

Výsledky cestného staviteľstva na Slovensku za uplynulé obdobie a výhľad na ďalšie obdobie

Ing. Rudolf Janotka

Slovenská republika ako členská krajina Európskej únie pripravuje, realizuje a spravuje dopravnú infraštruktúru v súlade s aktuálnymi cieľmi štátu a medzinárodného spoločenstva. Medzi najvýznamnejšie požiadavky, ktoré zohľadňuje vo svojich infraštruktúrnych projektoch, patrí minimalizácia negatívnych vplyvov na životné prostredie a zvyšovanie bezpečnosti cestnej dopravy. V článku sa podrobnejšie venujem cestnej infraštruktúre na Slovensku od histórie cez súčasnosť až po plánovanú budúcnosť. Začiatky prípravy diaľničného a cestného programu súvisiaceho so Slovenskom siahajú už do roku 1935 ešte v rámci spoločnej Česko-Slovenskej republiky. Článok tiež dokumentuje pokrok Slovenska v období rokov 1971 až 2023 pri príprave, výstavbe a správe cestnej infraštruktúry.

Kľúčové slová: Slovenská cestná spoločnosť, cestná infraštruktúra, strategický plán, diaľničný úsek

ÚVOD

Súčasný svet si uvedomuje svoju historickú úlohu v oblasti udržateľnosti dopravy, a to zmierňovaním negatívnych vplyvov, ktoré ovplyvňujú klimatické zmeny okolo nás. Dopravné politiky jednotlivých štátov už nie sú izolované, ale pod vplyvom globalizácie sa vzájomne podmieňujú. Hľadanie optimálnych riešení v doprave sa stáva predmetom mnohých stratégií jednotlivých štátov, ale aj hospodársko-politických zoskupení. Najmä Európa prostredníctvom Európskej únie v súčasnosti prevzala na seba líderskú úlohu v oblasti ochrany životného prostredia, bezpečnosti dopravy, inteligentnej mobility vytváraním podmienok na podporu konkrétnych projektov od výskumu až po úspešnú realizáciu. Slovenská republika ako členská krajina Európskej únie, aj keď rozlohou malý štát v srdci Európy (obr. 1), vytvára spolu so svojimi partnermi lepšiu dopravnú infraštruktúru s dôrazom na minimalizáciu vplyvov na životné prostredie. V tomto článku sa budem podrobnejšie venovať cestnej infraštruktúre na Slovensku od histórie cez súčasnosť až po plánovanú budúcnosť. Geografické umiestnenie a základné údaje o Slovenskej republike

Historické míľniky česko-slovenského a slovenského cestného staviteľstva

Slovenská republika aj vzhľadom na svoju geografickú polohu bola v minulosti a aj v súčasnosti križovatkou dopravných ciest. Treba ale upozorniť na skutočnosť, že úroveň a rozsah ciest na Slovensku, v Česku, Morave a Sliezske boli po vzniku spoločného štátu odlišné, a to v neprospech Slovenska. Musíme konštatovať, že cestné staviteľstvo dostalo na Slovensku výraznejší impulz až po vzniku Česko-Slovenskej republiky, čo súviselo s výrazným rozvojom automobilového priemyslu v Európe najmä z dôvodu rozvoja hospodárstiev európskych štátov a nutnosti prepravy tovarov a osôb na národnej aj medzinárodnej cestnej sieti. V tejto časti sú uvedené niektoré vybrané historické míľniky, ktoré mali vplyv na prípravu, výstavbu, správu a rozvoj cestnej siete na Slovensku.

1918–1927

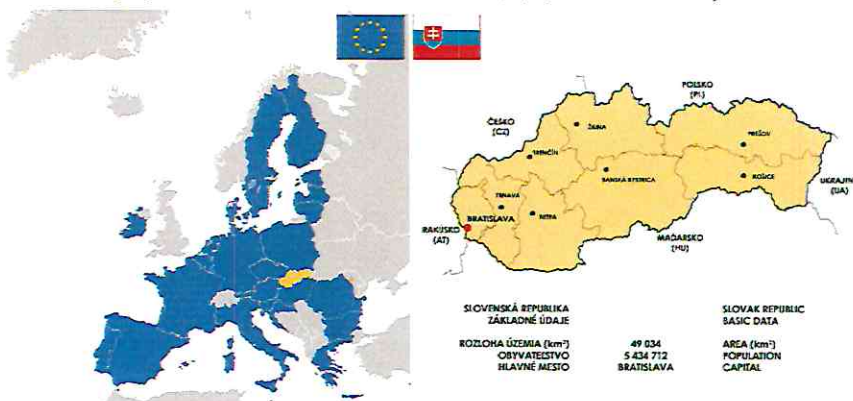
Česko-Slovenská republika (ďalej len ČSR) vznikla po rozpade Rakúsko-Uhorskej monarchie 28. októbra 1918. Zákomom č. 116/1927 Zb. bol zriadený Silniční fond,

ktorého úlohou bolo zabezpečiť financovanie ciest v ČSR.

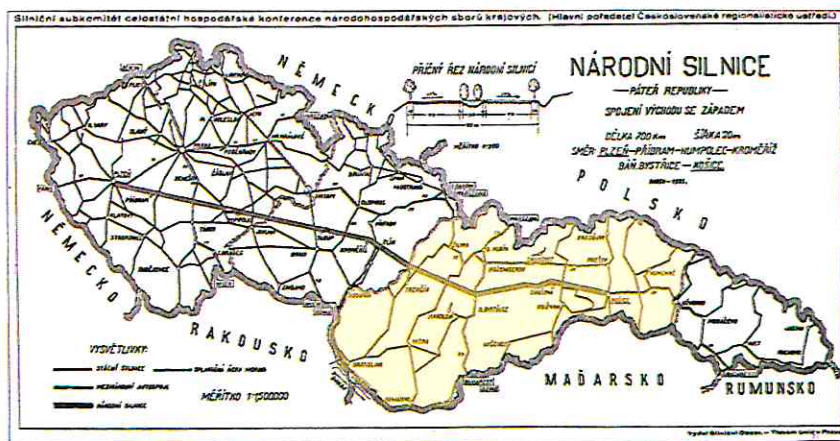
1935–1938

Objavuje sa nová filozofia budovania ciest pre rýchle motorové vozidlá, a to budovaním diaľkových štvorpruhových smerovo rozdelených ciest určených výhradne pre premávku motorovými vozidlami. Vzniká návrh „Národnej cesty Plzeň–Košice“, ktorý vypracovala dopravná komisia pri Českom regionalistickom ústredí v roku 1935 (obr. 2). Nezávisle na tomto návrhu vzniká aj návrh „Cestných chrbtíc v ČSR“, ktorý bol vypracovaný brnenským regiónom.

Myšlienku stavby celoštátnej cestnej magistrály podporoval aj veľkopriemyselník J. A. Baťa. Súčasťou jeho knihy „Budujeme štát pro 40 000 000 lidí“, ktorá bola vydaná v roku 1937, je i návrh na prepojenie celej republiky od západočeského mesta Cheb po Veľký Bočkov na Podkarpatskej Rusi. Návrh Ministerstva verejných prác o výstavbe chrbticovej autostrády z Prahy cez Brno, Zlín, Slovensko a Podkarpatskú Rus až k hranici s Rumunskom bol vládou ČSR schválený dňa 28. 10. 1938. Dňa 4. 11. 1938 bolo zriadené Veleliteľstvo stavby diaľkových ciest (VSDS), na čele ktorého stál brigádny generál Ing. Václav Nosek. Dňa 23. 12. 1938 bol prijaté Vládne nariadenie č. 372 o česko-slovenských diaľniciach. V dôsledku tohto rozhodnutia bolo VSDS premenované na Generálne riaditeľstvo stavby diaľnic (GRSD). Autorom slova „diaľnica“ bol pracovník VSDS a GRSD štábný kapitán Ing. Karel Chmel. Termín zaťaženia výstavby česko-slovenskej diaľnice bol stanovený na 2. mája 1939. Zároveň bol uzákonený prechod na jazdu vpravo, a to od 1. mája 1939 [2, 3].



obr. 1 Geografické umiestnenie a základné údaje o Slovenskej republike



obr. 2 Návrh „Národnej cesty Plzeň–Košice“, ktorý vypracovala dopravná komisia pri Českom regionalistickom ústredí v roku 1935 [3,8]

1939–1945

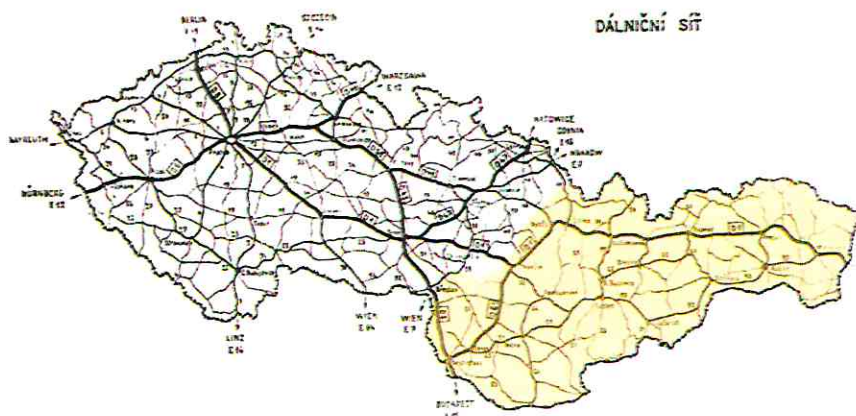
Vojnové obdobie. Existencia Slovenského štátu a nemecká okupácia Čiech, Moravy a Sliezska.

1947–1950

Do dvojročného plánu obnovy národného hospodárstva bola zaradená aj dostavba československej diaľnice. Napr. na Slovensku bolo vo vojne zničených viac ako 2 000 mostov, ktoré sa začali na novo budovať. Významným medzníkom v legislatívnej oblasti bolo schválenie zákona č. 147/1949 Zb., ktorým s platnosťou od 1. 7. 1949 boli všetky verejné cesty zoštátnené a v závislosti na dopravnom význame rozdelené do troch tried (cesty I. triedy, II. triedy a III. triedy). Celá táto cestná sieť bola v správe štátnej cestnej správy, ktorej súčasťou boli aj údržbové a stavebné kapacity. Európska hospodárska komisia OSN prijala v roku 1950 Deklaráciu o výstavbe hlavných ciest s medzinárodnou premávkou. Československá socialistická republika (ďalej len ČSSR) pristúpila k tejto deklarácii až v roku 1972 [3].

1960–1966

Na Slovensku došlo 1. 4. 1960 k územnej reorganizácii okresov, čo bolo podnetom na vznik samostatných Okresných správ štátnych ciest ako rozpočtových organizácií. Zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) vytvoril podmienky na ďalší rozvoj a správu pozemných komunikácií. Uznesenie vlády ČSSR č. 286 z 10. apríla 1963 o koncepcii dlhodobého rozvoja cestnej siete a miestnych komunikácií sa stalo základným dokumentom pre rozvoj pozemných komunikácií v ČSSR. Týmto uznesením bol stanovený rozsah vybranej cestnej siete, ktorá bola na základe dopravnej dôležitosti rozčlenená na sieť diaľnic, sieť hlavných ciest a základnú cestnú sieť (obr. 3). Do vybranej cestnej siete bolo zahrnutých 13 466 km, čo tvorilo 18 % z celkového rozsahu cestnej siete ČSSR. Treba poznamenať, že na tejto vybranej cestnej sieti sa realizovalo 46 % dopravného výkonu štátu. Uznesením vlády ČSSR č. 409/1966 bolo rozhodnuté o zahájení výstavby diaľnice D1 a schválený postup prípravy a výstavby diaľničného ťahu Praha–Brno–Bratislava [2, 3, 4].



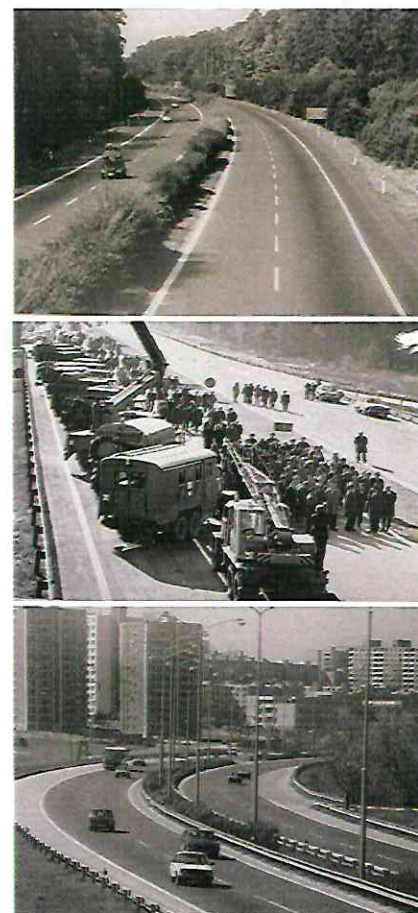
obr. 3 Vybraná cestná sieť podľa Uznesenia vlády ČSSR č. 286 z 10. apríla 1963 [3, 8]

1969

Z podnetu vlády Slovenskej republiky vzniklo 1. apríla 1969 Riaditeľstvo diaľnic Bratislava ako samostatná rozpočtová organizácia riadená Ministerstvom dopravy, spojov a verejných prác Slovenskej republiky. Základným poslaním tejto organizácie bolo zabezpečovanie a vykonávanie investorskej a správcovskej činnosti súvisiacej s výstavbou a prevádzkou diaľnic na Slovensku. Bola podpísaná Zakladacia listina stavby diaľnice v Slovenskej socialistickej republike (apríl 1969). Dňa 22. 4. 1969 sa začala v Slovenskej republike budovať diaľničná sieť úsekom D2 Malacky–Bratislava. Rozhodnutím Ministerstva dopravy, spojov a verejných prác SR č. 5473/1969 vznikli tri Cestné investorské útvary (CIU) a Ústav cestného hospodárstva a dopravy (ÚCHD) [4, 5, 8].

1971–1977

Dňa 12. 7. 1971 bol daný do prevádzky prvý diaľničný úsek v ČSSR D1 Praha–Mírošovice. Dňa 3. 11. 1971 sa začala budovať diaľnica D61 (v súčasnosti D1) úsekom Bratislava–Senec. Prvý slovenský diaľničný úsek v prevádzke D2 Bratislava–Malacky sa stáva skutočnosťou. Slávnostné spozajzdnenie sa uskutočnilo 5. 11. 1973 (obr. 4 a, b, c). Deklarácia o výstavbe hlavných ciest



obr. 4 Prvý slovenský diaľničný úsek D2 Bratislava–Malacky [4, 8]



obr. 5 Prvý diaľničný úsek D61 (v súčasnosti D1) Bratislava–Senec [8]

s medzinárodnou premávkou z roku 1950 bola nahradená Európskou dohodou o hlavných cestách s medzinárodnou premávkou (AGR) z 15. novembra 1975 podpísanou v Ženeve. Dňa 30. 6. 1975 bolo v Malackách dokončené a správdzované prvé Stredisko údržby diaľnic na Slovensku, určené pre údržbu úseku D2 Bratislava – hranice SR/ČR. Dňa 12. 12. 1975 bol spozajzdený prvý diaľničný úsek D61 (v súčasnosti D1) Bratislava–Senec (obr. 5 a, b). Dňa 9. 12. 1977 bol spozajzdený prvý úsek diaľnice na strednom Slovensku, a to úsek D1 Ivachnová – Liptovský Mikuláš (obr. 6 a, b, c) [3, 4, 5, 8].

1980–1991

Sprejazdnenie súvislého diaľničného ťahu Praha–Brno–Bratislava v dĺžke 317,4 km dňa 7. 11. 1980 sa stalo skutočnosťou. Spojenie hlavných miest dvoch štátotvorných republík bolo dôležitým politickým, hospodárskym, ale aj spoločenským medzníkom. Dňa 25. 10. 1981 bol spozajzdený prvý úsek diaľnice na východnom Slovensku úsekom D1 Prešov–Ličartovce (obr. 7 a, b). Dňa 17. 12. 1983 bol spozajzdený Most Hrdinov Dukly (v súčasnosti Prístavný most) nad riekou Dunaj na diaľnici D61 (v súčasnosti D1) v Bratislave (obr. 8 a, b, c), ktorý využíva súčasne železničná aj cestná doprava. Dňa 26. 3. 1991 bol spozajzdený Most mládeže (v súčasnosti most Lafranconi) nad riekou Dunaj na diaľnici D2 v Bratislave (obr. 9 a, b, c) [4, 5, 8].

1993

Po dlhoročnom súžití sa Česká a Slovenská republika po vzájomnej dohode rozhodli odčleniť od spoločného štátu a k 1. januáru 1993 vznikli dva samostatné štátne útvary

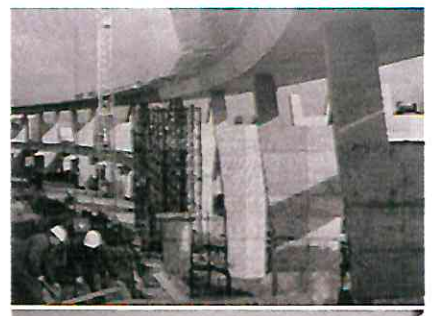


obr. 6 Prvý úsek diaľnice na strednom Slovensku D1 Ivachnová – Liptovský Mikuláš [8]

Slovenská republika a Česká republika. Zákonom č. 153/1993 Z. z. o Štátnom фонде cestného hospodárstva sa vytvárajú legisla-



obr. 7 Prvý úsek diaľnice na východnom Slovensku D1 Prešov–Ličartovce [8]

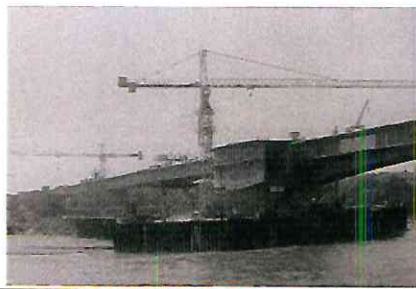


obr. 8 Most Hrdinov Dukly (v súčasnosti Prístavný most) nad riekou Dunaj na diaľnici D61 (v súčasnosti D1) v Bratislave [4, 8]

tívne podmienky na financovanie cestnej infraštruktúry v Slovenskej republike. V období od roku 1993 do roku 1995 diaľničná výstavba na Slovensku stagnovala z dôvodu prechodu financovania výstavby diaľnic z federálnych zdrojov v bývalom spoločnom štáte na republikové zdroje. Toto obdobie bolo dôležité z hľadiska vypracovania študijných podkladov, v ktorých sa prvýkrát definovala diaľničná sieť Slovenskej republiky v dĺžke 660 km a prezentovala financovateľnosť výstavby diaľnic na základe nákladovo–výnosovej analýzy [12].

1995–1996

Dňa 1. 1. 1995 vznikla rozpočtová organizácia Slovenská správa ciest zlúčením Riaditeľstva diaľnic Bratislava a časti Ústavu cestného hospodárstva a dopravy. Od 1. 1. 1996 boli do Slovenskej správy ciest včlenené Okresné správy ciest a Cestné investorské útvary a vznikla organizácia spravujúca majetok štátu v rozsahu diaľnic, rýchlostných ciest, ciest I., II. a III. triedy. Významným impulzom pre rozvoj diaľnic na Slovensku bolo schválenie tzv. Komplexného projektu prípravy a výstavby diaľnic vo februári 1996, ktorý stanovil dokončenie diaľničnej siete do konca roka 2005 [1, 12].



obr. 9 Most mládeže (v súčasnosti most Lafranconi) nad riekou Dunaj na diaľnici D2 v Bratislave [8]

1998–2003

Projekt dobudovania diaľničnej siete na Slovensku do roku 2005 sa už po krátkej dobe ukázal ako veľmi ambiciózný a už prvá korekcia sa objavila v Uznesení vlády SR č. 415 z 9. 6. 1998. Prínosom tohto uznesenia bolo, že aktualizoval rozsah diaľničnej siete v celkovej dĺžke 820 km. Uznesením vlády SR č. 236 z 24. marca 1999 bol ku koncepcii rozvoja diaľničnej infraštruktúry stanovený postup výstavby pre roky 1999 až 2002. Novým projektom výstavby diaľnic a rýchlostných ciest, ktorý schválila vláda SR svojim uznesením č. 162 z 21. 2. 2001, dochádza k definovaniu koridorov, zmene číslovania diaľničnej siete (na D1, D2, D3 a D4) a upresneniu plánovanej dĺžky diaľnic na 659 km. Vychádzajúc z Koncepcie rozvoja dopravy z roku 1993 uznesenie definuje aj koridory, číslovanie (na R1 až R6) a plánovanú dĺžku siete rýchlostných ciest na 874 km s možnosťou jej doplnenia. Taktiež stanovuje harmonogram výstavby diaľnic a rýchlostných ciest v rokoch 2001 až 2004 s výhľadom do roku 2006. Zákonom č. 553/2001 Z. z. o zrušení niektorých štátnych fondov bol k 1. 1. 2002 zrušený štátny fond cestného hospodárstva. V Správe o plnení nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest, ktorú vzala vláda na vedomie svojim uznesením č. 904 z 21. 8. 2002 bolo vyhodnotené plnenie harmonogramu postupu výstavby za obdobie február 2001 až máj 2002. V dôsledku nenaplnenia plánovaných cieľov vláda uložila aktualizovať nový projekt vý-

stavby diaľnic a rýchlostných ciest. Uznesením vlády SR č. 523 z 26. 6. 2003 k aktualizácii nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest vláda schválila aktualizáciu výstavby do roku 2006 a posúdila variantné riešenia financovania projektov. Dňa 29. 6. 2003 sa uskutočnilo spojzdenie úseku D1 Beharovce–Široké s prvým diaľničným tunelom Branisko (4 975 m) (obr. 10 a, b). Uznesenie vlády SR č. 827 z 3. 9. 2003 Projekt transformácie Slovenskej správy ciest podrobne rieši transformáciu v niekoľkých etapách s cieľom decentralizovania cest II. a III. triedy z vlastníctva štátu do vlastníctva samosprávnych krajov a založenia obchodnej spoločnosti pre diaľnice a cesty pre motorové vozidlá na základe úloh vyplývajúcich z uznesení vlády SR č. 728 z 25. 8. 1999 k návrhu koncepcie spolplatnenia užívateľov diaľnic, č. 1035 z 18. 9. 2002 k rozpracovaniu koncepcie spolplatnenia užívateľov diaľnic a ciest pre motorové vozidlá a č. 720 z 21. 8. 2003 k návrhu legislatívneho zámeru zákona na vytvorenie spoločnosti pre diaľnice a cesty pre motorové vozidlá [1, 12].

2004–2007

Od 1. mája 2004 je Slovenská republika členom Európskej únie a od 1. januára 2009 je aj členom Hospodárskej a menovej únie. Národná diaľničná spoločnosť, a. s., ktorej vlastníctvom sa stal štátom vložený majetok (diaľnice, rýchlostné cesty a cesty podľa schváleného plánu rozvoja diaľnic a ciest),



obr. 10 Úsek diaľnice D1 Beharovce–Široké s prvým diaľničným tunelom Branisko [8]

vznikla k 1. 2. 2005. Príjmom spoločnosti sa stali najmä prostriedky získané z výberu mýta, úhrad diaľničných známok a odplatného užívania prioritného infraštruktúrneho majetku. Uznesením vlády SR č. 445 z 8. 6. 2005 bola schválená Dopravná politika Slovenskej republiky do roku 2015. Dňa 3. 12. 2005 bol spojzdený úsek diaľnice D1 Bratislava, Viedenská cesta – Prístavný most ako prvý úsek diaľnice spolufinancovaný zo zdrojov EÚ. Dňa 23. 6. 2007 bol v Bratislave spojzdený prvý mestský diaľničný tunel (tunel Sitina) v rámci stavby D2 Lamač – Staré Grunty (obr. 11 a, b). Uznesením vlády SR č. 753 z 5. 9. 2007 bol schválený postup výstavby vybranej nadradenej cestnej dopravnej infraštruktúry formou PPP. Uznesením vlády SR č. 859 z 11. 10. 2007 bol schválený Program prípravy a výstavby siete ciest I. triedy na roky 2007–2010. Uznesením vlá-



obr. 11 Prvý mestský diaľničný tunel (tunel Sitina) v rámci stavby D2 Lamač – Staré Grunty [8]

dy SR č. 1048 z 19. 12. 2007 bol schválený Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2007–2010 [12].

2010–2014

Uznesením vlády SR č. 158 z 3. 3. 2010 bol schválený Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020. Dňa 30. 5. 2010 bola spojzdnená „Mestská estakáda“ v Považskej Bystrici v rámci diaľnice D1 Sverepec–Vrtižer (obr. 12 a, b). Uznesením vlády SR č. 457 z 6. 7. 2011 bol schválený Program pokračovania prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2011–2014. Spojzdenie prvého úseku rýchlostnej cesty R1 PRIBINA formou PPP (R1 Nitra – Tekovské Nemce) sa stáva realitou 28. 10. 2011 (obr. 13 a, b). Uznesením vlády SR č. 171 z 16. 4. 2014 bol schválený Operačný program integrovaná infraštruktúra 2014–2020 [12].



obr. 12 „Mestská estakáda“ v Považskej Bystrici v rámci diaľnice D1 Sverepec–Vrtižer [5, 8]

2017–2022

Vláda Slovenskej republiky svojim uznesením č. 13 z 11. januára 2017 schválila Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030. Uznesením vlády SR č. 110 z 13. 3. 2019 schválila Akčný plán rozvoja elektromobility v Slovenskej republike. Uznesením vlády SR č. 567 zo 16. 9. 2020 bol schválený návrh priorit vo výstavbe cestnej infraštruktúry. Diaľničný obchvat Bratislavy D4 a rýchlostná cesta R7 ako druhý projekt formou PPP na Slovensku sa sprevádzkoval postupne po etapách od 19. 7. 2020 do 13. 11. 2021 (obr. 14 a, b, c). Indikatívny Harmonogram prípravy a výstavby projektov cestnej infraštruktúry bol vládou SR vzatý na vedomie 12. 5. 2021. Uznesením vlády SR č. 117 z 23. 2. 2022 bolo schválené nové znenie po aktualizácii. Harmonogram obsahuje vecné a finančné plány



obr. 13 Prvý PPP projekt R1 Nitra – Tekovské Nemce [7, 15]

do roku 2030. Program Slovensko 2021–2027 schválila vláda SR svojim uzne-



obr. 14 Diaľničný obchvat Bratislavy D4 a Lužný most cez Dunaj [11, 14]

sením č. 426 z 28. 6. 2022. Európska komisia schválila tento program 23. 11. 2022 [12].

Od kongresu po kongres

Súčasná Slovenská cestná spoločnosť (SCS) nadväzuje na činnosť svojej predchodkyne – Silniční spoločnosti, ktorá bola založená 1934. Je pokračovaním činnosti Odbornej komisie pre cestné hospodárstvo založenej v roku 1963, ktorá sa v roku 1969 transformovala na Slovenský výbor cestnej spoločnosti ČSVTS. SCS je jednou zo zakladajúcich spoločností súčasného Zväzu slovenských vedecko-technických spoločností, ktorý vznikol 17. marca 1990. Naši predchodcovia, najmä Ing. Ivan Poliaček, CSc., Ing. Ján Novotný a Ing. Alojz Medvec boli spolupracovníci Prof. Ing. Dr. Josefa Špürka, DrSc. pri zabezpečovaní odbornej prípravy XIV. Svetového cestného kongresu AIPCR/PIARC, ktorý sa konal 12. – 25. septembra 1971 v Prahe [9]. Z odstupom času sa môžem domnievať, že aj výmena odborných poznatkov na tomto kongrese pomohla na-

VÍZIA ROZVOJA DOPRAVNÉHO SEKTORA DO ROKU 2030

Udržateľný integrovaný multimodálny dopravný systém, ktorý plní hospodárske, sociálne a environmentálne potreby spoločnosti a prispieva k hlbšiemu začleneniu a plnej integrácii Slovenskej republiky v rámci európskeho hospodárskeho priestoru.

Globálne strategické ciele boli nastavené v analógií k vyššie uvedenej vízii dopravného sektora Slovenskej republiky. Odrážajú trendy a potreby, ktoré sú ukotvené v európskych a národných strategických, popr. analytických dokumentoch.

STRATEGICKÝ CIEĽ 1 (SGC 1)

Zaistenie ekvivalentnej dostupnosti sídiel a priemyselných zón podporujúcich hospodársky rast a sociálnu inklúziu v rámci všetkých regiónov Slovenskej republiky (v národnej i európskej mierke) prostredníctvom nediskriminačného prístupu k dopravnej infraštruktúre a službám.

STRATEGICKÝ CIEĽ 2 (SGC 2)

Dlhodobý udržateľný rozvoj dopravného systému Slovenskej republiky s dôrazom kladeným na generovanie a efektívne využívanie finančných prostriedkov vo väzbe na reálne potreby používateľov.

STRATEGICKÝ CIEĽ 3 (SGC 3)

Zvýšenie konkurencieschopnosti dopravných módov v osobnej i nákladnej doprave (protipólov cestnej dopravy) nastavením zodpovedajúcich prevádzkových, organizačných a infraštruktúrnych parametrov vedúcich k efektívnemu integrovanému multimodálnemu dopravnému systému podporujúceho hospodárske a sociálne potreby Slovenskej republiky. Zvýšenie kvality dopravného plánovania v SR definovaním optimálnej cieľovej hodnoty delby prepravnej práce v podmienkach Slovenskej republiky a stanovenie krokov a nástrojov na jej dosiahnutie.

STRATEGICKÝ CIEĽ 4 (SGC 4)

Zvýšenie bezpečnosti (Safety) a bezpečnostnej ochrany (Security) dopravy vedúcej k trvalému zaisteniu bezpečnej mobility prostredníctvom bezpečnej infraštruktúry, zavádzanie nových technológií / postupov za využitia preventívnych a kontrolných mechanizmov.

STRATEGICKÝ CIEĽ 5 (SGC 5)

Zníženie negatívnych environmentálnych a negatívnych socioekonomických dopadov dopravy (vrátane zmeny klímy) v dôsledku monitoringu životného prostredia, efektívneho plánovania / realizácie infraštruktúry a znižovaním počtu konvenčne poháňaných dopravných prostriedkov, resp. využívaním ultimatívnych palív.

obr. 15 Vízia rozvoja a strategické globálne ciele dopravného sektora do roku 2030 [12]



obr. 16 Rozsah základnej siete diaľnic a rýchlostných ciest podľa [6]

Legenda

- D1 Bratislava/Petržalka – križovatka s D2 – Trnava – Trenčín – Žilina – Prešov – Košice – štátna hranica SR/Ukrajina
- D2 št. hranica ČR/SR – Kúty – Malacky – Bratislava – št. hranica SR/MR
- D3 Žilina – Kysucké Nové Mesto – Čadca – Skalité št. hranica SR/PR
- 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
- R1 Trnava – Nitra – Žarnovica – Žiar nad Hronom – Banská Bystrica – Ružomberok
- R2 Trenčín križovatka D1 – Prievidza – Žiar nad Hronom – Zvolen – Lučenec – Rimavská Sobota – Rožňava – Košice
- R3 št. hranica MR/SR Šahy – Zvolen – Žiar nad Hronom – Turčianske Teplice – Martin – Kraľovany – Dolný Kubín – Trstená – št. hranica SR/PR
- R4 št. hranica MR/SR – Milhošť – Košice – Prešov – Giraltovce – Svidník – št. hranica SR/PR
- R5 št. hranica ČR/SR Svrčinovec – križovatka s D3
- R6 št. hranica ČR/SR Lysá pod Makytou – Púchov
- R7 Bratislava – Dunajská Streda – Nové Zámky – Veľký Krtíš – Lučenec
- R8 R2 – Partizánske – Topoľčany – Nitra – R1

štartovať procesy vo vtedajšom Československu v oblasti rozvoja cestnej infraštruktúry. Dnes môžeme aj týmto príspevkom bilancovať pokrok, ktorý sme na Slovensku v období medzi pražskými kongresmi uskutočnili. Na Slovensku bol v roku 1971 v čase kongresu rozostavaný len jeden diaľničný úsek na budúcej diaľnici D2 Malacky – Bratislava v dĺžke 29,7 km. V roku 2023 sa môžeme pochváliť vybudovaním 545 km diaľnic, 318 km rýchlostných ciest, značným množstvom vybudovaných a zrekonštruovaných ciest I., II. a III. triedy, vybudovaním mnohých cestných obchvatov miest a obcí, vybudovaním unikátnych mostných objektov a tunelov. Možno poznamenať, že súčasná rozostavanosť diaľnic a rýchlostných ciest je v rozsahu 60,5 km. Všetky naše diaľnice využívajú inteligentné dopravné systémy a pri správe diaľnic a ciest využívame Slovenskou správou ciest spravovaný Informačný systém modelu cestnej siete s vlastnými aplikáciami slúžiacimi najmä na hospodárenie s cestnou sieťou.

Vízia budúceho rozvoja slovenského cestného staviteľstva

Neustály nárast dopravy aj na Slovensku nastoľuje nové otázky ako udržateľne, ekologicky a efektívne postupovať ďalej v našom úsilí pri správe súčasného cestného majetku a jeho rozvoji v súlade s dopravnou politikou štátu. V podmienkach Slovenska je strategickým dokumentom dlhodobého charakteru Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 – Fáza II, ktorý nastavil efektívny smer rozvoja dopravného sektora a určuje spôsob realizácie jeho rozvojovej vízie. Definovaná vízia a globálne strategické ciele tohto dokumentu sú znázornené na obr. 15. Súčasťou stratégie sú aj podrobne rozpracované strategické ciele podľa jednotlivých dopravných sektorov. Uznesením vlády SR č. 117 z 23. 2. 2022 bol schválený Harmonogram prípravy a výstavby projektov cestnej infraštruktúry – aktualizácia – nové znenie. Harmonogram obsahuje vecné a finančné plány do roku 2030. Treba ale povedať, že ide o plán viaczdrojového financovania cestnej in-

fraštruktúry najmä prostredníctvom štátneho rozpočtu, zdrojov z programov EÚ, vlastných zdrojov správcovských organizácií, úverových zdrojov a iných nešpecifikovaných zdrojov. Nosným cieľom v oblasti cestnej infraštruktúry naďalej ostáva dobudovanie základnej siete diaľnic a rýchlostných ciest uvedených v prílohe č. 2 zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov (obr. 16) [12]. V súčasnom období, t. z. do konca roka 2023, finišujeme s prácami v rámci končiaceho programovacieho obdobia EÚ a začíname už po schválení Programu Slovensko 2021–2027 Európskou komisiou (23. 11. 2022) v novom programovacom období. V rámci tohto nového programu sú pod gesciou Ministerstva dopravy SR stanovené politické ciele. Pre našu oblasť sú významné politický cieľ 2 – podpora udržateľnej multimodálnej mestskej mobility ako súčasť prechodu na hospodárstvo s nulovou bilanciou uhlíka, znižovanie energetickej náročnosti budov a revitalizácia území (brownfield) a politický cieľ 3 – dobudovanie diaľnic

a rýchlých ciest, modernizácia železníc, vodnej infraštruktúry a zlepšenie regionálnej dostupnosti [12, 13].

Záver

Každá osobná účasť na svetových cestných kongresoch PIARC je zážitkom pre odbornú komunitu ale aj pre čiastočne informovanú laickú verejnosť. Začiatky prípravy diaľnič-

ného a cestného programu súvisiaceho so Slovenskom siahajú už do roku 1935 ešte v rámci spoločnej Česko-slovenskej republiky. Historické obdobie prípravy ako aj výstavby týchto programov až po dnešok, boli poznamenané celospoločenskými historickými udalosťami, ale najmä snahou federálnych alebo národných vlád, investorov, projektantov, zhotoviteľov a správcov

realizovať postupne, krok po kroku diaľničný a cestný program. Článok dokumentuje pokrok Slovenska v období rokov 1971 až 2023 pri príprave, výstavbe a správe cestnej infraštruktúry. Mnoho plánovaných cieľov sa podarilo realizovať, ale niektoré z nich naďalej ostávajú pred nami.

ZDROJE

- [1] CHOCHOL, Š., LEHOVEC, F., POŠVÁŘ, J., RONDOŠ, L. Cesty a diaľnice I, ALFA, Bratislava 1989
- [2] ŠPŮREK, J. Silniční stavitelství I, SNTL/ALFA Praha 1972
- [3] LÍDL, V., POSPÍŠIL, P., SVOBODA, L., ŠVEJNA, P., ŠVARC, J., VOREL, V. a kol. Silnice a dálnice v České republice, Agentura Lucie, Praha 2009
- [4] Súkromný archív a fotoarchív Ing. Rudolfa Melcera, Ing. Ivana Janotku a Ing. Rudolfa Janotku
- [5] Propagačné materiály Riaditeľstva diaľnic Bratislava, Slovenskej správy ciest, Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s., Dopravoprojektu, a. s., Doprastavu, a. s., Váhostavu, a. s., Via Pribina Operations, a. s. (Granvia Construction a Granvia Operation), Zero Bypass Limited
- [6] Zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov
- [7] GSCHWENDT, I. Rýchlostná cesta R1 – projekty a stavby, JAGA GROUP, Bratislava 2013
- [8] VARGA, P., JANOTKA, R. Historické mílniky budovania diaľničného programu na Slovensku, Cestná konferencia 2019 (prednáška)
- [9] <http://www.cestnaspol.sk>
- [10] <http://www.ssc.sk>
- [11] <http://www.ndsas.sk>
- [12] <http://www.vlada.gov.sk>
- [13] <http://www.mindop.sk>
- [14] <http://www.d4r7-obchvatnula.com>
- [15] <http://www.viapribina.sk>

Mosty v České republice a ve Slovenské republice

Mosty jsou nedílnou součástí pozemních komunikací a je přirozené, že pořadatel Světového silničního kongresu představuje výběr mostních objektů v České republice a ve Slovenské republice. I když jsme samostatnými státy již třicet let, máme společnou historii od roku 1918 a jako Československo jsme pořádali i Světový silniční kongres v roce 1971. V následujícím výčtu se proto vrátíme nejprve k mostu, který byl tehdy ve stadiu rozestavěnosti uveřejněn na titulní straně publikace o silnicích v tehdejší Československu, mostu přes Nuselské údolí v Praze. Nuselský most byl otevřen pro silniční dopravu v roce 1973 a následující rok i pro provoz metra. Předkládáme i další významné stavby pro silniční a dálniční provoz i lávky pro pěší. Stejně jak v roce 1971 prezentovali naši předchůdci rozestavěný most, i my končíme mostem, který je ve stavbě a doplňuje soustavu krásných mostů přes Vltavu v Praze. Je to Dvorecký most, o němž se domníváme, že bude stejně jako Nuselský most za mnoho let naší chloubou. Slovensko se může pochlubit mnoha mosty jak v hlavním městě Bratislavě přes veletok Dunaj, tak mosty ve své hornaté krajině na severu. Před vámi je stručný popis výběru dvaceti mostů v obou našich republikách.