

PRÍSTUP SLOVENSKEJ REPUBLIKY K RIEŠENIU DOPRAVNEJ INFRAŠTRUKTÚRY V PROGRAMOVACOM OBDOBÍ 2014+

Prof. Ing. Ján Čelko, CSc.

1 Úvod

Nárast požiadaviek na dopravnú infraštruktúru je logickým dôsledkom zvyšovania prepravných potrieb. Rastúca mobilita, zmeny v deľbe prepravnej práce, ale aj porovnanie konkurencieschopnosti jednotlivých druhov dopravy prinášajú nové nároky hlavne na cestnú infraštruktúru. Na druhej strane logická snaha o zvyšovanie podielu železničnej dopravy poukazuje na nutnosť zlepšovania jej infraštruktúry.

V SR narástla vybavenosť osobnými vozidlami od roku 2000 o 43% a v roku 2012 bola 337,17 vozidiel na 1000 obyvateľov. Celoštátne sčítanie cestnej dopravy v roku 2010 preukázalo nárast intenzity oproti roku 2005 o 2 % vyšší, ako prognózovaný. 2-3% nárast na diaľniciach a cestách II. triedy je očakávaným dôsledkom výraznejšieho rastu prepravných potrieb, na druhej strane pokles 2% oproti prognóze na cestách I. triedy a nárast o 10% na cestách III. triedy ukazuje na nebezpečný jav presunu nákladnej dopravy na ekonomicky výhodnejšie trasy [3]. Dlhodobá prognóza rastu motorovej dopravy predpokladá pre Slovensko v roku 2030 stupeň automobilizácie 2,27, čo zodpovedá takmer 450 osobných automobilov na 1000 obyvateľov a prinesie ďalšie významné požiadavky na cestnú infraštruktúru.

Trochu optimistickejší je pokles výrazného nárastu podielu individuálnej dopravy voči verejnej hromadnej doprave, ktorý sa v posledných rokoch drží na úrovni 75:25. Žiaľ, vyrovnaný pomer z posledných rokov 20. storočia sa neudržal ani do roku 2000 (66:34). Objem výkonov individuálnej automobilovej dopravy bol v roku 2012 takmer 6-násobný oproti objemu výkonov cestnej verejnej dopravy a takmer 12-násobný než výkony železničnej osobnej dopravy.

Uvedené skutočnosti sa odzrkadľujú v prognózach rozvoja jednotlivých druhov dopravy v SR, ktoré sú základným aspektom prístupu Slovenska k riešeniu dopravnej infraštruktúry v budúcom programovom období. V príspevku sa budem venovať cestnej a železničnej infraštruktúre ako nosným prvkom z pohľadu dopravného plánovania.

2 Prognózy vývoja dopravy

V osobnej doprave je predpoklad zvýšenej mobility za prácou, čo pri raste životnej úrovne prinesie trvalý nárast prepravných potrieb a tým aj zvýšenie intenzity dopravy. Už uvedené znižovanie poklesu množstva cestujúcich vo verejnej doprave je potrebné podporiť predovšetkým v mestských oblastiach preferovaním hromadnej dopravy na úkor individuálnej a dôsledným zavádzaním integrovaných dopravných systémov. V železničnej doprave je šanca využiť chýbajúce diaľničné prepojenia a ponukou vyššieho komfortu cestovania, integráciou ostatných druhov dopravy (hlavne autobusovej) vytvoriť trvalých užívateľov aj pre budúcnosť.

Nákladná doprava zaznamenáva roky výrazný nárast a po dobudovaní siete diaľnic a rýchlostných ciest zrejme jej význam vplyvom pritiahnutej tranzitnej dopravy ešte porastie. Určitú mieru rizika do budúcnosti však predstavuje silná orientácia SR na nestabilný automobilový priemysel. Možnosťou pre železničnú nákladnú dopravu je rastúci trend využívania intermodálnej prepravy, vyžaduje však podstatné zvýšenie rýchlosti a spoľahlivosti. Pri správnom nastavení jej rozvoja by mohol podiel železničnej dopravy takto narásť za 10 rokov o viac ako 10%.

3 Dopravná politika na roky 2014+

Nové programovacie obdobie EÚ na roky 2014-2020 vytvára možnosti pre efektívnejšie čerpanie fondov EÚ na dopravnú infraštruktúru, než to bolo v súčasnom programovacom období. MDVaRR SR spracovalo návrh Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 [1] ako dlhodobý strategický dokument, pri ktorom sa predpokladá jeho pravidelná aktualizácia. Dokument definuje ciele a priority rozvoja, konkrétne opatrenia a tiež identifikáciu potrebných zdrojov. Vychádza zo súčasných národných dokumentov SR, orientovaných na štátnu dopravnú politiku, stratégiu rozvoja dopravy, a tiež z Koncepcie územného rozvoja Slovenska (KURS). Zároveň rešpektuje strategické dokumenty EÚ venované dopravnej politike a prioritám finančnej pomoci.

Vybrané ciele dokumentu sú:

- zlepšiť existujúci stav infraštruktúry odstránením identifikovaných kľúčových úzkych miest,
- dokončiť výstavbu základnej siete TEN-T do roku 2030 a súhrnnej siete najneskôr do roku 2050 ako splnenie záväzkov vyplývajúcich SR z pripravovaného usmernenia pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete (TEN-T),
- zabezpečiť dostatočnú absorpčnú kapacitu SR na financovanie z fondov EÚ v rámci programového obdobia 2014 – 2020 prostredníctvom OP Integrovaná

infraštruktúra 2014 – 2020 a nástroja „Spájame Európu“,

- zaistiť postupné navýšenie finančných prostriedkov na činnosti súvisiace s výkonom údržby a opráv infraštruktúry,
- zefektívniť vynakladania finančných prostriedkov na realizáciu dopravných stavieb a služieb verejnej osobnej dopravy,
- budovať informatizáciu dopravy a využívanie inteligentných dopravných systémov,
- zvyšovať bezpečnosť dopravných systémov,
- znižovať energetickú náročnosť a socioekonomické a environmentálne dopady dopravy.

Ciele dokumentu sa premietajú do troch strategických cieľov:

1. Nastavenie procesov predprojektovej prípravy vedúcich k udržateľnému rozvoju dopravy.
2. Budovanie kvalitnej dátovej bázy pre plánovanie rozvoja dopravného sektora.
3. Udržateľný plán financovania dopravnej infraštruktúry.

3.1 Cestná doprava

Dopravná politika v oblasti cestnej dopravy sa sústreďuje predovšetkým na dobudovanie siete komunikácií, zaradených do európskych koridorov TEN-T (obr. 1). Zahrňuje dostavbu diaľnic a rýchlostných ciest, ktorých absencia je v súčasnosti základným zdrojom dopravných kongescií, nehodovosti a negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie v sídelných útvaroch. Celá cestná sieť TEN-T je popísaná v tab. 1, bližšia stratégia dostavby bude uvedená v nasledujúcej časti.

Z hľadiska dopravného významu je potrebné rovnakú pozornosť venovať aj cestám I. triedy a to predovšetkým v oblasti jej údržby a obnovy, modernizácie a zvyšovania bezpečnosti.



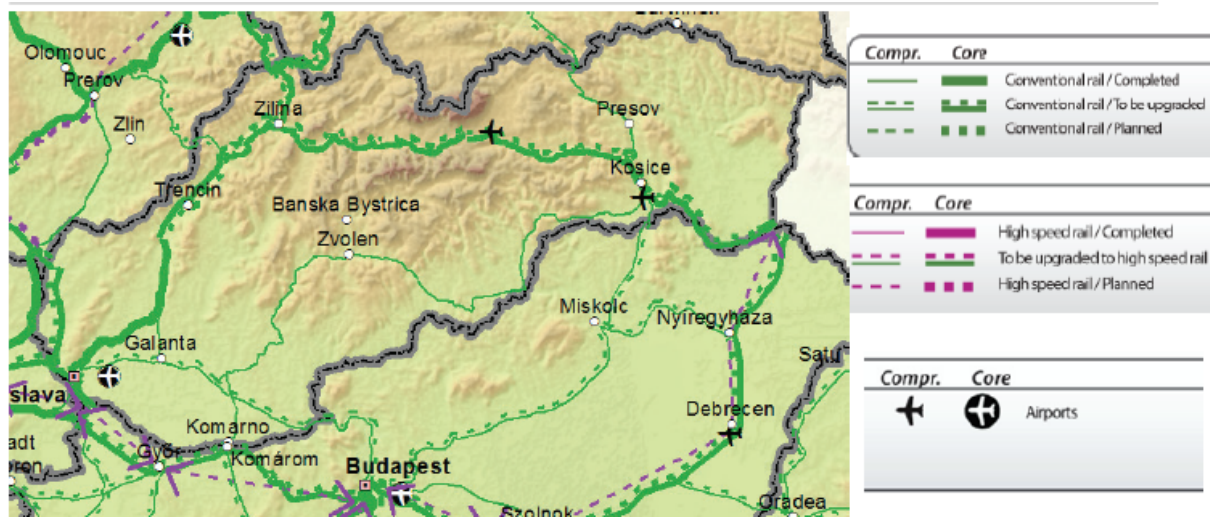
Obrázok 1 Sieť cestnej infraštruktúry SR zaradenej v TEN-T [1]

Tabuľka 1 Cestná sieť TEN-T v SR [1]

Sieť TEN-T	
Základná sieť	Súhrnná sieť (okrem základnej)
<ul style="list-style-type: none"> D1 Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina – Poprad – Prešov – Košice – št. hr. SR/Ukrajina 	<ul style="list-style-type: none"> R1 Trnava – Nitra – Žiar nad Hronom – Zvolen – Banská Bystrica – Ružomberok
<ul style="list-style-type: none"> D2 štátna hranica SR/ČR – Kúty – Bratislava – št. hr. SR/Maďarsko 	<ul style="list-style-type: none"> R2 Trenčín – Prievidza – Žiar nad Hronom – Zvolen – Lučenec – Rožňava – Košice
<ul style="list-style-type: none"> D3 Hričovské Podhradie – Čadca – Skalité – št. hr. SR/Polsko 	<ul style="list-style-type: none"> R3 križovatka s D1 – Dolný Kubín – Trstená – št. hr. SR/Polsko
<ul style="list-style-type: none"> R3 Martin – Žiar nad Hronom – Zvolen – Krupina – Šahy – št. hr. SR/Maďarsko 	<ul style="list-style-type: none"> R4 št. hr. SR/Polsko – Svidník – Prešov – Košice – Milhosť – št. hr. SR/Maďarsko
<ul style="list-style-type: none"> R6 Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou – št. hr. SR/ČR 	<ul style="list-style-type: none"> R5 Svrčinovec – št. hr. SR/ČR.
	<ul style="list-style-type: none"> D4 št. hr. SR/Rakúsko - Jarovce – Ivanka pri Dunaji – Záhorská Bystrica – križovatka s D2

3.2 Železničná doprava

Rovnako ako pri cestnej doprave je základná pozornosť venovaná sieti tratí, zaradených do TEN-T, či už ako základná sieť definovaná metodikou EK alebo ako sieť doplnková (obr. 2). Celá železničná sieť TEN-T je popísaná v tab. 2, bližšia stratégia dostavby bude uvedená v nasledujúcej časti.



Obrázok 2 Sieť železničnej infraštruktúry SR zaradenej v TEN-T [1]

Tabuľka 2 Železničná sieť TEN-T v SR [1]

Základná sieť (CORE)	Súhrnná sieť (COMPREHENSIVE)
• Bratislava – Kúty – št. hr. SR/ČR	• Púchov – Lúky pod Makytou – št. hr. SR/ČR
• Devínska Nová Ves – št. hr. SR/Rak.	• Čadca – št. hr. SR/ČR
• Bratislava – Nové Mesto nad Váhom – Žilina	• Leopoldov – Galanta
• Žilina – Čadca – Skalité – št. hr. SR/PR	• Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo – št. hr. SR/Maď.
• Žilina – Košice	• Šurany – Nové Zámky – Komárno – št. hr. SR/Maď.
• Košice – Čierna nad Tisou – št. hr. SR/Ukr.	• Palárikovo – Zvolen – Košice
• Bratislava – št. hr. SR/Maď.	• Košice – Čaňa – št. hr. SR/Maď.
	• Bratislava – št. hr. SR/Rak.

Pre zvýšenie dopravných výkonov na železnici je potrebné predovšetkým zvýšiť jej konkurencieschopnosť. Základnými úlohami pre najbližšie obdobie sú preto modernizácia a zvýšenie bezpečnosti železničnej infraštruktúry, jej ekonomická udržateľnosť a hlavne zvýšenie kvality služieb.

3.3 Verejná osobná doprava

Verejná osobná doprava v podmienkach SR naráža hlavne na problém dostupnosti, spoľahlivosti a nedostatočnej vzájomnej integrácie. Ako už bolo uvedené, jej podiel na celkovej prepravnej práci je dlhodobo klesajúci, napriek stagnácii poklesu v uplynulých rokoch. Hlavným cieľom pre budúce obdobie musí byť práve dôsledné zavádzanie integrovaných dopravných systémov so vzájomným prepojením jednotlivých druhov verejnej dopravy a zvyšovanie kvality. V mestských oblastiach je nevyhnutné vytvárať a realizovať podmienky pre preferovanie verejnej dopravy na úkor dopravy individuálnej. Práve v tejto oblasti sa naráža na najviac problémov a to nielen v oblasti technickej.

Pri riešení verejnej osobnej dopravy a znižovaní podielu individuálnej dopravy na delbe prepravnej práce sa často nesprávne zabúda na nemotorovú dopravu, pre ktorú v podmienkach SR stále nie sú vytvárané adekvátne podmienky.

4 Priority výstavby dopravnej infraštruktúry

4.1 Cestná infraštruktúra

Zaťaženie cestnej siete SR, rozvoj jednotlivých oblastí Slovenska a napojenie na okolité štáty v zmysle multimodálnych koridorov EÚ jednoznačne definuje priority výstavby cestnej infraštruktúry v nasledujúcich rokoch. Dlhodobu stagnujúca výstavba diaľnic D1 a D3 v Žilinskom kraji priniesla extrémne nebezpečné úseky na cestách I. triedy I/18 a I/11, keď cesta I/18 Žilina – Martin je najviac zaťaženým úsekom dvojpruhovej komunikácie na Slovensku a jej intenzita prekračuje kapacitu cca 3-násobne. Dopravne veľmi nepriaznivá situácie je však aj v koridore R3, na D1 v oblasti Bratislavy a na ďalších miestach SR. Z uvedeného dôvodu je prioritou dostavba diaľnice D1 na celom úseku Bratislava – Žilina – Košice a diaľnice D3. Veľmi dôležitým kritickým bodom cestnej infraštruktúry sú však aj cesty I. triedy, hlavne v miestach ich prietahov sídelnými útvarmi.

V súčasnosti sa na cestnej sieti SR markantne prejavil ďalší problém, ktorý bol doteraz potláčaný do úzadia a vystúpil na povrch po dlhej a tuhej zime. Je to kvalita cestnej siete, ktorá na mnohých úsekoch významne zhoršila prevádzkovú spôsobilosť vozoviek a mnohokrát je príčinou dopravných kongescií, nehodovosti a zvýšenia negatívnych účinkov na životné prostredie. Preto je nevyhnutné venovať významnú pozornosť aj stanovenému cieľu navyšovania prostriedkov na údržbu a opravy.

Hlavnými prioritami pri výstavbe cestnej infraštruktúry sú [2]:

- dokončiť výstavbu úsekov diaľnice D1 a D3, predovšetkým dostavbu diaľnice D1 v trase Bratislava – Žilina – Prešov – Košice – (št. hr. SR / Ukrajina),
- zrealizovať diaľnicu D4 v trase “št. hranica Rakúsko/SR - Bratislava - križovatka D2 Jarovce - križovatka Rovinka - križovatka s D1 Ivanka pri Dunaji – sever - križovatka s cestou II/502 - križovatka s cestou I/2 - križovatka s D2 Stupava juh – št. hr. SR/Rakúsko“,
- dokončiť výstavbu rýchlostných ciest R4 a R3, ktoré sú súčasťou TEN-T,
- postupne realizovať výstavbu rýchlostných ciest, ktoré nie sú súčasťou TEN-T (R1, R2, R5, R6, R7, R8), avšak z hľadiska vyrovnávania regionálnych rozdielov v SR majú značný význam.

Z hľadiska prepojenia na Českú republiku súčasná cestná sieť svojimi technickými parametrami nepostačuje kapacitne ani z hľadiska bezpečnosti. Je potrebné urýchlené

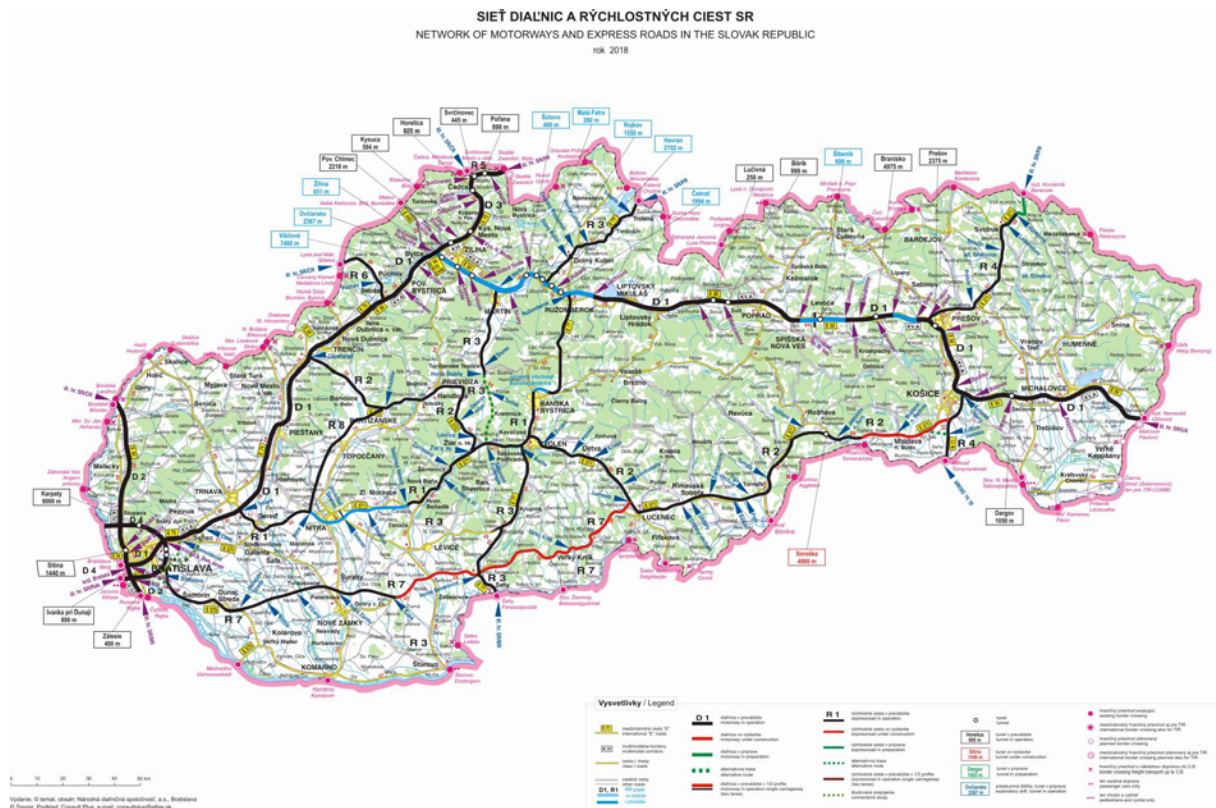
dobudovanie diaľnice D3 spolu s rýchlostnou cestou R5. Diaľnica D3 je súčasťou VI. multimodálneho koridoru a základnej siete TEN-T a spolu s R5 výrazne zlepši vzájomnú dostupnosť Slovenska, priemyselného regiónu Žiliny a hospodársky dôležitého Ostravska a Horného Sliezska.

Rýchlostná cesta R2 je dôležitou tepnou v západo-východnom smere, ale jej pôvodná trasa prepojenia až na ČR bola nahradená cestou R6 cez Púchov, ktorá končí na diaľnici D1. Na druhej strane R6 značne zlepši vzájomnú dostupnosť severozápadného regiónu Slovenska s Českou republikou.

Dôležitým prepojením z hľadiska medzinárodných koridorov je cesta R3, tvoriaca nielen severo-južné prepojenie Slovenska, ale tiež tranzitnú komunikačnú os Maďarsko – Poľsko.

Tabuľka 3 Zhrnutie priorít v cestnej doprave [2]

Opatrenie	Popis	Priorita
Dobudovanie diaľnice D1	Dobudovanie chýbajúcich úsekov diaľnice D1 medzi Bratislavou a Košicami + ďalej do Užhorodu	1
Severo-južné prepojenie do Poľska a Českej republiky	Vybudovanie diaľnice D3 zo Žiliny do Poľska spolu s napojením prostredníctvom R5 do Českej republiky.	2
Cestná sieť v bratislavskej aglomerácii	Vybudovanie tzv. vonkajšieho obchvatu Bratislavy (diaľnice D4) spolu s prístupovými komunikáciami.	3
Stredoslovenská západo-východná komunikačná os	Vybudovanie rýchlostnej cesty R2 medzi Trenčínom - Zvolenom a Košicami.	4
Severojužné prepojenie na východnom Slovensku	Vybudovanie rýchlostnej cesty R4 medzi Poľskom a Maďarskom.	4
Stredoslovenská severo-južná komunikačná os	Zlepšenie vzájomného spojenia stredného Slovenska s Považím, Poľskom a Maďarskom prostredníctvom rýchlostnej cesty.	5
Dobudovanie prioritnej osi západ - východ na Slovensku	Vybudovanie napojenia diaľnice D1 do Českej republiky prostredníctvom rýchlostnej cesty R6.	6
Rozvoj siete ciest I. triedy a siete rýchlostných ciest mimo TEN-T	Budovanie obchvatov a preložiek ciest I. triedy a rýchlostných ciest R7 a R8.	7



Obrázok 3 Sieť diaľnic a rýchlostných ciest v roku 2020 [2]

4.2 Železničná infraštruktúra

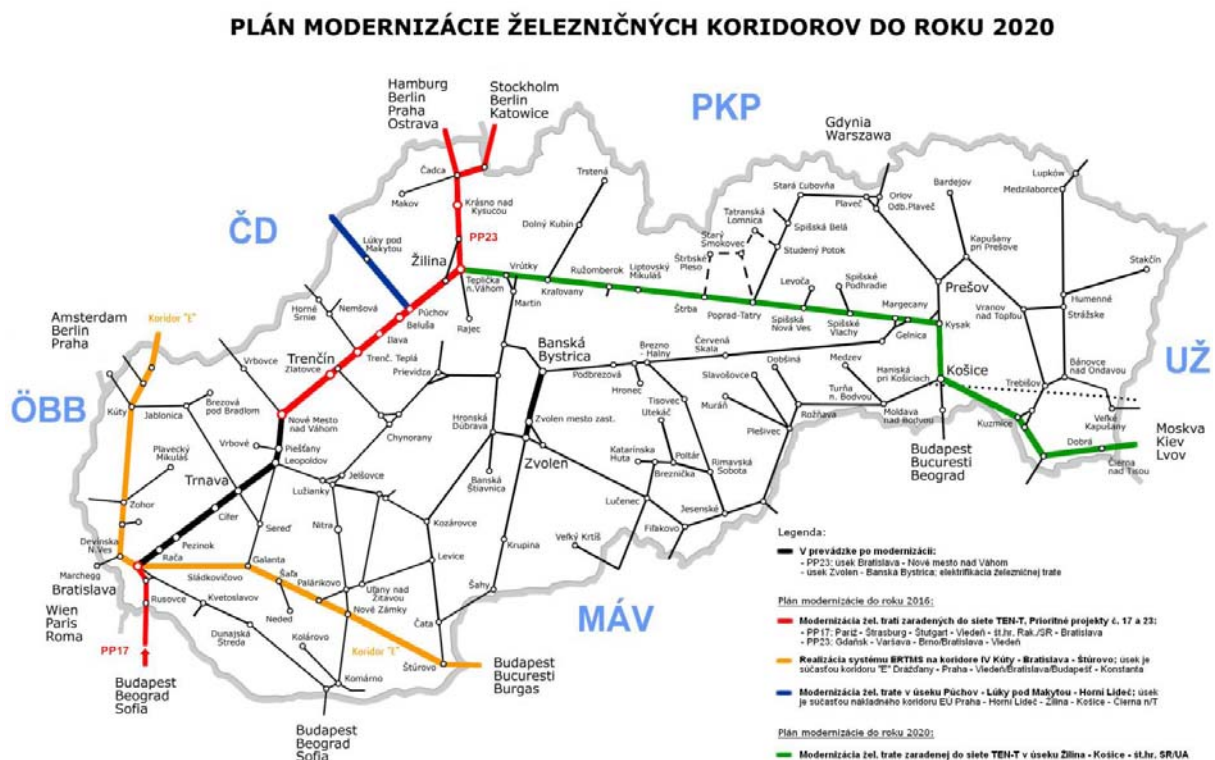
Priority vo výstavbe železničnej infraštruktúry reagujú na jej súčasný stav, ktorý nezodpovedá kvalitatívnym parametrom a technickému stavu ani pre súčasné potreby železničnej dopravy. Z toho dôvodu je nevyhnutné zamerať sa na modernizáciu tratí, prípadne výstavbu nových traťových úsekov pre zlepšenie jej konkurencieschopnosti. Potrebné je tiež overiť prípadné dopĺňanie železničnej infraštruktúry hlavne na územiach, kde by mala vysoký potenciál verejnej osobnej dopravy a na druhej strane overiť efektívnosť tratí existujúcich aj s ich prípadným vyradením z prevádzky.

Priority definujeme nasledovne [2]:

- zvyšovať traťové rýchlosti v úsekoch, kde vzhľadom na geografické podmienky je možné zvýšenie minimálne na 160 km/h (s možnosťou prevádzky do 200 km/h), zabezpečiť interoperabilitu pri modernizovaní a rekonštrukcii tratí zaradených do TEN-T siete v súlade s legislatívou EÚ (smernica o interoperabilite a TSI) a dosiahnutie štandardov definovaných v dohodách AGC a AGTC,
- do roku 2016 zmodernizovať železničné trate TEN-T, ktoré sú súčasťou prioritných projektov, a to projekt č. 23 (úsek Nové Mesto nad Váhom – Žilina – št. hranica SR/PR) a projekt č. 17 (úsek št. hranica Rakúsko/SR – Bratislava

vrátane napojenia letiska Bratislava na železničnú sieť),

- do roku 2020 zmodernizovať železničnú trať TEN-T v úseku Žilina – Košice – št. hranica SR/Ukrajina;
- do roku 2020 realizovať na úseku koridoru IV Kúty – Bratislava – Štúrovo systém ERTMS, ktorý je súčasťou koridoru E “Dražďany – Praha – Viedeň/Bratislava – Budapešť – Konstanca” (do roku 2015 úsek št. hranica ČR/SR – Bratislava - Rajka a do roku 2020 úsek Bratislava – Nové ZámkyŠtúrovo/ Komárno – št. hranica SR/MR),
- modernizovať úsek Púchov - Lúky pod Makytou - Horní Lideč, ktorý je súčasťou koridoru pre konkurencieschopnú železničnú nákladnú dopravu “Praha - Horní Lideč - Žilina - Košice – Čierna n/T“,
- zabezpečiť postupnú elektrifikáciu a modernizáciu tratí spájajúcich krajské mestá s hlavnými koridormi: Leopoldov – Nitra – Šurany, Bánovce nad Ondavou – Humenné, Zvolen – Filakovo – Haniska pri Košiciach.



Obrázok 4 Modernizácia železníc do roku 2020 [2]

4.3 Intermodálna preprava

Kombinovaná doprava predstavuje významný potenciál do budúcnosti, hlavne pre

železničnou dopravu. Zároveň jej rozvojom plní SR dohody AGTC pri odstraňovaní prekážok v priechodnosti tratí, určených pre vlaky kombinovanej dopravy. Z toho dôvodu je jej venovaná značná pozornosť aj pre nasledujúce roky.

Priority v oblasti intermodálnej prepravy definujeme nasledovne [2]:

- vybudovať základnú sieť terminálov intermodálnej prepravy (terminály Bratislava, Leopoldov, Košice, Žilina, Budča a Dobrá) v súlade s OP Doprava a ich vzájomné prepojenie (technologicky a informačne) ako aj s logistickými centrami nákladnej dopravy;
- v rámci EÚ podporiť budovanie prístupu k moru v južnej časti Európy (prístavy Koper, Rieka, Terst), predovšetkým železničného spojenia v úseku Koper – Divač, ktorý je úzkym miestom pri preprave tovaru;
- súbežne s budovaním základnej siete terminálov intermodálnej prepravy pripravovať a realizovať nový transkontinentálny tranzitný terminál s využitím všetkých druhov dopravy.

5 Záver

Rozvoj dopravnej infraštruktúry SR pre roky 2014-2020 je silne závislý od možnosti a hlavne schopnosti čerpania fondov EÚ. Materiál, ktorý je hlavným zdrojom príspevku, je strategickým dokumentom, ktorý vytvára pre čerpanie základné predpoklady. Definuje stratégiu i postupnosť krokov a zaoberá sa i ekonomickými aspektami. Z hľadiska spresnenia priorit i možného zvýšenia efektivity jednotlivých krokov by bolo veľmi vhodné, keby sa v SR začali práce na dopravnom modeli všetkých druhov dopravy, ktorý je už niekoľko rokov predmetom diskusii. Jeho výsledky by umožnili okrem uvedeného spresnenia požiadaviek na infraštruktúru napr. preveriť vedenie vysokorýchlostných tratí na území SR, rozvoj leteckej, či vodnej dopravy.

Literatúra

- [1] Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020. Fáza I. Návrh. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, júl 2013. Zdroj: https://it.justice.gov.sk/Attachment/vlastnymat_docx.pdf?instEID=-1&attEID=57351&docEID=321341&matEID=6470&langEID=1&tStamp=20130723191720380
- [2] Stratégia rozvoja dopravy SR do roku 2020. <http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=1>
- [3] Maštena, V.: Celoštátne sčítanie cestnej dopravy v roku 2010 – SR. Silniční obzor 7-8/2011.
- [4] Údaje štatistického úradu SR.

Tato publikácia vznikla vďaka podpore v rámci operačného programu Výskum a vývoj pre projekty:

„Podpora výskumu a vývoja v centre excelentnosti pre dopravné staveľstvo“ (ITMS: 26220120031), ktorý je spolufinancovaný zo zdrojov Európskeho fondu regionálneho rozvoja.



"Podporujeme výskumné aktivity na Slovensku/Projekt je spolufinancovaný zo zdrojov EÚ"