

4. Doprava a územný rozvoj Slovenska

4.1. Zámery rozvoja rezortu dopravy definované v oficiálnych dokumentoch na medzinárodnej a národnej úrovni

Medzinárodná úroveň – všetky druhy dopravy

Cieľom zosúladienej európskej dopravnej politiky je vytvorenie Paneurópskej siete dopravných koridorov a dopravných oblastí. Proces kreovania Paneurópskej dopravnej siete sa vyvíjal prostredníctvom troch konferencií ministrov dopravy európskych krajín ECMT (Praha 1991, Kréta 1994, Helsinky 1997). Memorandum o porozumení a akceptácii siete paneurópskych multimodálnych koridorov a dopravných oblastí bolo ratifikované na úrovni ministrov dopravy európskych krajín a Európskej komisie. V Helsinkách uzavretá štruktúra paneurópskych multimodálnych koridorov – nazývaná tiež ako Helsinské koridory – má dĺžku okolo 48 tis. km, z toho okolo 25 tis. km železničných tratí a 23 tis. km cestných komunikácií. Súčasťou siete sú tiež letiská, riečne a morské prístavy a hlavné terminály kombinovanej dopravy.

Paneurópska dopravná sieť pozostáva z nasledovných komponentov:

- The Trans – European Transport Network (TEN-T), ktorá sa nachádza na území štátoch EÚ
- The Pan – European Transport Corridors (pomenované tiež ako Helsinské koridory alebo multimodálne koridory č. I. až X.) lokalizovaných v kandidátskych štátoch EÚ
- The TINA Network, ktorá bola kreovaná ako doplnková dopravná sieť k desiatim multimodálnym koridorom lokalizovaných v kandidátskych krajinách EÚ
- Four Pan – European Transport Areas (PETrAS) pokrývajúcich prímorské prístavné priestory
- Euro – Asian Links, predovšetkým TRACECA (Transport Corridor Europe Caucasus Asia).

V roku 2004, po vstupe 10-tich kandidátskych krajín – vrátane Slovenska – do Európskej únie, boli ich multimodálne koridory a dopravné siete pôvodne koncipované v rámci projektov ECMT a TINA včlenené do dopravnej siete krajín Európskej únie TEN – T. V tom istom roku bola medzinárodná organizácia Konferencia európskych ministrov dopravy (ECMT) pretransformovaná na Medzinárodné dopravné fórum (ITF – International Transport Forum), ktorá sa stala celosvetovou dopravnou organizáciou zastrešujúcou ministerstvá dopravy krajín OECD.

Paneurópska dopravná sieť pokrýva územie existujúcich i kandidátskych krajín EÚ so zreteľom ďalšej nadväznosti dopravných koridorov v tretích krajinách štátoch bývalého Sovietskeho zväzu a Juhoslávie. Ako východiskové hlavné dopravné siete TEN-T na území 10-tich nových krajín EÚ sú klasifikované siete nachádzajúce sa v multimodálnych dopravných koridoroch schválených dopravnou konferenciou ECMT

v Helsinkách roku 1997. Výsledné riešenie TEN-T v hlavných rysoch akceptuje špecifiká dopravnno-sídelného priestoru a environmentálnych limitov územia Slovenskej republiky.

Kompletná sieť paneurópskych multimodálnych koridorov ITF (ECMT) a siete TEN-T prechádzajúcich územím Slovenska je uvedená v záväznej časti ZD č. 1 KURS 2001. Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 884/2004/ES z 29. apríla 2004 mení a dopĺňa Rozhodnutie č. 1692/1996/ES o základných usmerneniach spoločenstva pre rozvoj Transeurópskej dopravnej siete i v súvislosti so vstupom 10-nových krajín do EÚ. Aktualizované rozhodnutie, okrem iného, posúva horizont výstavby siete TEN-T z roku 2010 na rok 2020. V prílohe č. III Rozhodnutia uvedené prioritné projekty sú vyhlásené za projekty európskeho záujmu na ktorých sa začnú práce pred rokom 2010. Slovenská republika sa bude zúčastňovať na nasledovných prioritných projektoch európskeho záujmu:

- 17. Železničná os Paris – Strasbourg – Stuttgart – Wien – Bratislava, cezhraničný úsek Wien – Bratislava s ukončením stavby v roku 2010
- 18. Rýn/Meuse – Mohan – Dunaj vnútrozemská vodná os, cezhraničný úsek Wien – Bratislava s ukončením stavby v roku 2015 (časť tejto trasy zodpovedá definícii multimodálneho koridoru č. VII)
- 23. Železničná os Gdańsk – Warszawa – Brno/Bratislava – Wien, úsek železnice Katowice – Žilina – Nové Mesto nad Váhom s ukončením výstavby v roku 2010 (železničná trať do značnej miery zodpovedá definícii multimodálnych koridorov č. VI a V vetva V.a)
- 25. Diaľničná os Gdańsk – Brno/Bratislava – Wien, cezhraničný úsek diaľnice Katowice – Brno/Žilina s ukončením výstavby v roku 2010 (diaľničná os do značnej miery zodpovedá definícii multimodálnych koridorov č. VI a V vetva a).

Pri prognózovaní finančných potrieb Komisia primerane uprednostní projekty vyhlásené za prioritné projekty európskeho záujmu. Z uvedeného zaradenia vyplýva záväzok Slovenska sústrediť dostupné zdroje – EÚ i národné – na realizáciu vymenovaných projektov.

Slovenská republika, spolu s ostatnými visegrádskymi krajinami, sleduje a aktívne sa zapája do procesu revízie siete TEN-T. Súčasný návrh päť hlavných osí prepojenia strednej Európy na tretie krajiny na východe považuje Slovensko za nevyvážený. V rámci spoločnej iniciatívy s Českou republikou, Slovensko požaduje doplniť hlavné osi prepojenia západ – východ o strednú os Norimberg/Dráždany – Praha – Olomouc – Púchov – Žilina – Košice – Užhorod. Na území Slovenska a celej navrhovanej osi, len úsek cestnej infraštruktúry št. hranica SR/ČR – Lysá pod Makytou – Púchov – Beluša nie je súčasťou siete TEN-T. Spolu s TEN-T úsekom konvenčnej železničnej trate št. hranica SR/ČR – Strelenka – Púchov, po doplnení o spomínaný cestný úsek, sa vytvorí multimodálny koridor v celej svojej navrhovanej dĺžke. V podstate ide o pôvodný koridor západ – východ predchádzajúcej Československej federatívnej republiky, ktorý obsahoval okrem strednej vetvy cez Púchov i vetvu severnú, vedúcu cez Ostravu. Z viacerých prevádzkových a ekonomických dôvodov by bolo efektívne dodržať takéto dvojvetvové štruktúrovanie navrhovanej osi i v rámci siete TEN-T. Na území Slovenska a severnej Moravy je potrebné doplniť asi 60 kilometrov (Svrčinovec – Ostrava D1) alebo 35 kilometrov (Svrčinovec – Třanovice R47) cestnej infraštruktúry, ktorá nie je súčasťou cestnej siete TEN-T. Na samotnom území Slovenska je predmetom len 2,5 km dlhý úsek rýchlostnej cesty R5 Svrčinovec – št. hranica SR/ČR. Návrh ZD č. 1 KURS 2001 vo svojej záväznej časti dopĺňa strednú os západ – východ i o jej severnú vetvu Svrčinovec – Ostrava.

Analogická situácia, avšak bez potreby zaradiť nový úsek do siete TEN-T, nastala v priestore prepojenia vetiev koridoru č. V i č. V vetva a v území medzi Košicami

a Miškovcom. Po reálnom dobudovaní a modernizácii konvenčnej železničnej trate a rýchlostnej cesty budú obidve mestá spojené dopravnou infraštruktúrou multimodálneho charakteru.

Uvedené tri priestory – stredné Považie, žilinská a košická aglomerácia – budú mať vytvorené podmienky na kooperačný ekonomický rozvoj s blízkymi aglomeráciami za hranicami Slovenska prostredníctvom modernej dopravnej infraštruktúry. Multimodálny rozmer prepojení je, okrem uvedenej dopravnej infraštruktúry, podporovaný sieťou terminálov kombinovanej dopravy úrovne TEN-T či neverejných terminálov v aglomeráciách po obidvoch stranách hraníc. Vzdialenosti slovenských centier týchto aglomerácií od centier na českom, poľskom i maďarskom území sú menšie ako 90 km. Spolu s bratislavskou aglomeráciou sa vytvárajú podmienky pre štyri potenciálne silné cezhraničné ekonomické priestory prepojené sieťami TEN-T. V podmienkach otvorenej trhovej ekonomiky ide o vytvorenie primárnych infraštruktúrnych podmienok vzájomnej kooperácie či synergického pôsobenia hospodárstva ale i prepravných procesov.

Okrem uvedených návrhov sa v poslednom období diskutuje o návrhu na zaradenie ďalších úsekov siete rýchlostných ciest vo vnútrozemí Slovenska do systému TEN-T. Ide o R1 v úseku Trnava – Žiar nad Hronom a Zvolen – Ružomberok, R2 v úseku D1 – Žiar nad Hronom a Zvolen – Košice, R3 v úseku D1 – Trstená – PR.

V Zmenách a doplnkoch č. 1 KURS 2001 je vymenovaný aktuálny stav dopravnej infraštruktúry zaradenej do siete podľa európskych dohôd AGR, AGC, AGTC, AGN.

V rámci medzinárodnej dopravy sú rozhodujúce dohovory o hraničných priechodoch na úrovni celoeurópskej dopravnej siete (TEN-T). S Českou republikou ide o diaľničné prepojenie na diaľnici D2 s prechodom Brodské/Lanžhot (TEN-T), prepojenia na úrovni rýchlostných ciest približne v osi Zlín – Púchov R49/R6 s prechodom Střelna/Lysá pod Makytou (TEN-T návrh) a v osi Český Těšín – Čadca s prechodom Mosty u Jablunkova/Svrčinovec. S Poľskou republikou ide o spojenie na Pan európskom dopravnom koridore VI medzi Bielsko Bialou a Žilinou s prechodom štátnej hranice Zwardon/Skalité (TEN-T), spojenie novej rýchlostnej cesty S19/R4 v osi Rzeszow/Prešov s prechodom hranice v blízkosti existujúcej cesty I. triedy Barwinek/Vyšný Komárnik (TEN-T), spojenie novej rýchlostnej cesty na osi Ružomberok – Krakov s prechodom Trstená/Chyžne S7/R3 (TEN-T návrh). v prepojení na Ukrajinu ide o diaľničné spojenie v osi Košice – Užhorod s prechodom v blízkosti obce Vyšné Nemecké (TEN-T) a medzinárodný prechod v predĺžení uvažovanej rýchlostnej cesty R9 Ubľa/Malyj Bereznyj. S Maďarskou republikou je dôležité spojenie v osi Košice – Miskolc rýchlostnou cestou R4/M30 (TEN-T), prepojenie rýchlostnej cesty R3/M20 v osi Zvolen – Šahy – Vác – Budapešť (TEN-T na R3) a existujúce diaľničné spojenie na D2 Rusovce/Rajka (TEN-T na D2). S Rakúskou republikou sa okrem existujúceho diaľničného prepojenia D4/A6 na prechode Jarovce/Kittsee (TEN-T na D4) pripravuje spojenie budúcej D4 severne od Bratislavy s rýchlostnou cestou S8.

Národná úroveň – cestná infraštruktúra

Vláda SR schválila svojim uznesením č. 21/2000 „Aktualizáciu a rozpracovanie zásad štátnej dopravnej politiky SR“, ako základný systémový dokument rezortu dopravy. Hlavným strategickým cieľom štátnej dopravnej politiky Slovenskej republiky, ktorý vyplýva z orientácie Európskej dopravnej politiky je zabezpečenie podmienok trvalého smerovania vývoja s cieľom udržateľnej mobility pri integrovanom využití všetkých druhov dopravy so špeciálnym dôrazom na intermodalitu a podporu ekologickejších druhov dopravy. V oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry je základnou prioritou výstavba a modernizácia infraštruktúry v trasách multimodálnych koridorov IV., V. a VI. Rozvojové priority rezortu dopravy sú v oblasti

realizácie v uvažovaných horizontoch podmienené značnou potrebou finančných prostriedkov.

Podstatnou súčasťou vládou schváleného Národného rozvojového plánu SR je Sektorový operačný program za oblasť dopravy, ktorý zohľadňuje Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest

Uznesením vlády SR č. 162 zo dňa 21. 2. 2001 bol schválený Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest Slovenskej republiky. Projekt vychádza z procesu dlhodobej predinvestičnej prípravy výstavby diaľničnej siete ČSR, ČSSR, ČSFR, SR i z materiálov európskych krajín definujúcich celoeurópsku dopravnú sieť (Konferencia ministrov dopravy európskych krajín v Helsinkách v roku 1997 a Odhad potrieb dopravnej infraštruktúry v asociovaných krajinách – projekt TINA.). V územnoplánovacej rovine sa projekt opiera o Koncepciu územného rozvoja Slovenska – II. návrh.

Návrh lokalizácie diaľnic a rýchlostných ciest nového projektu preukazuje harmonizáciu urbanistických a dopravných koridorov na medzinárodnej i celoštátnej úrovni, taktiež v otázkach hierarchie dopravných systémov. Konštatovaná je zhoda medzi lokalizáciou hlavného dopravného a urbanistického koridoru Bratislava – Žilina – Poprad – Prešov – Košice s lokalizáciou európskeho multimodálneho koridoru č. V.a.

Uznesenie Vlády SR č. 523 z 26. júna 2003 k Aktualizácii Nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest schvaľuje použitie Verejno-súkromného partnerstva (PPP) na vybraných úsekoch diaľnice D1 a rýchlostnej cesty R2. Na projekty PPP boli predbežne určené úseky diaľnice D1 Hričovské Podhradie – Ivachnová a Jánovce – Studenec v celkovej dĺžke 94 km. Materiál MDPT SR k „Financovaniu projektov diaľnic formou PPP“ z roku 2005 odporúča na základe analýzy pôvodne uvažovaného a nového finančného rámca programu výstavby diaľnic a podnetu Ministerstva financií SR realizovať pilotný projekt PPP na diaľnici D1 v úseku Lietavská Lúčka – Turany, s termínom začatia v roku 2007.

Vláda SR svojim uznesením č.213/2004 v bode C.8 uložila ministrovi dopravy, pôšt a telekomunikácií zabezpečiť ukončenie výstavby diaľnice D1 na všetkých úsekoch v časti Bratislava – Žilina do 30. novembra 2006. Urýchlenie výstavby diaľnice D1 po Žilinu priamo súvisí s investíciou KIA pri Žiline. Posledný úsek diaľnice D1 v Považskej Bystrici bol odovzdaný do prevádzky v roku 2010.

Materiál „Správa o plnení aktualizovaného nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest“, ktorý schválila Vláda SR uznesením č. 1051/2004 navrhuje na študovanie ťah rýchlostnej cesty Bratislava – Lučenec s pracovným označením R7.

Materiál MDPT na rokovanie Vlády SR č. 1152/M-2006 „Správa o plnení programu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest“ navrhuje:

- zaradiť do ťahu D4 celý tzv. „nultý“ okruh Bratislavy, čím sa ťah D4 predlžuje z pôvodnej dĺžky 3 km na dĺžku 50 km, celková dĺžka siete diaľnic sa tak mení zo 659 km na 706 km
- zaradiť do siete rýchlostných ciest rýchlostnú cestu R7 v dĺžke 214 km a vyradiť z ťahu R2 úsek od štátnej hranice SR/ČR po diaľnicu D1 pri Trenčíne v dĺžke 13 km, celková dĺžka siete rýchlostných ciest sa tak mení z 874 km na 1075 km.

Od roku 2006 sa Vláda SR začala intenzívnejšie zaoberať problematikou „Public-Private Partnership“ projektov, v skratke PPP. Vecne zameraný predprojektový proces, vrátane poradenskej služby, vyústil do politických rozhodnutí Vlády SR, sformulovaných v uzneseniach č. 704, 753 z roku 2007. V prvom uznesení Vláda nanovo vymedzila vecný obsah projektov PPP – diaľnica D1 medzi Hričovským

Podhradím a Prešovom a rýchlostná cesta R1 medzi Nitrou a Zvolenom, navrhla nový postup výstavby projektov PPP a zároveň zrušila platnosť uznesení predchádzajúcej Vlády ohľadom PPP projektov.

V uznesení č. 753/2007 boli rozdelené vybrané úseky diaľnic a rýchlostných ciest do troch tzv. balíkov, obsahujúcich úseky diaľnice D1 medzi Dubnou Skalou a Prešovom (balík 1), úseky rýchlostnej cesty R1 medzi Nitrou a Zvolenom (balík 2) a úseky diaľnice D1 medzi Hričovským Podhradím a Dubnou Skalou (balík 3). Následne bol balík 2 doplnený o úsek rýchlostnej cesty R1 - severný obchvat Banskej Bystrice.

Dňa 3. decembra 2008 Vláda SR prijala uznesenie č. 882 k Správe o plnení programu prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2007 až 2010. Schválený materiál aktualizuje sieť diaľnic a rýchlostných ciest a zároveň upravuje časový harmonogram realizácie balíkov PPP projektov. Medzi sieť rýchlostných ciest bolo zaradené predĺženie rýchlostnej cesty R1 o úsek Banská Bystrica – Ružomberok, taktiež boli zaradené rýchlostné cesty R7 Bratislava – Nové Zámky – Lučenec a R8 Nitra – Topoľčany – R2.

Samotnému aktu zaradenia cesty R7 predchádzal dlhodobý odborný proces študijného skúmania a hodnotenia prínosov rýchlostnej cesty. Jeho výsledkom boli závery verifikujúce aktuálnu opodstatnenosť realizácie rýchlostnej cesty v prvom úseku medzi Bratislavou, Dunajskou Stredou až Novými Zámkami. Realizácia rýchlostnej cesty medzi Novými Zámkami až Lučencom bola v procese prípravy hodnotená ako vec dlhodobého programu, pričom ani dlhodobé výhľady prognózy intenzity dopravy nezaručovali jej adekvátne kapacitné využitie v 4-pruhovom usporiadaní komunikácie. Už v pôvodnej verzii KURS 2001 bolo v koridore R7 uvažované s homogénnym cestným ťahom prevažne celoslovenského významu.

V odôvodnení na predĺženie trasy rýchlostnej cesty R1 o nový úsek Banská Bystrica - Ružomberok, pripojenie na diaľnicu D1 MDVRR SR uvádza, že „je spracovaný Doplnok č. 1 Nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest a strategické hodnotenie vplyvov na životné prostredie SEA. Spracovaniu doplnku predchádzali dopravné štúdie s technicko-ekonomickým hodnotením variantných riešení trás predĺženia rýchlostnej cesty. Hodnoty ekonomických ukazovateľov sú nad hranicou efektívnosti a celkové výsledky sú priaznivé aj napriek vyšším nákladom, ktoré sú nevyhnutné pre vedenie trasy cez horské územie. Dôvodom je dopravný význam cestného prepojenia medzi banskobystricko-zvolenskou aglomeráciou a liptovskomikulášsko-ružomersko-dolnokubínskym ťažiskom osídlenia. Okrem prepojenia aglomerácie Banská Bystrica-Zvolen a Ružomberok s nadväznosťou na regióny Liptov, Orava a Tatry je prepojenie rýchlostnej cesty R1 s diaľnicou D1 alternatívnou trasou pre tranzit medzi juhozápadnou (Bratislava, Trnava) a severovýchodnou časťou Slovenska (Prešov, Humenné). Okrem obchádzky zaťaženého horského priechodu Donovaly bude realizáciou predĺženia rýchlostnej cesty R1 doriešená otázka ukončenia rýchlostnej cesty R1“.

Problematika rýchlostnej cesty R8 je podľa vyjadrenia MDVRR SR „obsahom Doplnku č.2 Nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest a strategického hodnotenia vplyvov na životné prostredie SEA. Štúdie homogenizovaného ťahu cesty celoštátneho významu medzi nitrianskou aglomeráciou a prievdzským ťažiskom osídlenia boli podkladom pre študovanie variantov rýchlostnej cesty R8 s technicko-ekonomickým vyhodnotením. Cieľom Doplnku č. 2 je navrhnutie technicky, ekonomicky a environmentálne, optimálneho riešenia trasy rýchlostnej cesty R8 v prepojení rýchlostných ciest R1 a R2 s potrebou prevedenia stúpajúcej intenzity dopravy na existujúcej cestnej sieti.

V zmysle Programového vyhlásenia vlády SR na obdobie rokov 2010 – 2014, časť



2.3 Doprava, regionálny rozvoj a cestovný ruch sa odporúča uvažovať s novou plánovanou rýchlostnou cestou R9 v koridore Hanušovce nad Topľou (R4) – Vranov nad Topľou – Strážske – Humenné – Snina s prepojením na hraničný priechod Ubl'a".

Zoznam diaľnic a rýchlostných ciest je súčasťou zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon), od 1. 2. 2009 je Prílohou č.2 k zákonu.

Rovnomernejšie pokrytie územia Slovenska cestnými komunikáciami s nadštandardným jazdným komfortom zabezpečuje diaľničná sieť doplnená rýchlostnými cestami. Sieť rýchlostných komunikácií je navrhnutá v mimokoridorových trasách siete TEN-T, v trasách ciest E systému, podľa dohody AGR a v trase prepojenia rýchlostných ciest R1 a R2.

Podľa kompetenčného zákona od 1. 1. 2004 prešlo vlastníctvo a správa ciest II. a III. tried na samosprávne kraje Slovenskej republiky. Predmetom riešenia cestnej siete v KURS 2001 sú komunikácie minimálne nadregionálneho významu. Tie cesty II. a III. triedy (regionálneho a lokálneho významu) ktoré vytvárajú nadregionálne cestné ťahy sú obsiahnuté v záväznej časti Zmien a doplnkov č. 1 KURS 2001 znením podľa Zoznamu diaľnic a rýchlostných ciest, uvedeného v Prílohe č. 2 k zákonu č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon).

Aktuálne platné trasovanie diaľnic a rýchlostných ciest je nasledovné:

Trasovanie diaľnic:

Diaľnica	Celková trasa diaľnice znením podľa Zoznamu diaľnic a rýchlostných ciest, uvedeného v Prílohe č. 2 k zákonu č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon).	Koridor ITF (ECMT)	Trasa diaľnice v koridore TEN-T
D1	Bratislava/Petržalka – križovatka s D2 – Trnava – Trenčín – Žilina – Prešov – Košice – štátna hranica SR/Ukrajina	Va.	Kompletná trasa diaľnice D1
D2	št. hranica ČR/SR – Kúty – Malacky – Bratislava – št. hranica SR/MR	IV.	Kompletná trasa diaľnice D2
D3	Žilina – Kysucké Nové Mesto – Čadca – Skalité - št. hranica SR/PR	VI.	Kompletná trasa diaľnice D3
D4	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 – štátna hranica SR/Rakúsko	V. vetva Va. v úseku Št. hranica SR/Rakúsko- Bratislava/Jarovce	Št. hranica SR/Rakúsko- Bratislava/Jarovce návrh na zaradenie Bratislava/Jarovce- Rovinka-Ivanka pri Dunaji sever- Bratislava/Rača- Marianka - Stupava juh-št. hranica SR/Rakúsko

Trasovanie rýchlostných ciest:

Rýchlostná cesta	Celková trasa rýchly. cesty znením podľa Zoznamu diaľnic a rýchlostných ciest, uvedeného v Prílohe č. 2 k zákonu č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon).	Trasa rýchlostnej cesty v sieti TEN-T
R1	Trnava – Nitra – Žarnovica – Žiar nad Hronom – Zvolen – Banská Bystrica – Ružomberok	Šášovské Podhradie-Budča
R2	Trenčín križovatka D1 – Prievidza – Žiar nad Hronom – Zvolen – Lučenec – Rimavská Sobota – Rožňava – Košice	Šášovské Podhradie-Budča
R3	št. hranica MR/SR Šahy - Zvolen - Žiar nad Hronom - Turčianske Teplice - Martin - Kraľovany - Dolný Kubín - Trstená - št. hranica SR/PR	Martin-Turčianske Teplice-Šášovské Podhradie-Budča-Zvolen-Šahy-št.hranica SR/MR

Rýchlostná cesta	Celková trasa rýchly. cesty znením podľa Zoznamu diaľnic a rýchlostných ciest, uvedeného v Prílohe č. 2 k zákonu č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon).	Trasa rýchlostnej cesty v sieti TEN-T
R4*	št. hranica MR/SR – Milhošť – Košice – Prešov – Giraltovce – Svidník – št. hranica SR/PR	Kompletná trasa rýchlostnej cesty R4
R5	št. hranica ČR/SR Svrčinovec – križovatka s D3	-
R6	št. hranica ČR/SR Lysá pod Makytou – Púchov	Návrh na zaradenie kompletnej trasy
R7	Bratislava – Dunajská Streda – Nové Zámky – Veľký Krtíš – Lučenec	-
R8**	R2 – Partizánske – Topoľčany – Nitra – R1	-

Poznámka:

* v súčasnosti je pripravená zmena v trasovaní R4 na smer Svidník – Stropkov – Prešov

** uvažuje sa s jej vypustením zo siete rýchlostných ciest

Národná úroveň – infraštruktúra železničnej dopravy

Po roku 1993 prijala Vláda SR niekoľko zásadných koncepčných dokumentov o rozvoji železničnej dopravy v SR. Ide hlavne o dokumenty „Konceptia rozvoja dopravy“ – uznesenie vlády SR číslo 166 zo dňa 16.3.1995, „Program transformácie a rozvoja železničnej dopravy do roku 2000“ – uznesenie vlády SR číslo 499 zo dňa 4.7.1995, „Dlhodobý program rozvoja železničných ciest,“ – uznesenie vlády SR číslo 197 zo dňa 12.3.1996.

Svojím uznesením č. 963/2001 z 10. októbra 2001 zobrala Vláda SR na vedomie Program rozvoja železničných ciest do roku 2010 a návrh financovania investičných akcií. Podľa tohto materiálu infraštruktúra železníc svojou kapacitou prevyšuje súčasné i prognózované výkony. Jej prevádzkový stav je na nízkej úrovni, všeobecne sú vykazované nízke traťové rýchlosti.

V uvedených dokumentoch sa opakujú v zásade rovnaké priority rozvoja železničnej dopravy: modernizácia železničných tratí v európskych multimodálnych koridoroch prechádzajúcich územím Slovenska (Bratislava – Žilina – Čadca – št. hranica SR/PR, št. hranica ČR/SR - Kúty - Bratislava - Štúrovo - št. hranica SR/MR, Žilina – Košice - št. hranica – SR/Ukrajina), dostavba rozostavaných stavieb (zriaďovacia stanica Žilina/Teplička), modernizácia vybraných železničných uzlov a pohraničných staníc (železničné uzly Bratislava , Košice a pohraničné stanice Čierna nad Tisou , Kúty , Čadca). Vybraná sieť určená na modernizáciu železničných tratí je v programe doplnená o trasu štátna hranica SR/PR Plaveč – Prešov – Košice – Kechnec štátna hranica SR/MR, ďalej o elektrifikáciu trate Palárikovo – Zvolen – Košice, obnovu a rekonštrukciu železničných staníc Prešov, Kysak a Poprad–Tatry.

Funkčnosť dopravnej obsluhy územia Slovenska železničnou dopravou – predovšetkým na regionálnej úrovni –zásadným spôsobom ovplyvnila realizácia uznesenia Vlády SR č. 830/2000 z 18. októbra 2000, ktorým sa schvaľuje projekt transformácie a reštrukturalizácie Železníc SR. Projekt okrem iného definuje zoznam tratí navrhnutých na transformáciu na regionálne dráhy.

Program modernizácie a rozvoja železničnej infraštruktúry na roky 2007 až 2010

schválila Vláda SR svojim uznesením č. 1086/2007 z 19. decembra 2007. Program kladie prioritu na modernizáciu koridorových konvenčných tratí hlavne prostredníctvom zvýšenia traťovej rýchlosti, úpravy staníc a zastávok, stavieb mimoúrovňových krížení železničných tratí s pozemnými komunikáciami. Modernizácia koridorových konvenčných tratí je rozdelená na úseky a etapy. V rámci projektu prioritného európskeho záujmu č. 23 – železničná os Gdaňsk – Skalité – Žilina – Bratislava – Viedeň prebiehajú stavebné práce na modernizácii tratí s predpokladom ich ukončenia od Bratislavy po Krásno nad Kysucou do roku 2013 a po Čadcu do roku 2015 (paneurópske koridory č. V vetva a a č. VI). V rámci projektu prioritného európskeho záujmu č. 17 železničná os - Paríž – Viedeň – Bratislava sú pripravované projekty na realizáciu nových železničných tratí a modernizáciu tratí v priestore bratislavského železničného uzla. Pripravovaná je modernizácia tratí a projekt interoperability paneurópskeho koridoru č. IV Kúty – Bratislava, dostavba a revitalizácia zriaďovacej stanice Žilina – Teplička, modernizácia železničného uzla Čierna nad Tisou. Vypracovávaná je projektová dokumentácia modernizácie tratí paneurópskeho koridoru č. V vetva a v úseku Liptovský Mikuláš – Košice. Z mimokoridorových tratí sú pripravované projekty znovuobnovenia trate normálneho rozchodu na hraničnom priechode Maťovce – Užhorod i elektrifikácie trate Zvolen – Filákov.

Národná Rada SR dňa 28. októbra 2009 schválila „Zákon o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov“. Podľa schváleného zákona sa železničné trate členia podľa účelu, významu a vybavenia na hlavné a vedľajšie. Hlavné železničné trate z hľadiska dopravného významu slúžia na medzinárodnú dopravu a na zabezpečenie celoštátnej dopravnej obslužnosti. Vedľajšie železničné trate slúžia na zabezpečenie regionálnej dopravnej obslužnosti a na mestské a prímestské dopravné služby. Zákon v súčasnom dostupnom znení neobsahuje prílohu v ktorej je taxatívne vymenované členenie konkrétnych železničných tratí. Štruktúra medzinárodných tratí je daná ich zaradením do medzinárodných sietí a dohôd, v záväznej časti ZD č.1 KURS 2001 je táto sieť identifikovaná a pomenovaná. Trate celoštátneho významu nie sú v záväznej časti vyhodnotené. Pôvodná trať takéhoto významu, Bratislava – Zvolen – Košice, bola zaradením do siete TEN-T klasifikovaná ako trať medzinárodného významu. Z vedľajších tratí boli do záväznej časti vybrané trate ktoré majú, z územnoplánovacieho hľadiska, nadregionálny význam.

V aktuálnom volebnom období bol na úrovni Vlády SR iniciovaný proces predprojektovej prípravy a študovania uskutočniteľnosti stavby širokorozchodnej trate v prepojení št. hranica SR/Ukrajina – Maťovce – Haniska pri Košiciach – Zvolen – Bratislava – Viedeň. Ide o pomerne rozsiahlu problematiku so širokým spektrom dosahov v území. Z územnoplánovacieho a dopravného hľadiska je dôležitý konkrétny územný a ekonomický priemet novej železničnej trate, jej vplyv na štruktúru existujúcich tratí. Svojím uznesením č. 153/2009 z 18. februára 2009 Vláda SR schválila opatrenia vo veci inštitucionálneho a organizačného zabezpečenia predprojektového postupu. Ku dňu spracovania Zmien a doplnkov č.1 nie sú k dispozícii výsledky štúdie realizovateľnosti projektu širokorozchodnej trate. V septembri 2007 spracoval Výskumný a vývojový ústav železníc štúdie „Širokorozchodná trať Haniska pri Košiciach – Bratislava – Viedeň“ a „Predbežná štúdia uskutočniteľnosti - širokorozchodná trať Haniska pri Košiciach – Bratislava – Viedeň“ z ktorých sú čerpané nasledujúce rámcové informácie a texty.

Trasa zamýšľanej širokorozchodnej trate je uvažovaná v úseku existujúcej širokorozchodnej trate Maťovce – Haniska pri Košiciach (v dĺžke 87 km), na ktorom by bolo nutné vykonať modernizáciu trate, a v úseku novej širokorozchodnej trate Haniska pri Košiciach – Filákov - Zvolen – Levice – Palárikovo – Galanta – Bratislava (v dĺžke 490 km). Štúdia konštatuje, že pri 13 násobnom navýšení

súčasného prepravovaného objemu tovaru na hodnotu 20 mil. ton ročne, by návratnosť investičných nákladov na modernizáciu úseku Maťovce – Haniska pri Košiciach klesla z 35 na 13 rokov a návratnosť investičných nákladov na výstavbu novej širokorozchodnej trate medzi Haniskou a Bratislavou by klesla z 294 na 23 rokov. Po započítaní prevádzkových nákladov k investičným sa návratnosť celkových nákladov predĺži z 294 na 303 rokov. Pri objeme v memorande určených 20 mil. ton tovaru ročne sa celková návratnosť predĺži na 24 rokov. Výstavba a prevádzka novej trate si vyžiada ešte ďalšie, nezapočítané, náklady na ľudské zdroje operátora, tiež na výstavbu potrebnej technickej infraštruktúry a na nové mobilné jednotky. Z analýzy tovarových tokov vyplýva, že vplyvom prevádzkovania novej širokorozchodnej trate by v roku 2006 objem tovarov prepravovaných po tratiach s normálnym rozchodom poklesol o 20 až 25 %. Preprava tovarov po novej širokorozchodnej trati medzi Európou a Áziou by mala dosah na nižšie využitie konvenčných tratí V a. koridoru, čo by prinieslo zníženie efektívnosti do modernizácie tohto koridoru na území Slovenska. Rovnakým spôsobom je možné uvažovať i o vplyve na trate ktoré sú súčasťou V koridoru v Maďarsku a III. koridoru v Poľsku.

Analýza preukázala, že popri investičných a prevádzkových nákladoch je kľúčovým faktorom budúci objem a smerovanie tovaru deklarovaného na prepravu po železnici v Eurázii, pre ktorý nie sú žiadne záruky. Nenaplnenie predpokladaného objemu prepravných výkonov zaraďuje celý projekt do kategórie málo efektívnych a finančne nenávratných. Nezanedbateľným faktorom je postoj a politická vôľa na pôde Európskej únie pretože projekt sa bytostne dotýka i záujmov Poľska a Maďarska.

Projekt novej širokorozchodnej trate, vzhľadom na výsledky predbežných štúdií realizateľnosti a absenciu iných relevantných dokumentácií, nie je zaradený do záväznej časti Zmien a doplnkov č. 1 KURS 2001.

Napriek tomu, že realizácia vysokorychlostných tratí (VRT) na území Slovenska je vzhľadom na nedostatok finančných zdrojov i vlastného prepravného potenciálu zatiaľ nedostatočná, Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR zachováva požiadavku na územnú rezervu pre koridor VRT v smere juh – sever (Rakúsko – Bratislava – Žilina – Poľsko). Uvedený koridor a trasovanie trate pre VRT je potrebné preto ďalej sledovať a študovať v podrobnejších dokumentáciách a účelových štúdiách.

Národná úroveň – kombinovaná doprava

Koncepciu rozvoja kombinovanej dopravy s výhľadom do roku 2010 prijala Vláda SR svojím uznesením č. 37/2001 zo 17. januára 2001. Rozvoj kombinovanej dopravy je viazaný na prognózy rozvoja hospodárstva a predpokladané tovarové toky, vhodné na prepravu kombinovanou dopravou. V súvislosti so vstupom Slovenska do Európskej únie spracovalo MDPT SR Aktualizáciu koncepcie rozvoja kombinovanej dopravy s výhľadom do roku 2010. Aktualizácia harmonizuje podmienky prevádzkovania kombinovanej dopravy na Slovensku so stavom v EÚ. Upravuje sa atraktívny obvod terminálu intermodálnej dopravy európskej úrovne na 150 km. V týchto intenciách Aktualizácia definuje ako efektívne budovanie štyroch terminálov intermodálnej dopravy európskej úrovne v Bratislave, Žiline, Košiciach a vo Zvolene – Budči. V súčasnosti sa sieť základných verejných terminálov intermodálnej prepravy rozšírila o terminál Leopoldov, v k. ú. mesta Hlohovec. Lokalizácia základných verejných terminálov intermodálnej prepravy by tak lepšie kopírovala exaktne preukázanú štruktúru dopravno-gravitačných regiónov, ako aj rozmiestnenie významných zdrojov a cieľov intermodálnej prepravy.

Predpokladá sa, že uvedené terminály budú súčasťou logistických a tovarových centier nákladnej dopravy. Štát garantuje výstavbu uvedených terminálov európskej

úrovne, realizácia a prevádzkovanie neštátnych terminálov intermodálnej dopravy sa ponecháva na iniciatívu súkromného sektoru.

Národná úroveň – infraštruktúra leteckej dopravy

Koncepcia rozvoja leteckej dopravy SR bola schválená uznesením Vlády SR č. 649/2001 z 11. 7. 2001. Letiská Bratislava, Košice, Poprad-Tatry, Sliač, Piešťany a Žilina sú Koncepciou definované ako medzinárodné letiská vytvárajúce hlavnú sieť letísk Slovenskej republiky. Letiská Bratislava a Košice sú letiskami strategického významu, spolu s letiskom Poprad-Tatry sú zaradené do siete TEN-T. V súčasnosti sú na letiskách hlavnej siete – okrem letísk Piešťany, Sliač – prevádzkované pravidelné linky leteckej prepravy osôb.

Uznesením Vlády SR č. 42/2008 bola aktualizovaná koncepcia rozvoja leteckej dopravy SR do roku 2010. Z hľadiska rozvoja infraštruktúry leteckej dopravy uznesenie vlády vyjadruje podporu posilnenia letísk tam kde to je v záujme regiónu. V prípade letísk Žilina, Poprad-Tatry, Piešťany, Sliač ide o podporu priemyselného rozvoja regiónov, cestovného ruchu, posilnenie turizmu, liečebného turizmu. Štátna politika vo vzťahu k týmto menším letiskám sľubuje do roku 2010 krytie nákladov nad príjmy z poskytovania služieb na letisku dotáciami, pokiaľ letiská nedosiahnu vyrovnané hospodárenie z vlastnej prevádzky s použitím dotačných pravidiel EÚ.

Návrh zámerov rozvoja letiska Bratislava a malých letísk (Poprad – Tatry, Sliač, Piešťany a Žilina) bol vypracovaný na základe uznesení vlády SR č. 591/2010 zo dňa 08. 09. 2010 a č. 805/2010 zo dňa 17. 11. 2010.

V súlade s programovým vyhlásením vlády SR vláda podporí ďalší rozvoj letiska Bratislava ako najvýznamnejšieho leteckého dopravného uzla na Slovensku vstupom strategického partnera. Strategický partner by mal vzniknúť z medzinárodného tendra. MDVRR SR navrhuje využiť prenájom letiska formou koncesie na 30 – 50 rokov, pričom majetok letiska zostane aj naďalej v rukách štátu.

Pre malé letiská (Poprad – Tatry, Sliač, Piešťany a Žilina) je dôležitým medzníkom návrh MDVRR SR, ktorý vychádza z presvedčenia a praxe v zahraničí, že malé letiská patria pod správu regiónov. Malo by ísť o riadený proces, ktorý by mal eliminovať chyby urobené pri rovnakom procese v r. 2005. Regióny na takýto krok neboli dostatočne pripravené (absentovalo vnímanie podpory podnikania v regióne, zamestnanosti, vyrovnávania úrovne regiónov, prínos pre turizmus, intermodálny efekt), čo vyústilo do reverzného procesu v r. 2008.

Národná úroveň – infraštruktúra vodnej dopravy

Uznesením vlády SR č. 469 zo dňa 21.6.2000 bola schválená "Koncepcia rozvoja vodnej dopravy". Koncepcia obsahuje analýzu súčasného stavu, stratégiu rozvoja vodnej dopravy a rozvojové programy vodnej dopravy. Závery koncepcie sú zamerané na nasmerovanie rozhodujúcich transeurópskych vodných ciest cez územie Slovenska. Okrem pozície Slovenska ako dunajskej krajiny ležiacej na vodnej ceste E80, sa má tento zámer presadzovať zaradením Vážskej vodnej cesty do kategórie magistralných vodných ciest E81 s prepojením na Odru. Efektívnosť prepojenia Vážskej vodnej cesty s Odrou je podmienená centrálnym severojužným európskym tranzitom Severné more/ Baltické more – Čierne more, teda náhradou za niekoľko násobne dlhšiu pobrežnú morskú vodnú cestu okolo Európy. Koncepcia ďalej uvažuje, v čase po dokončení výstavby komplexu vodných diel na Dunaji v úseku Budapešť – Viedeň, so splavnením dolných tokov riek Nitra, Hron a Ipel'. Od splavnenia Tisy na území Maďarska a Juhoslávie je závislé splavnenie východoslovenských riek Bodrogu, Laborca a Latorice (pri návrhu na ich splavnenie je potrebné zohľadňovať požiadavky ochrany prírody).

V súlade s úlohou B.4 uznesenia vlády číslo 469/2000 spracovalo a predložilo Ministerstvo pôdohospodárstva Slovenskej republiky vláde Slovenskej republiky materiál „Zámer projektu Vážskej vodnej cesty“. Vláda SR svojím uznesením číslo 463/2002 schválila Aktualizáciu koncepcie rozvoja vodnej dopravy, v rámci ktorého ako príloha č. 1 bol schválený i uvedený Zámer projektu Vážskej vodnej cesty. Aby sa dosiahol súlad medzi zámerom a realizáciou vypracovala spoločnosť Hydroinvest na základe požiadavky Slovenského vodohospodárskeho podniku aktualizáciu smerového vedenia trasy plavebnej dráhy v úseku riečneho kilometra 0,00 – 96,133 (príloha Aktualizácie číslo 2).

V roku 2009 prijala vláda SR niekoľko uznesení, pojednávajúcich o kompetenciách v oblasti správy a rozvoja vodných ciest, vnútrozemskej plavby a správy verejných prístavov. Priamy vplyv na infraštruktúru vodnej dopravy má uznesenie vlády SR č. 275 z 8. apríla 2009 k prevodu kompetencií k správe a rozvoju vodných ciest, uznesenie vlády SR č. 642 zo 16. septembra 2009 ku generálnemu programu implementácie NAIADES v SR a uznesenie vlády SR č. 274 z 8. apríla 2009, zaoberajúce sa rozvojom verejných prístavov v Bratislave, Komárne²⁴ a Štúrove.

4.2. Východiská rozvoja vonkajšej prepravy

Vonkajší rámec koncipovania dopravnej sústavy Slovenskej republiky je determinovaný jej hodnotovou orientáciou. Zaradenie Slovenska do komunity európskych štátov sa dominantne premieta, prostredníctvom smerových priestorových preferencií, i do tendencií rozvoja dopravnej sústavy.

Stav nákladnej dopravy v roku 1999 ilustrujú objemové preferencie zahraničného obchodu Slovenskej republiky v členení podľa smerov intermodálnych koridorov. Dominantným dopravným smerom zdrojovej a cieľovej nákladnej dopravy Slovenska je smer západ s 37 percentným podielom železničnej a 50 percentným podielom cestnej dopravy. Po pripočítaní smerov juhozápad a severozápad je preukázateľná viac ako 75 percentná objemová záťaž cestnej a 53 percentná záťaž železničnej infraštruktúry priestoru medzi Bratislavou a Žilinou vonkajšou zdrojovou a cieľovou dopravou. Hlavný železničný koridor Bratislava – Žilina – Košice, so započítaním ďalšieho rozhodujúceho železničného vonkajšieho smeru východ, prepravuje viac ako 87 % z celkového objemu zdrojovej a cieľovej dopravy Slovenskej republiky. Vstup Slovenska do hospodárskych štruktúr Európskej únie potvrdil doterajší vývoj smerovej orientácie zahraničnej obchodnej výmeny. Pre Slovensko ako súčasť EÚ bude prospešné ak európska environmentálna dopravná politika, usilujúca o presun objemov dopravy z cestných prepráv s veľkou prepravnou vzdialenosťou na železniciu, prinesie posilnenie pozícií železničnej dopravy.

Vo vonkajšej preprave osôb je očakávaný nárast objemov ciest spojených s voľným pohybom osôb v krajinách EÚ. Bez exaktných podkladov je možné vysloviť len odhad o očakávanom náraste objemov ciest osôb v tradičných prihraničných regiónoch, v ktorých sa i doteraz rozvíjala prihraničná kooperácia v hospodárskej, obchodnej oblasti i v cestovnom ruchu a v ktorých sú vytvárané infraštruktúrne podmienky pre ich ďalší rozvoj.

Vstupom Slovenska do Európskej únie a do Schengenského priestoru sa stratila možnosť evidovať smerovanie tovarových tokov a osôb ku krajinám Únie v cezhraničnom kontexte. Údaje o smerovaní tovarových tokov z roku 1999 nie je možné aktualizovať prostredníctvom zhodnej metodiky výpočtu.

²⁴ V územnom pláne mesta Komárno sa uvažuje s novým prístavom v lokalite Harčáš

4.3. Trvalá udržateľnosť dopravy v kontexte priestorového rozvoja Slovenska

Globálne hodnotenie trvalej udržateľnosti dopravy (existujúceho stavu i možných variantov rozvoja) predchádzalo návrhu dopravy Koncepcie územného rozvoja Slovenska 2001. Ako hlavné kritéria boli použité nasledovné javy charakterizujúce trvalú udržateľnosť dopravy:

priestorové aspekty

- 1a – spájanie regiónov (i cezhraničných) v urbanizovaných priestoroch
- 1b – spájanie regiónov (i cezhraničných) cez krajinné prostredie a chránené územia

hospodárske aspekty

- 2a – oživenie a zmena kvality rastu
- 2b – udržanie a posilnenie zdrojov zásob

sociálne aspekty

- 3a – udržanie trvalého počtu obyvateľov a ich základných potrieb
- 3b – názory obyvateľov na spájanie regiónov, sociálna súdržnosť

environmentálna únosnosť

- 4a – prekračovanie environmentálnych limitov.

Výsledky hodnotenia sú sformulované do nasledovných odporúčení.

Tabuľka - Globálne hodnotenie rizík trvalej udržateľnosti dopravy.

Poradie	Rizikový priestor	Smer	Špecifikácia problémov	Odporúčený postup
1	Východné Slovensko (severovýchodné Slovensko, Karpaty)	sever – juh	1b, 2a, 2b, 3a, 4a	Posilnenie obslužnej funkcie v smere (Poľsko–Stará Ľubovňa–Svidník–Medzilaborce)
2–3	Stredné Slovensko (Gemer, Novohrad)	západ – východ	1a, 2a, 3a, 3b	Realizácia komunikačného prepojenia (NZ–VK–LC a LC–Maďarská rep.)
2–3	Stredné Slovensko (Veľká Fatra, Nízke Tatry, Slovenský Raj, Horehronie)	sever – juh	1b, 2b, 3b, 4a	Odklon tranzitu a zmena funkcie komunikácie, obsluha územia z iných smerov (NR–ZV–KE) s posilnením železničnej a kombi dopravy
4–5	Severozápadné Slovensko (Malá Fatra, Chočské vrchy, Vysoké Tatry, Orava)	sever – juh	2a, 3a, 4a	Odklon tranzitu, posilnenie obslužnej funkcie pre Hornú Oravu (Čadca–Námestovo–Suchá Hora–Poľsko)
4–5	Východné Slovensko (Slovenský kras, Gemer)	západ – východ	1b, 2a, 3a	Zvýšenie stavebnotechnických nárokov na realizáciu komunikácií
6	Juhozápadné Slovensko (Podunajská nížina)	západ – východ	2b	Zvýšenie stavebnotechnických nárokov na realizáciu komunikácií

Súčasťou udržateľného rozvoja spoločnosti je trvalo udržateľná mobilita. Doprava predstavuje jeden z kľúčových faktorov rozvoja každej modernej spoločnosti, sama o sebe však nie je cieľom, ale prostriedkom hospodárskeho rozvoja a predpokladom k dosiahnutiu sociálnej a regionálnej súdržnosti. Rezort dopravy si v súlade so zásadami trvalo udržateľného rozvoja vytýčil v rámci Dopravnej politiky SR do roku 2015 – schválenej uznesením Vlády SR č. 445 z 8. júna 2005 – globálny cieľ, ktorým je trvalo udržateľná mobilita. Môžeme ju definovať ako dlhodobé zabezpečenie

neustále narastajúcich prepravných potrieb spoločnosti – prepravy tovarov a osôb – v požadovanom čase a kvalite, s maximálnou efektívnosťou, pri súčasnom znižovaní negatívnych účinkov dopravy na životné prostredie a zdravie obyvateľov. V priestorových súvislostiach územia Slovenska ide o také usporiadanie zdrojov a cieľov dopravy ktoré nebude generovať hospodársky a spoločensky neodôvodniteľné dopravné výkony, zároveň nebude impulzom pre narušenie alebo urbanizáciu chránených prírodných priestorov. Dopravná regionalizácia predstavuje optimálnu územnú štruktúru pre trvalo udržateľný rozvoj na úrovni regiónov NUTS II. Ide vlastne o rámec – územný i socioekonomický – na ktorý je efektívne uplatňovať koordinovanú regionálnu rozvojovú politiku a v neposlednom rade i dimenzovať a lokalizovať nadregionálnu vybavenosť. Prepojenie hlavných centier dopravných regiónov Slovenska vymedzuje dopravné koridory vhodné pre trvalo udržateľné prevádzkovanie dopravnej sústavy. Privátny hospodársky sektor – nekompromisne podliehajúci pravidlám efektívnej lokalizačnej politiky – v praxi potvrdzuje oprávnenosť štruktúry dopravnej regionalizácie Slovenska. Podrobnejší text je v kapitole 4.5 Dopravná regionalizácia územia Slovenska.

Aspektom trvalo udržateľnej mobility v cestnej doprave bol venovaný obsah riešení Územného generelu cestnej dopravy Slovenskej republiky, ktorý bol spracovaný ako smerná príloha KURS 2001. Výsledky modelových riešení usporiadania cestnej siete SR v plnej miere potvrdzujú obsah záväznej časti KURS 2001 v oblasti cestnej infraštruktúry.

4.4. Dopravná sústava Slovenskej republiky

Predmetom riešenia v návrhu Konceptie územného rozvoja Slovenska 2001 je nadradená dopravná sústava Slovenskej republiky. Jej funkčnou náplňou je zabezpečenie rovnomerného prístupu regiónov Slovenskej republiky k medzinárodnej zdrojovej a cieľovej doprave, efektívne prevedenie medzinárodného tranzitu územím Slovenska a prepojenie sídiel na celoštátnej a nadregionálnej úrovni. Limitom návrhu je dodržanie princípov trvalej udržateľnosti rozvoja Slovenska.

V podmienkach Slovenska tvorí cestná sieť doplnená o železničné trate základnú komunikačnú štruktúru územia. Ostatné dopravné systémy – leteckej, vodnej a kombinovanej dopravy obzvlášť – vytvárajú dopravné štruktúry vysoko determinované zákonitostami ich efektívnej funkčnosti. Konceptia územného rozvoja Slovenska 2001 v plnej miere rešpektuje logisticky prepracované rezortné konceptie kombinovanej a leteckej dopravy.

Návrh dopravnej sústavy Slovenskej republiky bol koncipovaný i ako záväzná platforma pre prehĺbenie obsahovej úrovne v následnom, odvetvovo zameranom dokumente, Územnom generele cestnej dopravy Slovenskej republiky. Generel bol založený na využití dopravno-inžinierskych metodík modelovania i postupov strategického environmentálneho posudzovania dopravných systémov a ich prvkov. Jeho súčasťou boli odporúčania k výberu alternatívnych riešení a študijných námetov nachádzajúcich sa v návrhu Konceptie územného rozvoja Slovenska 2001.

Územný generel hodnotil efektívnosť prevádzkovania nadradenej cestnej infraštruktúry v hlavných smeroch západ – východ a sever – juh. Efektívnosť umiestnenia hlavných dopravných sietí a ich environmentálnu únosnosť výstižne preukazuje parameter dostupnosti pre obyvateľov Slovenska.

Dostupnosť západo-východných diaľničných trás a trás rýchlostných komunikácií

Trasa	M.j.	Dostupnosť v minútach			Dĺžka trasy v km	Počet dostupných obyvateľov na 1 km trasy		
		Do 15 min	Do 30 min	Do 45 min		Do 15 min	Do 30 min	Do 45 min
Bratislava – Žilina – Košice	Počet obyvateľov	2 493 881	3 528 473	4 534 098	428	5 827	8 244	10 594
	Podiel obyv. zo SR	46,36	65,59	84,29				
Bratislava – Zvolen – Košice	Počet obyvateľov	2 007 579	3 033 744	4 045 304	394	5 095	7 700	10 267
	Podiel obyv. zo SR	37,32	56,40	75,20				
Bratislava – Nové Zámky – Košice	Počet obyvateľov	1 463 330	2 641 615	3 393 548	363	4 031	7 277	9 349
	Podiel obyv. zo SR	27,20	49,11	63,08				

Zdroj: Územný generel cestnej dopravy SR, MŽP SR, Aurex s.r.o., Bratislava, maj 2003

Dostupnosť severojužných trás rýchlostných komunikácií

Trasa	M.j.	Dostupnosť v minútach			Dĺžka trasy v km	Počet dostupných obyvateľov na 1 km trasy		
		Do 15 min	Do 30 min	Do 45 min		Do 15 min	Do 30 min	Do 45 min
Hranica PR Skalité – Žilina – Martin – B. Bystrica – Šahy hranica MR	Počet obyvateľov	875 505	1 554 891	2 182 857	239	3 663	6 506	9 133
	Podiel obyv. zo SR	16,27	28,90	40,58				
Hranica PR Trstená – Ružomberok – B. Bystrica – Šahy hranica MR	Počet obyvateľov	536 893	936 256	1 442 857	203	2 645	4 612	7 108
	Podiel obyv. zo SR	9,98	17,40	26,81				
Hranica PR Svidník – Košice – Milhošť hranica MR	Počet obyvateľov	587 533	933 705	1 352 954	145	4 052	6 439	9 331
	Podiel obyv. zo SR	10,92	17,36	25,15				

Zdroj: Územný generel cestnej dopravy SR, MŽP SR, Aurex s.r.o., Bratislava, maj 2003

Z výsledkov dopravnej dostupnosti západo-východných trás, vo všetkých časových reláciách i na jeden kilometer trasy diaľnice, vyplýva najvyššia efektívnosť výstavby a prevádzkovania diaľnice v koridore Bratislava – Žilina – Košice. Medzi porovnávané severo-južné trasy nebolo zaradené prepojenie v línii št. hranica s PR/ČR – Skalité/Svrčinovec – Žilina – Bratislava – št. hranica MR/A z dôvodu jeho hodnotenia v rámci koridorov západ-východ. Zaradením najhustejšie obývaného koridoru medzi Žilinou a Bratislavou medzi hodnotené úseky by sa výsledky dostupnosti severo-južných trás výrazne zmenili v prospech koridoru cez Žilinu a Považie do Bratislavy. V prípade severo-južných trás rýchlostných komunikácií sú zrejmé najlepšie výsledky dopravnej dostupnosti v prepojení Skalité – Žilina – Martin – B. Bystrica – Šahy. Po zohľadnení dĺžky trasy je s uvedeným výsledkom porovnateľné i východoslovenské prepojenie Svidník – Košice – Milhošť. Výsledky modelovania v Územnom genereli cestnej dopravy potvrdili opodstatnenosť návrhu riešenia dopravy v záväznej časti Konceptie územného rozvoja Slovenska 2001.

4.4.1. Dopravná sústava pre medzinárodnú dopravu

Dopravná sústava pre medzinárodnú dopravu je taxatívne vymenovaná v záväznej časti Zmien a doplnkov č. 1 KURS 2001. V smernej časti je uvedený komentár k niektorým novým zámerom a zmenám zapracovaným v Zmenách a doplnkoch č.1 KURS 2001.

Dopravná infraštruktúra v trasách hlavných paneurópskych multimodálnych koridorov ITF (CEMT)

Hierarchicky najvyššie dopravné systémy ciest a železníc – tvoriace základný multimodálny rozmer koridoru – a súběžná sídelná rozvojová os I. stupňa sú lokalizované v koridore Bratislava – Trenčín – Žilina – Poprad – Prešov – Košice. Jednotlivé dopravné systémy tohto koridoru preukazujú najvyššiu efektívnosť

prevádzkového a sídelného pokrytia územia. Vzhľadom na smerové preferencie zahraničnej obchodnej výmeny i polohu Slovenska vo vzťahu k tranzitným prúdum bude koridor – zvlášť jeho západná časť – realizovať rozhodujúcu časť distribúcie dopravy na území Slovenska. Vysoko kvalitná dostupnosť územia pozdĺž multimodálnych koridorov bude na druhej strane prinášať zvýšenú environmentálnu záťaž urbanizovaného priestoru. Zo strany týchto regiónov pôjde o vklad v prospech efektívnosti dopravnej sústavy celej Slovenskej republiky a o ponuku vzájomného zdieľania jednotlivých priestorových funkčných systémov v prospech celku. Je preto prirodzené, že regióny s lokalizáciou najdlhších úsekov multimodálnej infraštruktúry si v porovnaní s ostatnými časťami Slovenska budú vyžadovať globálne vyššie a časovo uprednostnené investície na ich realizáciu.

Podnetom Koncepce územného rozvoja Slovenska 2001, nad rámec dohovorov ECMT na konferencii v Helsinkách, je návrh na hľadanie medzinárodnej podpory k vytvoreniu vetvy multimodálneho koridoru č. I. (s pracovným názvom "Pobaltský koridor") v línii Białystok/Varšava – Lublin – Rzeszow – Prešov – Košice – Miškovec – Debrecen – koridor č. IV Constanca/Istanbul. Postupným vývojom na medzinárodnej úrovni nastalo spresnenie celého procesu, ktorý zúžil iniciatívu na oblasť cestnej infraštruktúry. Pracovný názov bol zmenený na „Via Carpatia“.

V časti 4.1 je popísaný iniciatívny návrh Slovenska a Českej republiky na vytvorenie strednej západo-východnej cestnej osi ktorú Zmeny a doplnky č. 1 preberajú a – vzhľadom na súbežnosť železničnej a cestnej siete TEN-T – presúvajú do synergetickej roviny multimodálnych koridorov. Analogickým spôsobom Zmeny a doplnky č. 1 navrhujú do trasy koridoru zahrnúť i úsek medzi Čadcou a Ostravou, čím sa koridor skompletizuje do rozsahu funkčnej „federálnej“ dopravnej osi vedenej v dvoch vetvách, cez Púchov a cez Čadcu. Rovnaký kompletizačný princíp multimodality existujúcich súbežných sietí TEN-T Zmeny a doplnky č. 1 navrhujú uplatniť i v prepojení medzi Košicami a Miškovcom.

Do cestnej siete TEN-T je navrhnutá na zaradenie i diaľnica D4. Medzištátny a európsky kontext tohto návrhu je daný snahou o odvedenie maximálnych objemov tranzitnej dopravy – s vysokým podielom práve medzištátneho tranzitu - z husto obývaných území mesta Bratislava.

Priestoru Bratislavy a považského úseku multimodálneho koridoru č. Va sa dotkne v projekte INTERREG II avizovaný zámer Maďarskej republiky realizovať chýbajúci článok multimodálneho koridoru Va. v prepojení Terst – Ľublana – západné Maďarsko – Bratislava. Spolu s nutnosťou doriešiť efektívne prepojenie Bratislavy a Viedne na území Rakúska tak môže vzniknúť kvalitatívne nová situácia, vyžadujúca si zodpovedajúcu územnoplánovaciu a dopravnoplánovaciu reakciu v priestore Bratislavy.

Dopravná infraštruktúra v trasách mimokoridorových sietí TEN-T

Princíp vyrovnanosti podmienok pre hospodársky rozvoj regiónov vyvoláva realizačné požiadavky na medzinárodnú sieť, zabezpečujúcu rýchly, bezpečný a environmentálne prijateľný spôsob pripojenia ich centier na koridorovú dopravnú infraštruktúru paneurópskeho významu. Aj keď parametre efektívnosti dopravnej obsluhy obyvateľstva mimokoridorových sietí TEN-T nedosahujú takú efektívnosť ako v prípade sietí panurópskych multimodálnych koridorov, ich dopravný a sídelno-rozvojový význam – predovšetkým na území stredného Slovenska – je nenahraditeľný. Stredoslovenské ťažisko osídlenia Banská Bystrica/Zvolen má prostredníctvom priameho prepojenia s multimodálnymi uzlami Bratislavou, Žilinou, Košicami a Budapešťou zabezpečený kvalitný prístup na Európsku multimodálnu sieť.

Novým projektom výstavby diaľnic a rýchlostných ciest (február 2001) požadovaná smerodajnosť Konceptcie územného rozvoja Slovenska 2001 v problematike trasovania stredného severojužného cestného prepojenia nachádzala svoj odraz v akceptovaní alternatívnych trás cez Šášovské Podhradie i cez Banskú Bystricu. Dopracovanie dopravnej časti Konceptcie územného rozvoja Slovenska 2001 v Územnom genereli cestnej dopravy preferuje alternatívu trasovania stredného severojužného prepojenia v línii Martin – Turčianske Teplice – Banská Bystrica – Zvolen. Konceptcia územného rozvoja Slovenska 2001 zároveň neodporúčala ďalšie úvahy o nových cestných koridoroch v trasovaní prepojenia v línii Banská Bystrica – Lučatín/Medzibrod – Ružomberok. Dôvodom bola a je procesná nadradenosť princípov trvalo udržateľného rozvoja spočívajúca v podpore rozvoja osídlenia vo vhodných priestoroch (Turiec), v podpore prepájania najvýznamnejších ťažísk osídlenia v záujme vytvárania vyšších medzinárodne konkurencieschopných sídelných systémov, v podpore hierarchizácie sídelnej štruktúry bez zvyšovania prepravných nárokov (dve autonómne rovnocenné ťažiská osídlenia žilinsko-martinské a banskobystricko-zvolenské), ako aj v ochrane environmentálne citlivých a prírodne vysoko hodnotných priestorov pred intenzívnou antropogénnou aktivitou (doliny Moštenická, Hiadeľská, Revúcej i Korytnice v masíve Nízkych Tatier a Veľkej Fatry).

Strategický prepravný význam pre celé územie Slovenska majú prepojenia TEN-T v smeroch dominujúcej prepravnej záťaže na západ. Dve výhľadové prepojenia s Českou republikou (Púchov – Zlín a Žilina – Čadca – Ostrava predstavujú obojstranne akceptované návrhy riešenia problematiky cestných prepojení. Vetvy vzájomných prepojení multimodálnych koridorov (Va–VI) prispievajú k optimalizácii distribúcie medzinárodnej dopravy na území Slovenska. Cieľom realizácie prepojení sú i očakávané environmentálne prínosy v priestore dopravne preťaženého územia juhozápadného (odvedenie tranzitu smeru juhovýchod – sever z územia Bratislavy) a severozápadného Slovenska (odvedenie ťažkej nákladnej dopravy z priestorov CHKO na slovenskej a českej strane hranice).

Dopravné siete zaradené podľa európskych dohôd (AGR, AGC, AGTC, AGN)

Rozsah dopravnej infraštruktúry Slovenska zaradenej do sieti podľa dohôd AGR, AGC, AGTC a AGN bol aktualizovaný podľa posledných platných znení dokumentov.

V hospodárskych, sídelných, spoločenských a morfológických podmienkach Slovenska vytvára cestná doprava systém pokrývajúci základné požiadavky na dopravnú obsluhu územia. Sieť komunikácii medzištátneho a celoštátneho významu uzatvára systém zabezpečujúci vyrovnané regionálne podmienky prístupu regionálnych centier k nadradeným európskym dopravným infraštruktúram. Vytvárajú sa tak predpoklady k uplatneniu logisticky ponímaných prepravných hospodárskych služieb.

Konceptcia územného rozvoja Slovenska 2001 považuje za nutné realizovať a sfunkčniť vo výhľadovom období koncipovaný južný cestný ťah Bratislava – Veľký Krtíš – Lučenec – Košice. Z južného cestného ťahu má realizácia chýbajúceho prepojenia Dunajská Streda – Nové Zámky strategický význam na celý priestor Malohontu, Novohradu a Gemeru. Nový úsek cesty prinesie efektívny účinok spočívajúci v skrátení dostupnosti regiónov južného Slovenska i s využitím existujúcej cestnej trasy medzi Novými Zámkami, Veľkým Krtíšom a Lučencom. Úsek medzi Bratislavou a Dunajskou Stredou si ponechá svoj medzinárodný význam ciest AGR, v následných úsekoch južného ťahu po Lučenec sa predpokladá celoštátny význam cestného ťahu.

Z dôvodu odstraňovania regionálnych disparít považuje Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001 za účelné rozšíriť sieť vedľajších a doplnkových komunikácií podľa dohody AGR o prepojenia na Záhorí, Zemplíne a Gemeri. Zaradenie nultého okruhu Bratislavy – diaľnice D4 – do siete AGR je naliehavou výzvou dnešnej doby, s cieľom usmernenia tranzitnej dopravy na území hlavného mesta Slovenska. Návrh na presmerovanie cesty E 50 do koridoru rýchlostnej cesty R6 cez Púchov a na predĺženie cesty E 572 do uvoľneného koridoru po ceste I/50, cez Drietomu do Brna, reflektuje dohodnuté zmeny priorít v smerovaní rýchlostných ciest medzi Slovenskom a Českou republikou.

Spoločná dohoda, vo veci nového trasovania cesty E 442 mimo priestor CHKO Kysuce/Beskydy, medzi Slovenskom a Českou republikou sa zatiaľ nenašla. Obidve strany, v rámci územnoplánovacej platformy, sa zhodujú na prospešnosti odvedenia tranzitnej nákladnej dopravy do iného koridoru. V súčasnom štádiu sa trasa cesty E 442 ponecháva v pôvodnej polohe, čím sa koridoru Makov – Bytča priraduje medzinárodný význam.

Pôvodný návrh KURS 2001 na zaradenie cestného prepojenia D1 Leopoldov – Hlohovec – Nitra – Komárno – Komárom bol opustený z dôvodov absentujúcej dohody s Maďarskom. Vzhľadom na alternatívnu funkciu, ktorú tento ťah môže spĺňať voči tranzitu sever – juh na kapacitne naplnenej diaľnici D1, je v rámci Zmien a doplnkov č. 1 KURS 2001 ťah Nitra – Komárno – Komárom klasifikovaný ako návrh na zaradenie do siete AGR. Úseku D1 Leopoldov – Hlohovec – Nitra R1 zostane funkcia celoštátneho významu, keďže priestor nitrianskej aglomerácie a južného Ponitria ním získa výhodný prístup po diaľnici D1 na severozápadné Slovensko.

V najdôležitejších prepojeniach koncipuje rezort dopravy sieť ciest s obmedzeným prístupom, porovnateľnú s kvalitatívnym štandardom siete pre multimodálnu dopravu. V stredojužnom prepojení Trnava/Nové Zámky – Zvolen – Lučenec – Košice sa tak v súbehu so železnicou siete TEN-T vytvára intermodálny koridor významu celoštátneho.

Zmeny a doplnky č. 1 KURS 2001 navrhujú zaradiť do siete TEN-T a AGC nové a modernizované konvenčné železničné trate realizované v rámci európskeho prioritného projektu č. 17 na území mesta Bratislavy, zaradiť do siete AGTC trať kombinovanej dopravy Palárikovo/Nové Zámky – Zvolen – Košice a základné verejné terminály kombinovanej dopravy plánované v Leopoldove a Zvolene – Budči.

Obsahom aktualizácie infraštruktúry vnútrozemskej vodnej dopravy bolo predovšetkým zaradenie prístavov do dohody AGN, zároveň i špecifikácia a spresnenie trás vodných ciest a lokalizácia prístavov zaradených do dohody o kombinovanej doprave AGTC.

Hlavné dopravné koridory pre medzinárodnú turistickú dopravu

Špecifikom Slovenska sú možnosti ktoré jeho územie ponúka tranzitnej turistickej doprave, obzvlášť v smere sever – juh. Prírodné a turistické zázemie severného a stredného Slovenska ponúka možnosť pozdržať tranzitnú turistickú dopravu smerujúcu cez slovenské územie a prispieť tak rozvoju cestovného ruchu na Slovensku. Pre tento účel boli v KURS 2001 vyhradené dva hlavné koridory pre medzinárodnú turistickú dopravu – s možnými paralelnými líniami – určené pre individuálnu automobilovú dopravu a autobusovú dopravu a jedna trasa určená pre železničnú dopravu. Doplnkovú funkciu vzájomného prepojenia cestných trás v atraktívnom prostredí Vysokých Tatier bude plniť Tatranský okruh. Podmienkou akceptovateľnosti cestných trás pre medzinárodnú turistickú dopravu je nekompromisné vylúčenie tranzitu nákladnej dopravy z úsekov lokalizovaných v environmentálne najcitlivejších územiach.

Súčasťou siete pre medzinárodnú turistickú dopravu sa stal Baťov kanál, prechádzajúci asi 2,5 km dlhým úsekom št. hranice SR/ČR v priestore Skalice. Na vodnej ceste Baťov kanál je intenzívne vykonávaná rekreačná turistická plavba medzištátneho kontextu.

4.4.2. Dopravné koridory celoštátnej úrovne

Okrem existujúcej siete ciest celoštátnej úrovne reaguje Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001 na návrat k prirodzenej dopravnej regionalizácii Slovenska homogenizovaním potrebných celoštátnych dopravných prepojení. Dôraz na polycentrický rozvoj územia si vyžaduje vytvoriť vhodné podmienky pre rovnocenné prepojenia všetkých regiónov Slovenska.

Celoštátny význam koridoru Nitra – Topoľčany – Prievidza sa realizáciou novej rýchlostnej cesty R8 nezmení. Príčinou je existujúca i predpokladaná lokalizácia intenzívnych prepravných väzieb v spojitosti s potenciálom dotknutého územia. Medzi nové cestné koridory celoštátneho významu bol zaradený cestný ťah Ivanka pri Dunaji juh – Senec – Sládkovičovo – Sereď ktorého význam bude rásť úmerne s kapacitným naplnením diaľnice D1 v úseku Bratislava – Trnava.²⁵

Severovýchodný koridor na východnom Slovensku bol predĺžený o úsek medzi Vranovom nad Topľou a Stropkovom.

KURS 2001 považuje za nutné realizovať a sfunkčniť – v intenciách spoločných záujmov a medzištátnej spolupráce Slovenskej a Poľskej republiky – dopravný západo-východný koridor slovensko-poľského pohraničia.

V železničnej doprave sú všetky trate celoštátneho významu (Palárikovo/Nové Zámky – Zvolen – Košice) preradené do mimokoridorovej siete TEN-T. Cieľom tohto kroku je podpora smerujúca k zníženiu objemov medzinárodnej zdrojovej a cieľovej cestnej nákladnej dopravy smerujúcej do územia regiónov Slovenska, mimo ich dopravno-gravitačných centier. Tento zámer prispeje k zlepšeniu obsluhy centier a ich spádového územia stredo-južného Slovenska (Lučenec, Filákov, Tornaľa, Rožňava)

4.4.3. Dopravné koridory nadregionálnej úrovne

Infraštruktúra nadregionálneho významu vytvára doplnok k vzájomnému prepojeniu regionálnych centier na Slovensku i v pohraničí susedných štátov, zlepšuje dopravnú obsluhu centier a regiónov turistického ruchu cestnou a železničnou dopravou. Na západo-východnú os slovensko-poľského pohraničia celoštátneho významu sú pripojené hranicu pretínajúce cesty nadregionálneho významu vzájomne spájajúce regionálne centrá s potenciálom na spoluprácu (Námestovo – Živiec, Bardejov – Krynica). Štruktúra cestných koridorov nadregionálnej úrovne bola doplnená o cesty v slovensko-moravskom pohraničí končiace na plánovanej rýchlostnej ceste R55 na Morave (Kúty – Skalica – Súdomyšice, Nové Mesto Nad Váhom – Strání). Medzi nadregionálne koridory bol taktiež zaradený prístupový koridor do Bratislavy od Trnavy cez Pezinok. Nárast významu koridoru bude stúpať so zvyšujúcou intenzitou urbanizácie celého sídelného pásu pod úpäťm Malých Karpát.

Zo siete železničných tratí nadregionálneho významu boli vypustené trate Levice – Štúrovo a Nové Mesto nad Váhom – Vrbovce z dôvodov nenaplnených očakávaní rastu ich významu v dopravnej obsluhu územia. Do siete nadregionálnych

²⁵ Dopravné koridory vyznačené vo výkrese Dopravné vybavenie vyjadrujú význam koridoru z hľadiska sídelných väzieb, čo nezodpovedá priamo členeniu hierarchii ciest podľa cestného zákona. Súčasne kategorizácia dopravných koridorov nemusí byť totožná s kategorizáciou rozvojových osí.

železničných tratí boli preradené trate Bánovce nad Ondavou – Maťovce a širokorozchodná trať Haniska – Košice – Maťovce. Predpokladaný vyšší význam uvedených tratí súvisí s pripravovaným znovuobnovením trate normálneho rozchodu na hraničnom priechode Maťovce – Užhorod.

Sieť potenciálnych regionálnych letísk pre medzinárodnú dopravu reaguje na požiadavky sprístupnenia regionálnych a subregionálnych centier medzinárodným obchodným letom.

4.5. Dopravná regionalizácia územia Slovenska

Polycentrickosť dopravného rozvoja Slovenska je založená na liberálnych princípoch fungovania trhového hospodárstva, na vyrovnanosti podmienok dopravnej obsluhy územia, na sociálnej súdržnosti, únosnosti a kvalite života, na environmentálnej únosnosti a na akceptácii princípov trvalej udržateľnosti rozvoja spoločnosti. Regióny Slovenska sformulovali svoju dopravnú a priestorovú politiku (územné plány veľkých územných celkov / územné plány samosprávnych krajov, regionálne operačné programy (ROP), stanoviská ku konceptu Konceptie územného rozvoja Slovenska 2001) a táto bola premietnutá do návrhu dopravnej regionalizácie v návrhu Konceptii územného rozvoja Slovenska 2001. Zároveň i prehĺbenie riešenia časti doprava Konceptie územného rozvoja Slovenska 2001 v Územnom genereli cestnej dopravy preukázalo optimálne parametre navrhovanej dopravnej regionalizácie Slovenska.

V Územnom genereli cestnej dopravy Slovenska bolo použité gravitačné modelovanie dopravných a regionálnych väzieb. V teórii dopravného a regionálneho modelovania sa vychádza z analógie s gravitačným zákonom (vzťah intenzity osídlenia a vzdialeností). Modely preukázali tesnú väzbu medzi priestorovými a morfológickými danosťami územia i jeho osídlením, premietajúce sa do intenzity regionálnych a dopravných vzťahov. Rozhodujúcimi faktormi regionálneho usporiadania na Slovensku sú priestorové bariéry – horské masívy predovšetkým Veľkej Fatry, Nízkych Tatier, Slovenského Rudohoria – brániace kontinuálnej urbanizácii územia. V priemere do 50 km široké a súvislé plochy nezastavaného územia navzájom oddeľujú Považie, Pohronie a Východné Slovensko. Vychádzajúc z nespochybniteľného predpokladu, že v Nízkych Tatrách, Veľkej Fatre a v Slovenskom Rudohorí sa nebude rozvíjať obytná funkcia, môžeme konštatovať autonómnosť existencie regiónov Považia, Pohronia a Východného Slovenska. Z tohto uhla pohľadu je doprava vedená medzi Považím a Pohroním cez pohoria Nízkych Tatier a Veľkej Fatry vždy tranzitná, v horskom prostredí neexistujú relevantné zdroje a ciele dopravy. Jedinou výnimkou sú zdroje a ciele cestovného ruchu na ktoré je viazaná rekreačná doprava. KURS 2001 na problematiku rekreačnej dopravy reagoval v záväznej časti návrhom koridorov pre medzinárodnú rekreačnú dopravu.

Vo všeobecnej rovine možno konštatovať, že regionálne dopravné koncepcie zohľadňujú prirodzené dopravno-gravitačné väzby regiónov a v podstate kopírujú hospodársku, spoločenskú, sociálnu, kultúrnu i etnickú regionalizáciu územia. Aplikácia trhovo odskúšanej hospodárskej regionalizácie priestoru Slovenska v spoločenskej a územno-politickej rovine vytvára optimálnu bázu na lokalizáciu rôznych úrovní vybavenosti do regionálnych centier, i s prihliadnutím k otvárajúcim sa možnostiam internacionalizácie zjednocujúceho sa európskeho priestoru.

Dopravno-sídelná štruktúra slovenských miest je uvažovaná v nasledovnej hierarchii:

- Bratislava, lokalizácia funkcií na prvej úrovni (hlavné mesto a metropolitné územie štátu) s dosahom regionálneho funkčného pôsobenia na územie juhozápadného

Slovenska

- Bratislava, Žilina/Martin, Zvolen/Banská Bystrica, Košice/Prešov s lokalizáciou minimálne nadregionálnej dopravnej vybavenosti a občianskej vybavenosti na nadregionálnej úrovni. Dopravné zónovanie vychádza z predpokladu, že Bratislava a Košice sú dopravné centrá dvoch – doterajším vývojom potvrdených, ale dnešným a budúcim smerovaním prekonaných – dopravno-gravitačných oblastí Slovenska. Na základe doterajšieho vývoja možno konštatovať, že dopravno-gravitačné subcentrá Žilina a Zvolen spoločne so sídlami Martin a Banská Bystrica dospeli do úrovne centier stabilizovaných dopravno-gravitačných oblastí. Pozícia Košíc je už dnes úzko spájaná s Prešovom, čo umožňuje rozvoj tejto aglomerácie ako centra Karpatského regiónu. Bratislava, vzhľadom na svoju atraktívnu dopravnú polohu, bude i naďalej dominantne gravitačne pôsobiť voči juhozápadnému Slovensku a zároveň ju bude potrebné územne odlišovať od juhozápadného Slovenska s centrami Nitra/Trnava.

Základné dopravné a regionálne zónovanie Slovenska druhej úrovne je stabilizované v nasledovnej štruktúre:

- Bratislava (približne súčasný Bratislavský kraj)
- Juhozápadné Slovensko alebo Podunajský región (približne súčasný Trnavský a Nitriansky kraj) s gravitačným centrom Nitra/Trnava
- Severozápadné Slovensko alebo Považský región (približne súčasný Trenčiansky a Žilinský kraj) s gravitačným centrom Žilina/Martin
- Stredné Slovensko alebo Pohronsko-Ipeľský región (približne súčasný Banskobystrický kraj) s gravitačným centrom Banská Bystrica/Zvolen
- Východné Slovensko alebo Východoslovenský región (približne súčasný Košický a Prešovský kraj) s gravitačným centrom Košice/Prešov.

Hlavnými prínosmi tohto členenia sú:

- pokrytie rozhodujúcej vnútroregionálnej dopravnej obsluhy prostredníctvom infraštruktúry minimálne na úrovni dohodnutých sietí TEN-T
- minimalizácia environmentálnych konfliktov spojených s vnútroregionálnou dennou prepravnou obsluhou križujúcou územia národných parkov a chránených oblastí
- vytvorenie podmienok pre zmenu kvalitatívnej úrovne rastu regiónov a kvality života obyvateľov
- podpora sociálnej súdržnosti regiónov v ich historicky overených hraniciach
- v súhrne dopravná regionalizácia predstavuje priestorový priemet trvalo udržateľnej mobility v podmienkach územia Slovenska.

Dopravné koridory vzájomne prepojených centier dopravných regiónov Slovenska možno označiť za línie s najvyšším stupňom akceptácie princípov trvalo udržateľnej mobility. Stav cestných prepojení centier v roku 2009 vo väčšine prípadov ešte nezodpovedal kvalitatívnym požiadavkám trvalo udržateľnej mobility.

Dopravné regióny	Prepojenie centier	Trasa prepojenia	Požadovaná úroveň	Stav/kompletnosť (podľa údajov MDVRR SR)
Bratislava - Juhozápad	Bratislava - Trnava		Diaľnica	Kompletný stav
	Bratislava - Nitra	Cez križovatku D1 Trnava	Diaľnica a rýchlostná cesta	Kompletný stav
	Bratislava - Nové Zámky	Cez Dunajskú Stredú	Rýchlostná cesta	Nerealizované
Juhozápad - Severozápad	Trnava/Nitra-Žilina/Martin	Cez Trenčín	Diaľnica a rýchlostná cesta	Kompletný stav (vo výstavbe)
Juhozápad - Stred	Trnava/Nitra-Banská Bystrica/Zvolen	Cez Hronský Beňadik	Rýchlostná cesta	Kompletný stav (vo výstavbe)
Severozápad - Stred	Žilina/Martin - Banská	Cez Turčianske Teplice	Rýchlostná cesta	Čiastočne realizované

**KONCEPCIA ÚZEMNÉHO ROZVOJA SLOVENSKA 2001
V ZNENÍ KURS 2011
– ZMIEN A DOPLNKOV Č.1 KURS 2001**



Dopravné regióny	Prepojenie centier	Trasa prepojenia	Požadovaná úroveň	Stav/kompletnosť (podľa údajov MDVRR SR)
	Bystrica/Zvolen			
Severozápad - Východ	Žilina/Martin- Košice/Prešov	Cez Poprad	Diaľnica	Čiastočne realizované
Stred - Východ	Banská Bystrica/Zvolen	Cez Lučenec	Rýchlostná cesta	Čiastočne realizované

Bratislava je, a v riešení Konceptcie územného rozvoja Slovenska 2001 i zostáva, najvýznamnejším dopravným uzlom Slovenskej republiky. Na území aglomerácie sa križujú multimodálne koridory ITF (ECMT) č. IV. a Va., mesto zároveň leží na Dunaji klasifikovanom ako multimodálny koridor ITF (ECMT) č. VII. Priestor Bratislavy sa nachádza v tesnej blízkosti reálne existujúcej dopravnej siete TEN-T 15-tich štátov Európskej únie. Väzba Bratislavy k bodom napojenia na pôvodnú sieť TEN-T má vysokú intenzitu sídelných väzieb zakotvenú v dlhodobom historickom a spoločenskom kontakte s priestorom Viedne. Návrh dopravnej infraštruktúry prepájajúcej dopravné sústavy Slovenska, Maďarska a Rakúska prináleží riešiť na trilaterálnej úrovni. Konceptcia územného rozvoja Slovenska 2001 uvažuje s prepojením cestného systému TEN-T z priestoru Jaroviec na diaľnicu Viedeň – Budapešť (už realizované), ďalej s prepojením z priestoru Záhoria (diaľnica D2) na rýchlostnú cestu S 8 na území Rakúska (Záhorská Ves – Angern), s pripojením vetvy železničnej osi č. 17 z priestoru Viedne.

Región juhozápadné Slovensko má dopravnú obsluhu zabezpečenú multimodálnou sieťou koridorov ITF (ECMT) č. IV. a Va., taktiež prvkami sietí prepájajúcimi multimodálne koridory. Napriek ideálnej dopravnej polohe regiónu na križovatke multimodálnych koridorov existuje značný deficit v obsluhu železničnou dopravou ťažiska osídlenia – Nitry. Absentuje rýchle železničné prepojenie Nitry s Bratislavou – ako so súčasťou európskej metropolitnej aglomerácie Viedne – taktiež so železničným systémom multimodálneho koridoru Va.

Región severozápadné Slovensko je priestorom s vysokým dopravným polohovým potenciálom, ktorý bude sprostredkovať distribúciu medzinárodnej dopravy i pre iné regióny Slovenska. Jeho hlavné dopravné osi vytvárajú multimodálne koridory ITF (ECMT) č. Va a VI, a mimokoridorová sieť TEN-T v smere na stredné Slovensko a Moravu. Na území regiónu dochádza k zhode lokalizácie hlavných dopravných koridorov a sídelných pásov, zaručujúcej vysoký stupeň efektívnosti dopravnej obsluhy. Priestor žilinskej aglomerácie je jedným zo štyroch kľúčových dopravných uzlov Slovenska. Na existujúcom prepojení cesty I/18 na Moravu je nutné realizovať korekcie za účelom presmerovania ťažkej nákladnej dopravy z území CHKO na slovenskej i českej strane hranice.

Dopravný skelet regiónu stredného Slovenska je v hlavných smeroch zabezpečený dopravnou infraštruktúrou mimokoridorovej siete TEN-T. V západo-východnom smere vytvára železničný ťah TEN-T Palárikovo/Nové Zámky – Zvolen – Košice (navrhovaná súčasť modernizovaných tratí AGTC), súbežne sledovaný cestou pre medzinárodnú dopravu, multimodálny koridor celoštátneho významu. V priestore Zvolena sa križuje dopravná infraštruktúra úrovne TEN-T siete cestnej a železničnej dopravy, čím sa vytvára transformačný uzol atrakčne pokrývajúci stredoslovenskú dopravno-gravitačnú oblasť. V pôvodnom návrhu KURS 2001 rozdiel tohto uzla od uzlov Bratislava, Žilina a Košice spočíva v potlačenej funkcii nákladného európskeho tranzitu. Stredné Slovensko tak bolo v plnej miere prístupné multimodálnej zdrojovej a cieľovej doprave, pričom jedinečnosť chránených území Národných parkov a biosférických rezervácií v centre Slovenska nebola ohrozená nežiaducim transeurópskym ťažkým nákladným tranzitom. Navrhované predĺženie trasy R1 (Banská Bystrica – Ružomberok) prechádza od Lučatina cez Hiadeľ a Hiadeľské sedlo po Korytnice-kúpele, odkiaľ ide súbežne s cestou I/59 až po Ružomberok.

Predmetným trasovaním je potrebné riešiť možné konflikty s ochranou prírody.

Hlavnou dopravnou osou regiónu východné Slovensko je existujúci multimodálny koridor č. Va, prepojený v priestore Košíc so železničnou mimokoridorovou sieťou TEN-T Palárikovo/Nové Zámky – Zvolen – Košice. Konceptia územného rozvoja Slovenska 2001 nepredpokladá taký výrazný nárast prepravných prúdov automobilovej dopravy, aby bolo potrebné realizovať (okrem diaľnice D1) ďalšie kapacitné prepojenie medzi Slovenskom a Ukrajinou v línii Humenné – Snina – Ubl'a. Naopak, posilnenie sídelných a hospodárskych väzieb prostredníctvom kvalitatívne lepších cestných komunikácií medzi aglomeráciou Košice/Prešov a mestami Michalovce, Vranov nad Topľou a Humenné vytvorí podmienky k oživeniu celého stagnujúceho regiónu. Región východného Slovenska je v zamýšľanej koncepcii navrhnutý na zlepšenie medzinárodnej multimodálnej dostupnosti územia. Táto iniciatíva sa odráža v návrhu usilovať o vytvorenie cestného koridoru vedúceho cez aglomerácie a mestá pozdĺž východných hraníc asociovaných štátov EÚ. Návrh cestného koridoru, pracovne nazývaný ako "Via carpatia", je lokalizovaný v línii Kaunas – Białystok – Lublin – Rzeszów – Prešov – Košice – Miškovec – Debrecen. Severo–južná línia je vedená územím, ktoré má na poľskej, slovenskej i maďarskej strane hranice podobné hospodársky poddimenzované parametre. Zámer realizácie cestného koridoru vytvára v priestore Košíc a Prešova križovatku s multimodálnym koridorom č.Va s dosahom na územie Poľska, Ukrajiny, Maďarska a Rumunska. Vytvárajú sa tak dopravné predpoklady na naplnenie myšlienky o Košiciach ako o centre Karpatského euroregiónu .