné ciele, a to predovšetkým: skvalitnenie dopravy, zvýšenie bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky, pokles nehodovosti, zníženie časových strát a zlepšenie životného prostredia a kvality života v dotknutej lokalite. Tieto ciele sa implementáciou aktivít vďaka poskytnutej intervencii v zásade podarilo naplniť. Ukazovatele výstupu boli vo všetkých hodnotených projektoch naplnené na 100 %, čo svedčí o účinnosti intervencií alokovaných do týchto projektov.

Nižšie uvedená tabuľka zobrazuje sledované ukazovatele výstupu nami hodnotených štyroch projektov a ich podiel na cieľovej hodnote týchto ukazovateľov.

Tabuľka č. 27: Ukazovatele výstupu na úrovni investičnej priority 7b)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Ukazovatele výstupu na úrovni investičnej priority 7b) | | Hodnotené projekty spolu | Cieľová hodnota  2023\* | Podiel hodnotených projektov na cieľovej hodnote |
| P0003 | Celková dĺžka novovybudovaných ciest (cesty I. triedy) (km) | 6,2620 | 15,2 | 41,2 % |
| P0015 | Celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných ciest (I. triedy) (km) | 42,4480 | 432 | 9,83 % |
| P0243 | Počet odstránených kritických nehodových lokalít a kolíznych bodov na cestách I. triedy (počet) | 4 | 92 | 4,35 % |

\* Cieľová hodnota ukazovateľov výstupu na úrovni investičnej priority 7b).

Sumárne za reprezentatívnu vzorku projektov je možné za najvýznamnejšie výsledky, ktoré vyplynuli z intervencií do alokovaných do týchto projektov, zaradiť tieto:

* **Skvalitnenie dopravy a zlepšenie dopravného komfortu na cestách I. triedy**

Skvalitnenie dopravy a zvýšenie dopravného komfortu pre účastníkov cestnej premávky bolo akcentované vo všetkých posudzovaných projektoch. Vo vzťahu k projektom vecne orientovaným na vybudovanie obchvatov sa skvalitnenie dopravy spájalo s tým, že nové obchvaty umožnili odklonenie dopravy mimo zastavané územia sídelných útvarov. Odklon tranzitnej dopravy následne zlepšil dostupnosť, regionálnu mobilitu, plynulosť premávky a rýchlejší prejazd do cieľových destinácií účastníkov cestnej premávky. V Bardejove odklonenie dopravy mimo historické centrum dokonca umožňuje lepšie rozvíjať a podporovať aktivity v oblasti turizmu v danej lokalite. Prerozdelenie dopravy medzi pôvodnú cestu a novovybudované obchvaty viedlo k zníženiu dopravného zaťaženia na pôvodných komunikáciách, čo má pozitívny vplyv na zvýšení bezpečnosti obyvateľov v zastavanom území dotknutých miest.

Zlepšenie dopravy a poskytnutie vyššieho dopravného komfortu užívateľom cestných komunikácií bolo výsledkom aj projektov vecne zameraných na rekonštrukciu ciest I. triedy. Zrekonštruované cestné úseky jednoznačne zvýšili kvalitu dopravy, dostupnosť dotknutého regiónu, plynulosť premávky a mobilitu jeho obyvateľov. V neposlednom rade viedli i k zvýšeniu dopravnej bezpečnosti a k zlepšeniu kvality života obyvateľov v priľahlých obciach, nakoľko už nie je nutné využívať obchádzky po cestách II. a III. triedy.

* **Zníženie časových strát**

Úspora jazdného času prináleží ku kľúčovým sociálnoekonomickým efektom projektov dopravnej infraštruktúry. V pôvodných CBA hodnotených projektov predstavujú úspory jazdného času približne 77 % podiel na celkových sociálnoekonomických prínosoch projektov (v prípade projektov zameraných na vybudovanie obchvatov dokonca tento podiel činí takmer 87 %). Podľa monitorovacích správ by úspora času za všetky hodnotené projekty spolu mala predstavovať 10 359 650 EUR, čo zodpovedá viac ako 45 % cieľovej hodnoty ukazovateľa (na úrovni ŠC 6.2). Podľa pôvodných verzií CBA úspora času za sledované projekty v rozhodujúcom roku 2023 dosiahne 10 875 700 EUR, t. j. takmer 48 % cieľovej hodnoty v rámci ŠC 6.2.

Pri hodnotení jednotlivých projektov sme uvádzali, že kľúčovým parametrom pri kvantifikácii úspory času je intenzita dopravy (t. j. hodnota RPDI). Úspory času boli kvantifikované vo všetkých hodnotených projektoch, avšak za predpokladu, že intenzita dopravy zodpovedala aktualizovanej prognóze dopravy vo verzii č. 1.

Záporná hodnota úspory času bola vyčíslená len v projekte „Rekonštrukcia cesty I/65 Turčianske Teplice – Príbovce“, keď východisko tvorila aktualizovaná prognóza dopravy vo verzii č. 2. Dôvodom sú už spomínané hodnoty RPDI, ktoré zaznamenali dynamický nárast.

Tabuľka č. 28: Úspora času v cestnej doprave na cestách I. triedy (EUR)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Kvantifikácia ukazovateľa | Cieľová hodnota  2023\* | Hodnotené projekty spolu\*\* | Podiel  hodnotených projektov spolu na cieľovej hodnote 2023 | Hodnotené projekty spolu  2023\*\* | Podiel hodnotených projektov na cieľovej hodnote  2023 | 2025 |
| Pôvodná verzia CBA | 22 797 190 | 10 359 650 | 45,46 % | 10 875 700 | 47,71 % | 11 707 270 |
| Aktualizovaná prognóza dopravy vo verzii č. 1 | 22 797 190 | - | - | 7 663 012 | 33,61 % | 8 232 898 |
| Aktualizovaná prognóza dopravy vo verzii č. 2 | 22 797 190 | - | - | 6 747 320\*\*\*\* | 29,60 % | 7 205 789\* |

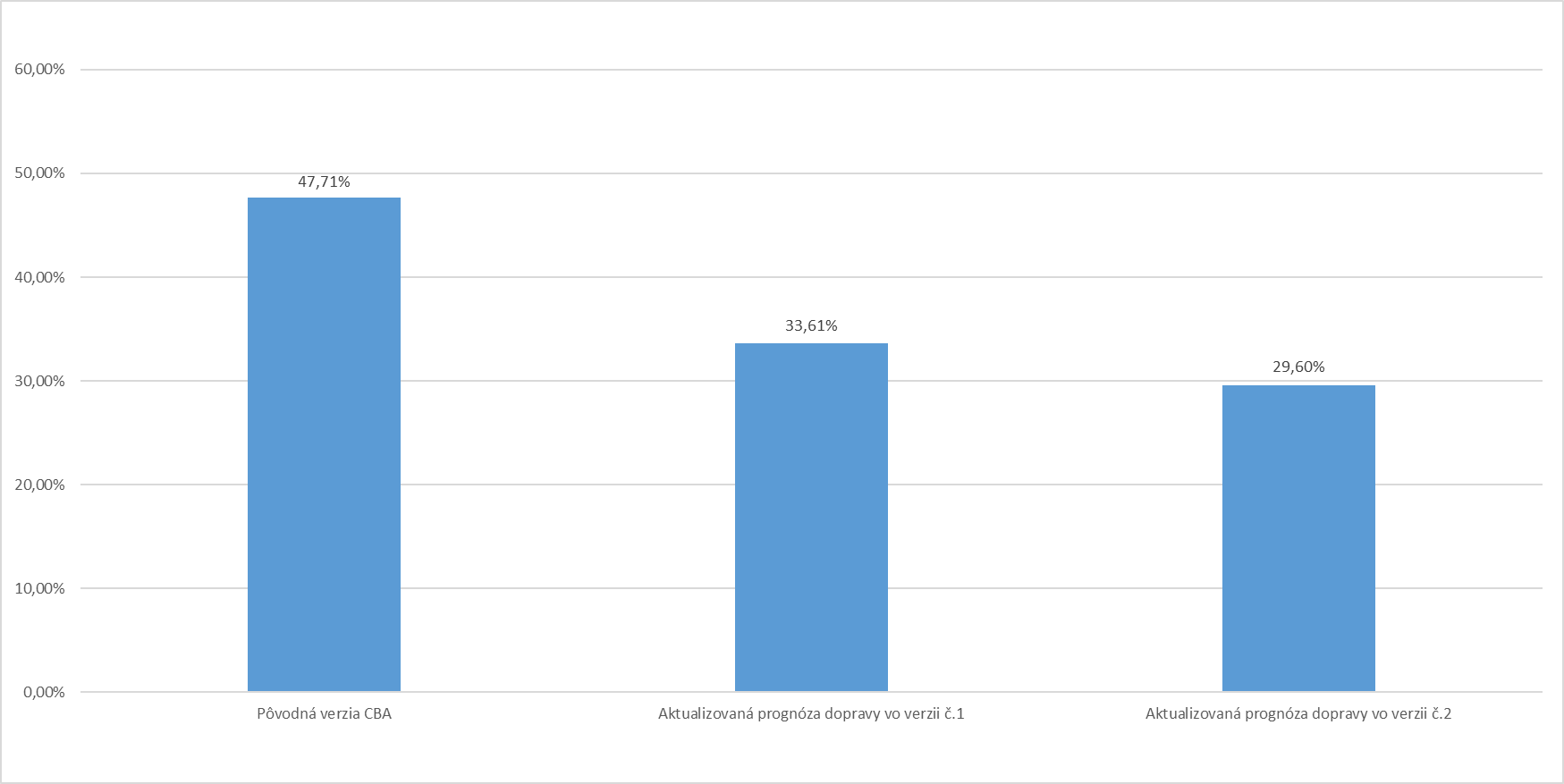
\* Hodnota výsledkového ukazovateľa zodpovedajúca ŠC 6.2.

\*\* Cieľová hodnota na základe monitorovacích správ projektov.

\*\*\* Cieľová hodnota v roku 2023 na základe CBA projektov.

\*\*\*\* Záporná hodnota úspory času vykázaná v projekte Rekonštrukcia cesty I/65 Turčianske Teplice – Príbovce nie je zakomponovaná do uvedenej hodnoty.

Graf č. 9: Podiel úspor času v hodnotených projektoch na cieľovej hodnote ukazovateľa úspor času (2023)



Na základe porovnaní možno uviesť, že úspory času sú rozhodujúcim sociálnym efektom dopravných projektov. Kladné hodnoty úspor času svedčia o tom, že intervencia z verejných zdrojov EÚ vo výške 47 087 667,40 EUR do implementácie hodnotených projektov bola opodstatnená. Výška úspory času však v mnohom závisí od dynamiky vývoja dopravných tokov. Dopravné intenzity (RPDI) vystupujú ako významný parameter pri naplnení cieľovej hodnoty ukazovateľa výsledku – Úspora času v cestnej doprave na cestách I. triedy. V prípade ich výrazného nárastu môžu sťažiť naplnenie cieľovej hodnoty predmetného ukazovateľa vo výške 22 797 190 EUR.

* **Zvýšenie priemernej rýchlosti**

Pri jednotlivých projektoch je uplatnený odlišný prístup pri stanovení hodnôt priemernej rýchlosti. Napriek tomu môžeme konštatovať, že vo všetkých projektoch po uvedení do prechádzky novovybudovaného alebo zrekonštruovaného úseku cesty I. triedy došlo k zvýšeniu priemernej rýchlosti. Intervencia alokovaná do vybranej vzorky projektov v tejto súvislosti splnila svoj účel. Zvýšenie priemernej rýchlosti prináša úsporu jazdného času, plynulosť cestnej premávky, menej kongescií, ale tiež možnosť vyššej nehodovosti.

* **Zvýšenie kapacity ciest I. triedy**

„Potreba podpory výstavby a modernizácie ciest I. triedy vyplýva predovšetkým z nedostatočnej kapacity cestných ťahov vedúcej k prekračovaniu prípustných intenzít, čím dochádza k ich nadmernej degradácii, ako aj nevyhovujúcich stavebno-technických parametrov, ktoré spôsobujú zvýšené riziko v oblasti bezpečnosti cestnej premávky.“ Toto tvrdenie sa uvádza v OPII v rámci zdôvodnenia ŠC 6.2 a tiež vo väčšine zámerov národných projektov z oblasti dopravnej infraštruktúry. Vyzdvihuje sa aj v nami hodnotených projektoch vecne orientovaných na vybudovanie obchvatov. V projekte, ktorý riešil vybudovanie juhozápadného obchvatu mestom Bardejov sa zdôrazňovalo, že na základe vyhodnotenia kapacity cesty I/77 a očakávanom vývoji dopravného zaťaženia je možné predpokladať, že okolo roku 2030 dôjde k prekročeniu prípustnej intenzity dopravy a bolo tak žiaduce vybudovať kapacitnejšie cestné prepojenie v úseku Mokroluh a Bardejov. Podobne aj preložka cesty I/66 bola riešená z dôvodu kapacitnej nedostatočnosti prieťahu cesty I/66 centrom mesta Brezno.

Vybudovaním obchvatov sa zvýšila kapacita ciest I. triedy I/77 a I/66. K pôvodnej ceste I/77 kategórie C 7,5/60 pribudla nová komunikácia kategórie C 11,5/80, ktorá prevzala cca 50 % tranzitnej dopravy. Nový úsek cesty medzi Mokroluhom a Bardejovom vrátane všetkých križovatiek vyhovuje z kapacitného hľadiska do roku 2044. Obchvat mestom Brezno zodpovedajúci kategórii cesty C 9,5/80 prevzal približne 83 % tranzitnej dopravy z pôvodnej komunikácie. Vybudovaný obchvat vrátane križovatiek vyhovuje z kapacitného hľadiska do roku 2035.

Intervencia alokovaná do projektov vecne zameraných na rekonštrukciu úsekov jestvujúcich ciest I. triedy neznamenala nárast kapacity rekonštruovaných cestných úsekov medzi Smilnom a Svidníkom a medzi Turčianskymi Teplicami a Príbovcami. Rekonštrukcie sa realizovali v podstate v rámci existujúceho cestného telesa. Smerové ani výškové vedenie cesty I/77 sa nemenilo. V prípade cesty I/65 bolo výškové vedenie zvýšené o cca 20 cm. Súčasťou rekonštrukcie cesty I/65 bola aj rekonštrukcia vybraných križovatiek s cestami II. a III. triedy. Križovatky boli doplnené o prídavné pruhy pre odbočenie vľavo, vpravo a pripájacie pruhy tak, aby bola zabezpečená bezpečnosť a plynulosť dopravy. Zrekonštruovaný úsek cesty medzi Turčianskymi Teplicami a Príbovcami vyhovuje z kapacitného hľadiska vo všetkých medzikrižovatkových úsekoch do roku 2025. Z dlhodobého hľadiska do roku 2035 sa z pohľadu kapacitnej priepustnosti problematickými stanú najzaťaženejšie úseky a tiež niektoré križovatky. Situáciu by mohlo vyriešiť vybudovanie rýchlostnej cesty R3 Martin – Horná Štubňa.

Zrekonštruovaný úsek cesty I. triedy medzi Smilnom a Svidníkom kapacitne vyhovuje až do roku 2040.

* **Zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky a zníženie nehodovosti**

Pri všetkých posudzovaných úsekoch ciest, ktoré boli predmetom projektov realizovaných vďaka intervencie verejných zdrojov, bol zaznamenaný pozitívny vývoj v podobe zníženia počtu dopravných nehôd, čo svedčí o zvýšení bezpečnosti na sledovaných cestách I. triedy.

Priemerná relatívna miera nehodovosti dosahuje pri hodnotených projektoch nižšiu hodnotu pri všetkých následkoch nehôd, a to pri oboch verziách prístupu k stanoveniu intenzít cestnej premávky. Na cestných úsekoch, kde je spomínaný negatívny trend vývoja nehodovosti, tak ten je spôsobený iba jednou nehodou s následkom smrti.

Z pohľadu smrteľných nehôd je negatívne hodnotený projekt „Rekonštrukcia cesty I/65 Turčianske Teplice – Príbovce“, kde v roku 2020 došlo k smrteľnej nehode a zapríčinená bola ľudským faktorom. SSC však v roku 2020 predmetný úsek už nezaradila do evidencie nehodových lokalít, čo svedčí o tom, že situácia sa zlepšuje aj na tomto úseku.

Môžeme tak konštatovať, že realizácia výberovej vzorky dopravných projektov prispela k zvýšeniu bezpečnosti cestnej premávky na dotknutých úsekoch ciest I. triedy. Nehodovosť sa znížila a vzhľadom na prepravné výkony realizované na dotknutej cestnej sieti je možné očakávať, že nedôjde k výraznejšiemu zhoršeniu dopravnej situácie aj do budúcnosti na uvedenej infraštruktúre.

* **Zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie**

Všetky hodnotené projekty mali vo svojich cieľoch zakomponované zlepšenie životného prostredia, podmienok ochrany života a zdravia obyvateľov. Avšak len projekty vecne orientované na vybudovanie novej cestnej komunikácie mali aj kvantifikované zodpovedajúce environmentálne prínosy. Tieto prínosy sa vzťahovali k úsporám emisií znečisťujúcich látok do ovzdušia a vychádzali z emisných štúdií spracovaných ako súčasť projektovej dokumentácie.

Ako súčasť aktivít dopadového hodnotenia sme vykonali kvantifikáciu environmentálnych efektov prostredníctvom štandardných ukazovateľov (úspora produkcie emisií NO2, PM2,5, CO2, a tiež úspora emisií hluku) vo všetkých projektoch v zmysle aktuálne platnej metodickej príručky CBA. Výsledkom prepočtov je, že len realizácia projektu „I/77 Bardejov juhozápadný obchvat, II. fáza“ jednoznačne preukázala príspevok k zníženiu environmentálnych záťaží vrátane skleníkových plynov a hlučnosti, a to v prípade oboch verzií aktualizovanej prognózy dopravy. Dokonca ukazovateľ – Úspora produkcie emisií NO2 zaznamenal podstatne vyššie hodnoty, ako boli stanovené v pôvodnej verzii CBA spracovanej v rámci prípravy tohto projektu. Príspevok projektu „I/66 Brezno – obchvat, I. etapa – 2. fáza“ k zníženiu negatívnych vplyvov na životné prostredie bol preukázaný vo verzii č. 1 aktualizovanej prognózy dopravy.

Vo všeobecnosti prínosy projektov k znižovaniu negatívnych vplyvov na životné prostredie je potrebné sledovať v širších súvislostiach, nielen v kontexte ich kvantitatívneho vyjadrenia. Aj samotná kvalita cestnej infraštruktúry a zodpovedajúce technické a dopravné parametre ciest ovplyvňujú úroveň životného prostredia. Vybudované obchvaty miest sú situované mimo zastavaného územia, znižujú tak dopravné zaťaženie na jestvujúcich komunikáciách v centrách miest. Sekundárnym prínosom je potom zlepšenie zdravia a kvality života obyvateľov v intraviláne príslušných miest. Zveľadené cestné úseky prinášajú zvýšenie plynulosti cestnej premávky, skrátenie jazdných časov, pokles kongescií, čo nepriamo vplýva na kvalitu životného prostredia. Prínosom je aj zníženie hlučnosti elimináciou nevyhovujúcej vozovky a vyhudovaním protihlukových stien, čo sa pozitívne prejavuje na zvýšení kvality života obyvateľov žijúcich v dotknutých územiach.

* **Širšie sociálnoekonomické efekty**

Všetky hodnotené projekty prispievajú k zvýšeniu kvality dopravnej infraštruktúry, ktorá je jedným z faktorov stimulujúcich regionálny rozvoj. Vzhľadom na dostupnosť relevantných štatistických údajov na úrovni lokálnej územnej jednotky (miest a obcí) sme bližšie sledovali vplyv realizovaných projektov na počet nezamestnaných osôb a počet podnikateľských subjektov v dotknutých mestách a obciach. Vývoj týchto ukazovateľov nepreukazuje, že by dané projekty mali výraznejší vplyv na širšie sociálnoekonomické prínosy. Mierny vplyv intervencie bol zaznamenaný v prípade projektu zameraného na výstavbu obchvatu mesta Bardejov, kde po implementácii projektu v roku 2017 v nasledujúcich dvoch rokoch došlo k poklesu počtu nezamestnaných osôb temer o 13 % a počet podnikateľských subjektov vzrástol o 12 %. Ďalšie dva roky – 2020 a 2021 však už tento pozitívny vývoj nepotvrdili. V súvislosti s rokmi 2020 a 2021 treba pritom poznamenať, že vývoj v tomto období bol značne neštandardný, niesol sa v znamení pandemickej situácie spôsobenej ochorením COVID-19. Údaje za toto obdobie sú zvyčajne skreslené a deformujú aj trend vývoja do ďalších rokov. Realizácia ostatných projektov nemala výraznejší vplyv na nezamestnanosť a podnikateľské aktivity v dotknutých regiónoch.

Vo všeobecnosti možno povedať, že vplyv cestných projektov na sociálnoekonomickú situáciu a posúdenie ich širších sociálnoekonomických prínosov je veľmi obtiažne doložiť adekvátnym kvantitatívnym vyjadrením vzhľadom na obmedzenú dostupnosť informácií a štatistických dát. V literatúre sa uvádza, že veľké dopravné infraštruktúry (diaľnice, rýchlostné cesty) prinášajú širšie sociálnoekonomické efekty, ktoré sa premietajú v štrukturálnych zmenách v ekonomike regiónu vďaka jeho lepšej dostupnosti. Vybudovanie novej diaľnice má význam pre región, ak ho pripája na medzinárodný koridor alebo ho spája s veľkou aglomeráciou. Nová infraštruktúra prináša väčší priestor pre podnikateľské aktivity, nové investície, vznik firiem, tvorbu pracovných miest, rast reálnych miezd, mobilitu, rozvoj turizmu, rast cien nehnuteľností, pokles nehodovosti, čo sa v súhrnnom vyjadrení premieta do zvýšenia konkurencieschopnosti regiónu. Obdobné prínosy by sme mohli očakávať aj pri menších dopravných projektoch, avšak ich preukázateľnosť a hlavne kvantifikácia a vyhodnotenie je problematická. Zvlášť obtiažna je v prípade projektov zameraných na modernizáciu, resp. rekonštrukciu už jestvujúcej komunikácie, ktoré sú svojim rozsahom a vplyvom málo významné na to, aby mohli podnietiť nevyužitý potenciál dotknutého územia. Od týchto projektov sa skôr očakávajú sociálnoekonomické prínosy v podobe úspory času, zníženia nehodovosti a zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky a tiež zníženia negatívnych vplyvov na životné prostredie.

V kontexte definovania širších sociálnoekonomických prínosov dopravných projektov je potrebné zdôrazniť, že budovanie cestnej infraštruktúry bez súbežnej celkovej podpory rozvoja i ostatných determinantov regionálneho rozvoja môže pôsobiť v dotknutom území opačným efektom. V odbornej literatúre sa uvádza, že výstavba nových cestných napojení môže hospodárske aktivity v danom území stimulovať, ale i oslabiť (napr. kvalitné dopravné prepojenie môže uľahčiť cestovanie za prácou). Sprievodným javom by preto mala byť podpora rozvoja ľudských zdrojov, vzdelanosti a zvyšovania kvalifikácie pracovnej sily, tiež inovačných a výskumných aktivít, čo sa následne môže výraznejším spôsobom prejaviť na raste konkurencieschopnosti regiónu.

Vo všeobecnosti je nedobudovaná cestná infraštruktúra prekážkou ďalšieho rozvoja regiónov. Rozmach priemyslu a tiež sektora služieb je determinovaný primeranou dostupnosťou vo väzbe na transport vstupov i vyrobenej produkcie a regionálnu mobilitu pracovnej sily. Je tak potrebné posilňovať a skvalitňovať napojenie regiónov na ich hospodárske centrá a budovať vnútroregionálnu dopravnú dostupnosť. V tomto kontexte je nutné vidieť aj prínosy z poskytnutých intervencií alokovaných do vybraných projektov cestnej infraštruktúry.

V nižšie uvedených tabuľkách uvádzame poradie projektov podľa pomeru dosiahnutých úspor času a investičných nákladov vynaložených na realizáciu hodnotených projektov. Do pomeru sú dané úspory času a investičné náklady, čo vyjadruje efektívnosť vynaložených finančných prostriedkov v pomere k dosiahnutým výsledkom. V tejto súvislosti najlepšie vychádza projekt „I/66 Brezno – obchvat, I. etapa – 2. fáza“, a to podľa pôvodnej verzie CBA a tiež podľa verzie č. 1 aktualizovanej prognózy dopravy (RPDI). Vo väzbe na aktualizovanú prognózu dopravy vo verzii č. 2 je na prvom mieste projekt „I/77 Bardejov juhozápadný obchvat, II. fáza“.

Projekt „Rekonštrukcia cesty I/65 Turčianske Teplice – Príbovce“ je v hodnotení na 4. mieste, a to podľa pôvodnej verzie CBA a tiež v oboch verziách prognózy dopravy. Je to spôsobené vysokými investičnými nákladmi projektu a najnižšou hodnotou úspory času, ktorá vo verzii č. 2 aktualizácie prognózy dopravy vykazuje zápornú hodnotu.

Na základe uvedených výsledkov možno konštatovať, že z pohľadu efektívnosti intervencie sú projekty zamerané na vybudovanie novej cestnej komunikácie – obchvatu efektívnejšie v porovnaní s projektmi vecne orientovanými na rekonštrukciu ciest I. triedy. Obdobný výsledok bol zaznamenaný i v kontexte hodnotenia bezpečnosti cestnej premávky, čo je dokladované v prílohe č. 2 záverečnej správy a tiež v súvislosti s príspevkom projektov v oblasti zníženia negatívnych vplyvov na životné prostredie (príloha č. 3 k záverečnej správe).

Tabuľka č. 29: Porovnanie úspor času a vynaložených investičných nákladov – pôvodná verzia CBA

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Pôvodná verzia CBA | Investičné náklady  v mil. EUR | Cieľová hodnota úspor času v danom projekte  v EUR | Podiel úspory času a vynaložených nákladov | Poradie podľa pomeru úspory času a vynaložených nákladov | Cieľová hodnota úspor času v r. 2023  v EUR | Podiel úspory času a vynaložených nákladov | Poradie podľa pomeru úspory času a vynaložených nákladov |
| I/77 Bardejov juhozápadný obchvat, II. fáza | 16 696 072,38 | 3 133 246 | 0,1877 | 2. | 3 286 600 | 0,1968 | 2. |
| I/66 Brezno - obchvat, I. etapa - 2. fáza | 14 658 180,64 | 4 711 453 | 0,3214 | 1. | 4 885 392 | 0,3333 | 1. |
| Rekonštrukcia cesty I/65 Turčianske Teplice - Príbovce | 24 662 474,60 | 1 059 919 | 0,0430 | 4. | 1 059 919 | 0,0430 | 4. |
| I/77 Smilno – Svidník, rekonštrukcia cesty, druhá fáza | 12 175 212,22 | 1 455 032 | 0,1195 | 3. | 1 643 789 | 0,1350 | 3. |

Tabuľka č. 30: Porovnanie úspor času a vynaložených investičných nákladov – verzia č. 1

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Verzia č. 1 | Investičné náklady  v mil. EUR | Cieľová hodnota úspor času v danom projekte  v EUR | Podiel úspory času a vynaložených nákladov | Poradie podľa pomeru úspory času a vynaložených nákladov | Cieľová hodnota úspor času v r. 2023 v EUR | Podiel úspory času a vynaložených nákladov | Poradie podľa pomeru úspory času a vynaložených nákladov |
| I/77 Bardejov juhozápadný obchvat, II. fáza | 16 696 072,38 | 2 773 891 | 0,1661 | 2. | 2 922 001 | 0,1750 | 2. |
| I/66 Brezno - obchvat, I. etapa - 2. fáza | 14 658 180,64 | 2 972 447 | 0,2028 | 1. | 3 080 825 | 0,2102 | 1. |
| Rekonštrukcia cesty I/65 Turčianske Teplice - Príbovce | 24 662 474,60 | 667 425 | 0,0271 | 4. | 667 425 | 0,0271 | 4. |
| I/77 Smilno – Svidník, rekonštrukcia cesty, druhá fáza | 12 175 212,22 | 878 482 | 0,0722 | 3. | 992 761 | 0,0815 | 3. |

Tabuľka č. 31: Porovnanie úspor času a vynaložených investičných nákladov – verzia č. 2

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Verzia č. 2 | Investičné náklady  v mil. EUR | Cieľová hodnota úspor času v danom projekte  v EUR | Podiel úspory času a vynaložených nákladov | Poradie podľa pomeru úspory času a vynaložených nákladov | Cieľová hodnota úspor času v r. 2023 v EUR | Podiel úspory času a vynaložených nákladov | Poradie podľa pomeru úspory času a vynaložených nákladov |
| I/77 Bardejov juhozápadný obchvat, II. fáza | 16 696 072,38 | 2 966 108 | 0,1777 | 1. | 3 103 888 | 0,1859 | 1. |
| I/66 Brezno - obchvat, I. etapa - 2. fáza | 14 658 180,64 | 2 545 947 | 0,1737 | 2. | 2 641 971 | 0,1802 | 2. |
| Rekonštrukcia cesty I/65 Turčianske Teplice - Príbovce | 24 662 474,60 | Záporná hodnota | - | 4. | Záporná hodnota | - | 4. |
| I/77 Smilno – Svidník, rekonštrukcia cesty, druhá fáza | 12 175 212,22 | 887 557 | 0,0729 | 3. | 1 001 461 | 0,0823 | 3. |

1. Pojem dopravný komfort, resp. jeho zvýšenie znamená predovšetkým: zlepšenie dostupnosti dotknutého územia, zvýšenie regionálnej mobility obyvateľov, plynulosť jazdy a pokles kongescií, bezpečnejší a rýchlejší prejazd do cieľových destinácií účastníkov cestnej premávky. [↑](#footnote-ref-1)
2. Metóda kontrafaktuálnej analýzy umožňuje porovnať vplyv intervencie v istom stanovenom časovom období. V štandardnom konkurenčnom prostredí je v rámci aplikácie kontrafaktuálnej analýzy vzájomne porovnávaný vývoj podnikateľského subjektu, ktorý bol predmetom intervencie z verejných zdrojov s obdobným podnikateľským subjektom, ktorý verejnú intervenciu neobdržal a zistený rozdiel v ich vývoji po ukončení intervencie vyjadruje efekt intervencie. V oblasti cestnej dopravy sú znaky „štandardného komerčného“ prostredia výrazným spôsobom obmedzené. SSC je rozpočtová organizácia, ktorá je svojím rozpočtom napojená priamo na zriaďovateľa – MDV SR. Jej základnou činnosťou je správa ciest I. triedy a cestných pozemkov vo vlastníctve štátu a výkon s tým súvisiacich činností, ako je zabezpečovanie investičnej prípravy a výstavby ciest I. triedy a ich údržby. Z tohto dôvodu bolo potrebné prispôsobiť metodiku a použitie kontrafaktuálnej analýzy. Netrhové efekty sa však týkajú aj subjektov pôsobiacich mimo štandardného podnikateľského prostredia. [↑](#footnote-ref-2)
3. Aktualizácia variácií intenzít dopravy na cestnej sieti SR pre účely vyhodnotenia krátkodobých meraní v rámci celoštátneho sčítania dopravy v roku 2021, SSC, december 2020. [↑](#footnote-ref-3)
4. V zmysle odporúčania MDV SR. [↑](#footnote-ref-4)
5. Komplexná analýza dopravných nehôd, klasifikácia kritických nehodových lokalít a rizík cestnej sieti, 02/2017. [↑](#footnote-ref-5)
6. Technické podmienky pre prognózovanie výhľadových intenzít na cestnej sieti do roku 2040, TP 07/2013, MDVRR SR, november 2013 (TP 070). [↑](#footnote-ref-6)
7. CBA bola spracovaná v stálych cenách v zmysle metodickej príručky pre tvorbu CBA. [↑](#footnote-ref-7)
8. V zmysle aktuálne platnej Metodickej príručky k tvorbe analýz nákladov a prínosov (CBA) v rámci predkladania investičných projektov v oblasti dopravy pre programové obdobie 2014 – 2020, verzia 3.0, máj 2021. [↑](#footnote-ref-8)
9. V zmysle odporúčania MDV SR. [↑](#footnote-ref-9)
10. Komplexná analýza dopravných nehôd, klasifikácia kritických nehodových lokalít a rizík cestnej sieti, 02/2017. [↑](#footnote-ref-10)
11. Technické podmienky pre prognózovanie výhľadových intenzít na cestnej sieti do roku 2040, TP 07/2013, MDVRR SR, november 2013 (TP 070). [↑](#footnote-ref-11)
12. CBA bola spracovaná v stálych cenách v zmysle metodickej príručky pre tvorbu CBA. [↑](#footnote-ref-12)
13. V zmysle aktuálne platnej Metodickej príručky k tvorbe analýz nákladov a prínosov (CBA) v rámci predkladania investičných projektov v oblasti dopravy pre programové obdobie 2014 – 2020, verzia 3.0, máj 2021. [↑](#footnote-ref-13)
14. Technické podmienky pre prognózovanie výhľadových intenzít na cestnej sieti do roku 2040, TP 07/2013, MDVRR SR, november 2013 (TP 070). [↑](#footnote-ref-14)
15. V zmysle odporúčania MDV SR. [↑](#footnote-ref-15)
16. Komplexná analýza dopravných nehôd, klasifikácia kritických nehodových lokalít a rizík cestnej sieti, 02/2017. [↑](#footnote-ref-16)
17. CBA bola spracovaná v stálych cenách v zmysle metodickej príručky pre tvorbu CBA. [↑](#footnote-ref-17)
18. V zmysle aktuálne platnej Metodickej príručky k tvorbe analýz nákladov a prínosov (CBA) v rámci predkladania investičných projektov v oblasti dopravy pre programové obdobie 2014 – 2020, verzia 3.0, máj 2021. [↑](#footnote-ref-18)
19. V zmysle odporúčania MDV SR. [↑](#footnote-ref-19)
20. Komplexná analýza dopravných nehôd, klasifikácia kritických nehodových lokalít a rizík cestnej sieti, 02/2017. [↑](#footnote-ref-20)
21. Technické podmienky pre prognózovanie výhľadových intenzít na cestnej sieti do roku 2040, TP 07/2013, MDVRR SR, november 2013 (TP 070). [↑](#footnote-ref-21)
22. CBA bola spracovaná v stálych cenách v zmysle metodickej príručky pre tvorbu CBA. [↑](#footnote-ref-22)
23. V zmysle aktuálne platnej Metodickej príručky k tvorbe analýz nákladov a prínosov (CBA) v rámci predkladania investičných projektov v oblasti dopravy pre programové obdobie 2014 – 2020, verzia 3.0, máj 2021. [↑](#footnote-ref-23)
24. Pre projekt I/77 Smilno – Svidník, rekonštrukcia cesty, druhá fáza sme nemali k dispozícii Dopravno-inžinierske údaje, len Sprievodnú správu ako súčasť Dokumentácie pre stavebné povolenie. [↑](#footnote-ref-24)