

V R A N O V S K É N O V I N Y

Ročník 44.

Vychádzajú
od roku
1969

Číslo

32

Vranov nad Topľou 27. augusta 2012

0907 555 099

Cena: 0,30 €

JE HORNÝ ZEMPLÍN ODSÚDENÝ NA EŠTE VÄČŠIU CHUDOBU?

Plánovaná výstavba rýchlostnej komunikácie, resp. štvorprúdovej cesty 1. triedy od Lipník cez Vranov nad Topľou, Humenné, Sninu a Ublu s perspektívnym napojením na Ukrajinu sa nebude realizovať. Myšlienku, s ktorou sa v záujme rozvoja Horného Zemplína stotožnil bývalý minister dopravy Ján Figel', nové vedenie ministerstva pod vedením Jána Počiatka zavrhlo ako neopodstatnenú. Hovorca MDVRR Martin Kóňa toto rozhodnutie zdôvodnil nízkou intenzitou dopravy. Podľa neho na tejto trase premáva zhruba 6-tisíc vozidiel denne, pričom na bratislavskom Prístavnom moste premáva okolo 100 tisíc vozidiel denne. Ďalším argumentom ministerstva je, že uvažovaná rýchlostná komunikácia R9 by bola duplicitnou komunikáciou diaľničného úseku D1 (Košice - Michalovce - Vyšné Nemecké)...

Ak chce niekto porovnávať Bratislavu s Vranovom, tak nech tieto rozdiely porovnáva komplexne, nielen z pohľadu intenzity dopravy. Prístavný most je najfrekventovanejší úsek diaľnice D1 v centre Bratislavy, ktorý je spojnicou na viaceré stredoeurópske metropoly. Je pochopiteľné, že na moste je hustá intenzita dopravy. Avšak Horný Zemplín nemá ani jeden meter rýchlostnej komunikácie, a štátne cesty, ktoré sú označené ako cesty prvej triedy, zďaleka nespĺňajú parametre takejto komunikácie. Pod vplyvom ťažkých kamiónov sú zničené do takej miery, že sporadické opravy niektorých úsekov neprinášajú očakávané zlepšenie. Iba obmedzený človek s klapkami na očiach a vatou v ušiach nevidí a nepočuje množiac sa informácie z nášho kraja o haváriách ťažkých kamiónov na úzkych cestách s nespевnými hranicami. Rýchlostná komunikácia, alebo aspoň riadna cesta prvej triedy s dostatočnými jazdnými pruhmi je pre rozvoj Horného Zem-

plína veľmi potrebná. V opačnom prípade k nám normálni investori neprídu. Čaká na nich nielen stále prázdny priemyselný park vo Vranove, ale aj zhruba 10 tisíc nezamestnaných evidovaných na úrade práce. Ak k nim pripočítame ľudí vyradených z evidencie úradu práce, dobrovoľne nezamestnaných, ktorí žijú z podstaty vytvorenej v uplynulom období, a množstvo tých, ktorí museli opustiť svoje rodiny a vycestovať za prácou do rozvinutejších regiónov alebo do zahraničia, v našom okrese nemá prácu vyše 25 tisíc ľudí. Horný Zemplín je hladovou dolinou, preto je zarážajúce, že vláda sa k jeho obyvateľom otáča chrbtom! Tá vláda, ktorej voliči dali v tohtoročných marcových voľbách do Národnej rady SR najviac hlasov. V našom okrese strana Smer-SD získala vyše 60 % hlasov, v niektorých obciach až vyše 75 % hlasov. Práve títo voliči očakávajú, že strana Smer-SD naplní sľuby o pomoci chudobným regiónom...

Dobré cesty boli a stále sú nevyhnutnou podmienkou rozvoja každého regiónu, mesta či dediny. Nielen na Slovensku, ale na celom svete. Toto hádam nebude žiadna vláda spochybňovať. Žiaľ, pochybovačov z radov ministrov v tomto rezorte bolo v minulosti dosť. Bývalý minister Prokopovič (SDKÚ-DS) našej redakcii tvrdil, že najprv je potrebné vybudovať priemyselný park vo Vranove, a keď ho zaplnia investori, potom sa medzi Vranovom a Prešovom vybuduje rýchlostná komunikácia. S odstupom niekoľkých rokov vidieť, že to bolo hlúpe tvrdenie. Priemyselný park za vyše 170 miliónov korún je vybudovaný, ale už niekoľko rokov je prázdny! Ministri sa menia, ale hlúpe rozhodnutia po nich zostávajú, na škodu obyvateľov chudobného kraja. Potenciálni investori odmietajú investovať vo Vranove práve z dôvodu chýbajúcich kvalitných ciest. Rovnaké problémy ma-

jú aj v okresoch Humenné a Snina.

ČO NA TO ZAIINTERESOVANÍ?

Naša redakcia oslovila viaceré subjekty, aby zistila ich názor na zrušenie výstavby R9. Poslanec Národnej rady SR **Štefan Hreha (Smer-SD)** odpovedal nasledovne: *Podľa mojich informácií, žiadny konkrétny projekt spojený so spomínanou trasou neexistoval, išlo len o návrh alebo lepšie povedané víziu bývalého vedenia MDVRR. V dnešnej situácii je prioritou vybudovanie diaľničného úseku Košice - Michalovce - Sobrance, ktorý bude veľmi prospešný aj pre náš región. Samozrejme, čo sa zmiernovaného cestného úseku týka, jedná sa o skutočne zaujímavú a pre región prospešnú víziu, ohľadom ktorej budeme určite viesť dialóg so zainteresovanými inštitúciami a budeme hľadať možnosti, ktoré budú skôr či neskôr viesť k jej realizácii. V rámci spomenutej trasy je veľmi potrebné zabezpečiť aj prejazd cez Petič, ktorý je miestom častých dopravných nehôd. V prípade zistenia nových informácií Vás budeme informovať.*

Stanovisko primátora Vranova **Jána Ragana**: *Nemám všetky potrebné informácie k výstavbe R9. Uvažuje sa však s prepojením Prešova a Uble cestou 1. triedy v parametroch rýchlostnej cesty. Je spracovaná štúdia Doprastavovo Prešov. Určite výstavba, či už R9 alebo spomínanej cesty 1. triedy, by znamenala prínos nielen pre mesto Vranov (vytvorenie pracovných miest, rozvoj cestovného ruchu), ale aj pre celý región.*

Prednostka Obvodného úradu vo Vranove **Mária Cingelová** nám len v telefonickom rozhovore povedala, že sa stotožňuje so stanoviskom, ktoré zverejnilo ministerstvo dopravy.

Predseda Združenia miest a obcí Vranovského regiónu **Andrej Kulik** informoval, že rada ZMO VR sa týmto problémom zaoberala

v piatok 24. augusta, ale oficiálne stanovisko zatiaľ nezaujala. Niektorí členovia rady však spochybnilí údaj, že intenzita dopravy medzi Vranovom a Prešovom je len 6000 vozidiel denne.

Bývalý štátny tajomník ministerstva dopravy **Ján Hudacký** odmieta tvrdenie, že projekt R9 nie je uvedený v žiadnych koncepčných materiáloch ministerstva. Príprava R9 je uvedená v Programovom vyhlásení vlády SR na obdobie rokov 2010-2014 a taktiež aj v Koncepcii územného rozvoja Slovenska z roku 2011. Keďže vlni nebolo definitívne rozhodnuté o trasovaní R4 (červený alebo modrý variant okolo Domaše), na ktorú sa pripája R9, tento fakt, ako aj nedostatočná príprava R9 a neisté zdroje financovania spôsobili, že táto rýchlostná cesta sa nedostala do programu rozvoja diaľnic a rýchlostných ciest do roku 2014. S realizáciou R9, alebo s jej alternatívou ako štvorprúdovej cesty 1. triedy sa preto počítalo do koncepcie do roku 2020. Slovenská správa ciest už má vypracovanú štúdiu štvorprúdovej cesty Lipníky - Ubla, ktorá má slúžiť za základ pre trasovanie R9.

Ján Hudacký spochybnil aj argument ministerstva, že R9 by bola blízko pararelnou, a teda duplicitnou komunikáciou diaľničného úseku D1 (Košice - Michalovce - Vyšné Nemecké). Európska komisia odporúča dostupnosť najvzdialenejších sídiel k diaľnici a rýchlostnej komunikácii pod 30 minút. Pri chýbajúcej R9 by bola dostupnosť naďalej viac ako 45 minút, čím by bola mobilita obyvateľov naďalej výrazne obmedzená. Je to v protiklade s cieľmi Európskej komisie. Dostupnosť k diaľnici D1 zhoršujú geografické podmienky, najmä Slanské vrchy a Vihorlat. Podľa Jána Hudackého je duplicitným pripravovaný úsek výstavby R8 z Nitry cez Topoľčany do Bánoviec nad Bebravou.

Ladislav Krivda