

# KONCEPCIA RÝCHLOSTNÝCH CIEST ( R ) A JEJ NAVIAZANIE NA KONCEPCIU DIAĽNIC ( D )

Vzhľadom k tomu, že diaľnica obsluží len časť územia SR, bola koncepcia výstavby diaľnice doplnená o sieť rýchlostných ciest, ktorá spolu s diaľnicou zabezpečí požiadavky pre nadštandardnú cestnú sieť, ktorá pokryje celé územie SR.

Rozsah diaľničnej siete a siete rýchlostných ciest Slovenska bol schválený uznesením vlády SR č. 162 z roku 2001 „Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest“, ktoré definoval diaľničnú sieť tvorenú diaľničnými ťahmi D1, D2, D3 a D4 a sieť rýchlostných ciest ťahmi R1, R2, R3, R4, R5 a R6 s možnými ďalšími rýchlostnými ťahmi v ďalekom výhľade a uznesenie vlády SR č.523 z júna 2003 „Aktualizácia nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest“, ktoré prakticky rozšírilo sieť rýchlostných ciest o rýchlostný ťah R7. Uznesenie vlády č. 882/2008 z 3.12.2008 upravuje diaľničný ťah D4, upravuje rýchlostný ťah R1, spresňuje a dopĺňa sieť rýchlostných ciest o ďalší rýchlostný ťah R8. (viď ďalej).

Sieť diaľnic je podľa UV č. 882/2008 definovaná nasledovnými ťahmi:

- D1 – Bratislava (Petržalka – križovatka s D2) – Trnava – Trenčín – Žilina – Prešov – Košice – štátna hranica SR / Ukrajina,
- D2 – štátna hranica ČR / SR Kúty- Malacky – Bratislava - štátna hranica SR / MR,
- D3 – Žilina – Kysucké Nové Mesto – Čadca – Skalité štátna hranica SR/PR,
- D4 – štátna 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.

Celková plánovaná dĺžka diaľnic predstavuje spolu cca 705 km.

Sieť rýchlostných ciest je podľa UV 882/2008 definovaná nasledovnými ťahmi:

- R1 – Trnava – Nitra – Žarnovica – Žiar nad Hronom – Zvolen – Banská Bystrica - Ružomberok,
- R2 – Trenčín križovatka D1 – Prievidza – Žiar nad Hronom –Zvolen – Lučenec – Rimavská Sobota – Rožňava – Košice,
- R3 – št. hr. MR / SR Šahy – Zvolen – Žiar nad Hronom – Turčianske Teplice – Martin – Kľačany – Dolný Kubín – Trstená – št. hr. SR/PR,
- R4 – št. hr. MR / SR – Milhošť – Košice – Prešov – Giraltovce - Svidník –št. hr. SR/PR,
- R5 – št. hr. ČR/SR Svrčinovec – križovatka s D3,
- R6 – št. hr. ČR/SR Lysá pod Makytou – Púchov,
- R7 – Bratislava – Dunajská Streda – Nové Zámky – Veľký Krtíš – Lučenec,
- R8 – Nitra – Topoľčany – Partizánske – križovatka s R2.

Celková plánovaná dĺžka rýchlostných ciest predstavuje spolu cca 1160 km.

V ďalekom výhľade môže byť v súlade s Koncepciou územného rozvoja Slovenska (KURS 2001) ďalej posudzované doplnenie siete rýchlostných ciest o cestné ťahy:

- Bratislava – Senec – Sereď,
- Kapušany – Ubl'a – št. hr. SR / Ukrajina ,
- D1 – Hlohovec – Nitra – Nové Zámky – Komárno – št. hr. SR / MR,
- Lučenec – Fil'akovo – št. hr. SR / MR,

Koncepcia výstavby diaľnic v SR bola akceptovaná a zapracovaná do záverov na II. Paneurópskej konferencii na Kréte v roku 1994 a na III. v Helsinkách v roku 1997 podľa ktorých Projekt TEN ( Pred vstupom Slovenska do EÚ išlo o Projekt TINA) na území Slovenskej republiky

pozostáva z nosnej a doplnkovej siete.

Nosnú sieť tvoria tri krétsko – helsinské dopravné koridory :

. koridor č. IV. (D2) – Berlín/Norimberg – Praha – Kúty – Bratislava – Budapešť –  
Istanbul,

. koridor č. Va. (D1) – (Terst) – Bratislava – Žilina – Košice – Užhorod – (Lvov),

. koridor č. VI. (D3) – Gdaňsk – Katovice – Skalité – Žilina.

Doplnkovú sieť tvoria dva severojužné dopravné koridory :

. stredný koridor (R3) – Martin – Turčianske Teplice – Zvolen – Šahy – št. hr. SR / MR  
– Budapešť,

. východný koridor (R4) – Rzeszów – Vyšný Komárnik – Prešov – Košice – Milhost' –  
št. hr. SR / MR – Miskolc.

Z uvedeného je zrejmé, že je opodstatnené uvažovať s diaľničnou sieťou v trasách nosnej siete TEN, keďže táto sieť je v zásade kompatibilná s najvýznamnejšími dopravnými koridormi Slovenska a so sieťou rýchlostných ciest doplnujúcou diaľničnú sieť o ďalšie z medzinárodného i vnútroštátneho hľadiska významné cestné dopravné spojenia v smere sever – juh a západ – východ, vrátane doplnkových koridorov TEN.

Celková dĺžka plánovanej diaľničnej siete je cca 705 km, čo pri rozsahu cestnej siete 17 510 km ( cesty I., II., a III. triedy ) predstavuje cca 4%. Z celkových dopravných výkonov na celej cestnej sieti tvorí podiel dopravných výkonov na už prevádzkovaných úsekoch diaľnic cca 14% (r. 2005) a po jej dobudovaní bude tvoriť do cca 20 - 25 %. Zostatok dopravných výkonov sa bude realizovať na ostatnej cestnej sieti.

Celková dĺžka plánovanej siete rýchlostných ciest je cca 1160 km, čo z dnešného rozsahu celej cestnej siete predstavuje cca 6,6%. Dá sa preto predpokladať, že sieť rýchlostných ciest preberie obdobný podiel z celkových dopravných výkonov cestnej siete ako diaľnica.

Výhľadové – nadštandardné riešenie cestnej siete na celom území SR je preto z uvedených dôvodov odôvodnene plánované riešiť diaľničnou sieťou previazanou sieťou rýchlostných ciest.

Doplnením diaľnice sieťou rýchlostných ciest sa zabezpečí rovnomerné pokrytie územia SR cestnými komunikáciami s obmedzeným prístupom, resp. cestami s nadštandardným jazdným komfortom.

Sieť rýchlostných ciest spolu s diaľničnou sieťou bude tvoriť ucelenú a integrálnu sieť ciest na najvyššej kvalitatívnej úrovni. Jej rozsah bude predstavovať spolu cca 1865 km, pričom sa ešte v ďalekom výhlade uvažuje s ďalšími rýchlostnými ťahmi. Takto postavená nadštandardná sieť diaľnic a rýchlostných ciest, ktorá predstavuje cca 10,6% z celkového rozsahu súčasnej cestnej siete, by mohla prevziať odhadom až 40% dopravných výkonov cestnej dopravy.

Po vybudovaní celej plánovanej siete diaľnic a rýchlostných ciest na Slovensku bude dostupnosť tejto siete z prevažnej väčšiny územia do 30 minút ( za predpokladu doplnenia siete „R“ napr. aj o uvažovaný ťah v úseku R4 – Lipníky – Vranov – Humenné – Ubl'a – št. hr. SR / UA).

Vzhľadom na dopravný komfort, ktorý poskytujú rýchlostné cesty, je preto tiež opodstatnené uvažovať so sieťou rýchlostných ciest v prvom rade v koridoroch ciest s medzinárodnou dopravou (cesty "E"), resp. v koridoroch doplnkovej siete TEN. Takéto zaradenie zároveň prioritne rieši najzaťaženejšie cestné ťahy, ktorými sú najmä medzinárodné ťahy E50, E65 a E75, ďalej cesty E77, E71, E371, E571 a E572.

„Porovnanie charakteristiky diaľnice (D) a rýchlostnej cesty (R)“

„Diaľnica (D) je cestná komunikácia na dopravné spojenie medzi dôležitými centrami štátneho a medzinárodného významu, smerovo rozdelená, s obmedzeným prístupom, s obmedzeným

pripojením, vyhradená na premávku motorových vozidiel s určenou povolenou rýchlosťou podľa osobitného predpisu; jej križovanie a križovatky s ostatnými komunikáciami sú len mimoúrovňové.“(STN 736100)

Diaľnica môže začínať a končiť na štátnej hranici (s predpokladom pripojenia na D alebo R susediaceho štátu), alebo na cestnej komunikácii rovnakého dopravného významu (diaľnici).

Začiatok staničenia je vždy na štátnej hranici, alebo na cestnej komunikácii rovnakého dopravného významu.

Poznámka: Podľa Oznámenia MZV č. 162/2000 Z.z., ktorým v SR nadobudol platnosť „Dohovor o hodnotení vplyvov na ŽP presahujúci štátne hranice“, prijatý európskymi štátmi v Espoo (Fínsko) v r. 1991 „diaľnica“ znamená cestu, ktorá je špeciálne určená a vybudovaná na premávku motorových vozidiel, ktorá neslúži na obsluhu príslušného majetku a ktorá

- a) s výnimkou jednotlivých vymedzených miest alebo dočasne, má jednotlivé jazdné pruhy pre premávku v oboch smeroch od seba oddelené deliacim pásmom, ktorý nie je určený na premávku, alebo výnimočne iným značením;
- b) nemá úrovňové križovanie s inou cestou, železnicou alebo električkovou traťou, alebo chodníkom a
- c) je označená dopravnou značkou ako diaľnica.

cestnej premávky, s mimoúrovňovými, výnimočne úrovňovými križovaniami a križovatkami.“(STN 736100)

Rýchlostná cesta môže začínať a končiť na štátnej hranici (s

„Rýchlostná cesta (R) je cestou pre motorové vozidlá s obmedzeným pripojením a prístupom, vyhradená na premávku motorových vozidiel s konštrukčnou rýchlosťou určenou platnými pravidlami predpokladom pripojenia na R alebo D susediaceho štátu), alebo na cestnej komunikácii vyššieho, alebo rovnakého dopravného významu (diaľnici, rýchlostnej ceste).

Začiatok staničenia je vždy na štátnej hranici, alebo na cestnej komunikácii vyššieho, alebo rovnakého dopravného významu.

Poznámka: Podľa Oznámenia MZV č. 162/2000 Z.z., ktorým v SR nadobudol platnosť „Dohovor o hodnotení vplyvov na ŽP presahujúci štátne hranice“, prijatý európskymi štátmi v Espoo (Fínsko) v r. 1991 „rýchlostná cesta“ znamená cestu vyhradenú na premávku motorových vozidiel, prístupnú len cez mimoúrovňové alebo riadené križovatky, na ktorej je predovšetkým v jazdnom pruhu zakázané zastavenie a státie.

Je dôležité uviesť, že z hľadiska kapacity sú diaľnice a štvorpruhové rýchlostné cesty pri rovnakej návrhovej rýchlosti prakticky rovnocenné cestné komunikácie. Základnou odlišnosťou sú „mäkšie“ návrhové technické parametre rýchlostných ciest najmä v pahorkovitom a v horskom území, čo sa prejavuje pozitívne najmä v ekonomike stavby. Napr. rozpätie návrhovej rýchlosti u diaľnic je 80 – 140 km/h, zatiaľ čo u rýchlostných ciest je to 60 – 120 km/h.

Ďalšou výhodou rýchlostných ciest je, že sa môžu realizovať v závislosti na požadovanej výkonnosti v niekoľkých etapách, a to napr. najprv ako dvojpruhové (resp. štvorpruhové) cesty s neobmedzeným prístupom kategórie C s rýchlostnými smerovými a výškovými parametrami, ale v tejto etape tiež s úrovňovými križovatkami, s neskorším možným rozšírením na štvorpruhové cesty s neobmedzeným prístupom a až v poslednej etape na rýchlostné cesty (dvojpruhové, resp. štvorpruhové) s obmedzeným prístupom. Takýto, alebo obdobný etapovitý variabilný postup umožňuje technicky a ekonomicky racionálne riešenie.

Diaľnicu možno považovať za diaľnicu iba v tom prípade, ak sa vybuduje hneď v plnom profile, t.j. ako štvorpruh a s plnou vybavenosťou. Polovičný profil diaľnice nie je diaľnicou (norma nepozná dvojpruhovú diaľnicu) a v tom prípade je možné hovoriť len o dvojpruhovej rýchlostnej ceste v trase budúcej diaľnice. Oproti diaľnici je možné rýchlostnú cestu realizovať i na viac než dve etapy. Obdobne aj vybudovanie vybavenosti rýchlostnej cesty ( odpočívadlá, čerpacie stanice PHM, reštauračné a iné služby atď. ) je možné tiež časovo rozložiť na niekoľko etáp.

To znamená, že zatiaľ čo investíciu pre stavbu diaľničnej kategórie je nutné preinvestovať naraz, realizáciu rýchlostnej cesty je možné rozložiť stavebne a investične na 10-20 i viac rokov, pružne prispôsobujúc priečnu etapizáciu výstavby narastajúcej intenzite dopravy, požadovanej dopravnej výkonnosti a bezpečnosti, ako i ekonomickým možnostiam.

Táto skutočnosť umožňuje veľmi efektívne využívať investičné prostriedky určené na výstavbu nadradenej cestnej infraštruktúry a realizovať jej výstavbu rýchlejšie na celom území SR a vytvoriť tak porovnateľné podmienky pre ekonomický rozvoj všetkých regiónov v SR v čo najkratšom čase.

V uvedenom zmysle je rozvoj siete diaľnic a rýchlostných ciest z hľadiska realizácie možný podľa nasledovných zásad:

diaľnice budovať s funkčným významom diaľničnej siete, podľa rastu intenzity dopravy vo výhľade v zásade s plným profilom v kategórii podľa aktualizovanej STN 736101 (júl 2008) od D24,5 až po D33,5.

rýchlostné cesty budovať podľa kapacitných podmienok a intenzity dopravy ako dvojpruhové, alebo štvorpruhové rýchlostné cesty, resp. po zvážení ekonomických podmienok a ekonomickej efektívnosti stavby je možné realizovať v prvej etape cestu s neobmedzeným prístupom (kat. C) a až v ďalšej etape podľa výhľadových prepravných podmienok ju dobudovať na rýchlostnú cestu v definitívnom šírkovom usporiadaní podľa znenia aktualizovanej STN 73 6101 v kategórii od R11,5 až po R32,5.

V tejto súvislosti je treba konštatovať na margo aktualizovanej STN 736101 (júl 2008) nedostatočné určenie kategórií u ciest I. triedy, čo bude potrebné doplniť.

Ako limit pre možnosť ekonomicky výhodnej etapovitej realizácie rýchlostných ciest vo vzťahu k ich definitívnej funkcii a šírkovému usporiadaniu sa ponúka pri súčasných problémoch pri získavaní finančných zdrojov i možnosť uvažovať s kratším návrhovým obdobím pre rýchlostnú cestu, napr. 10 rokov. Z toho vyplýva, že ak napr. kapacita posudzovaného polovičného dvojpruhového šírkového usporiadania zvolenej kategórie cesty v prvej etape bude prekročená do 10-tich rokov, je potrebné riešiť ju v definitívnom, t.j. v štvorpruhovom šírkovom usporiadaní, v opačnom prípade v prvej etape ako dvojpruh. Návrhové obdobie podľa STN 736101 je 20 rokov. To znamená, že z ekonomických dôvodov by mohla byť časová postupnosť realizácie plného profilu navrhovaná odlišne oproti uvedenej STN skrátením návrhového obdobia, čo by umožnilo rýchlejšiu realizáciu plánovanej nadštandardnej cestnej siete. Muselo by však ísť o výnimku z STN 736101.

#### „Postavenie rýchlostných ciest v našej legislatíve“

V názvoslovnej norme STN 736100 je pomenovanie tohto typu cestnej komunikácie uvedené správne ako „rýchlostná cesta (RC) (cesta pre motorové vozidlá)“ a nie ako sa často používa „rýchlostná komunikácia“.

Pojem „rýchlostná cesta“ je používaný i v ostatných už aktualizovaných cestných technických normách, napr. v STN 736101( Projektovanie ciest a diaľnic), STN 736102 (Projektovanie križovatiek na pozemných komunikáciách), ako i v uznesení vlády č. 162/2001 ( Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest).

V zákone 135/1961 Zb. (Cestný zákon), v zákone 315/1996 (Zákon o premávke na pozemných komunikáciách) a jeho vykonávacej vyhláške 225/2004 bol do 1.2.2009 používaný výlučne pojem „cesta pre motorové vozidlá“. Z porovnania definícií oboch pojmov vyplýva, že sú významovo a obsahovo zhodné. Všeobecne vládla názorová zhoda v tom, že pomenovanie je potrebné v legislatíve zjednotiť a priblížiť ho európskym názvom, čomu zodpovedá pojem „rýchlostná cesta“. Zjednotenie pomenovania na „rýchlostná cesta“ v celej legislatíve však bolo podmienené aj premietnutím do zákona 135/1961 Zb, tz. cestného zákona.

Uvedené rozpory a nejasnosti v legislatíve boli odstránené prijatím zákona – Zákon o cestnej premávke č. 8/2009 Z.z. zo dňa 16.1.2009 a s účinnosťou od 1.2.2009. Uvedený zákon okrem iného zaviedol termín „rýchlostná cesta“ a súčasne v tomto zmysle aktualizoval aj zákon 135/1961 Zb. (tz. cestný zákon). Vykonávanie zákona č. 8/2009 Z.z. je stanovené vyhláškou č.9/2009.

Kategória rýchlostných ciest, t.j. ciest s obmedzeným prístupom dopravy je známa z STN 736101 Projektovanie ciest a diaľnic ešte z roku 1985 a v koncepčných dokumentoch o rozvoji cestnej siete sa kategória rýchlostných ciest uplatňuje výraznejšie už na konkrétne cestné ťahy v

uznesení vlády SR č. 166 z roku 1993.

V novej STN 736101 z júla 2008 pre projektovanie ciest a diaľnic z roku 2003 máme v súčasnosti až 7 diaľničných kategórií, ( D24,5, D25,5, D26,5, D31,5, D32,0, D32,5, a D33,5. ) a 7 kategórií rýchlostných ciest ( R11,5, R22,5, R24,5, R25,5, R29,5, R31,5, R32,0 a R32,5 ). Nový návrh STN teda rozširuje ponuku diaľničných a rýchlostných kategórií. Dôvod rozšírenia počtu kategórií je už z uvedených ekonomických, ale i z dopravných dôvodov. Štvorpruhové rýchlostné cesty poskytujú porovnateľnú dopravnú výkonnosť a jazdný komfort s diaľnicou, ale pre svoje takpovediac „mäkšie“ technické ( pozri poznámku) parametre najmä v pahorkovitom a v horskom teréne, sú výhodnejšie z ekonomického hľadiska. Ich najväčšou výhodou je ako už bolo uvedené, najmä možnosť ich realizácie na niekoľko etáp.

Poznámka: Aktualizovaná norma STN 736101 v tabuľke 6 – „Návrhové rýchlosti podľa druhu územia a najvyššie dovolené sklony „s“ základných kategórií cestných komunikácií“ umožňuje použitie odlišných technických parametrov D a R pri tom istom šírkovom usporiadaní podľa návrhovej rýchlosti a v závislosti na charaktere územia.

### „Rýchlostné cesty v prevádzke“

V súčasnej dobe máme na Slovensku v prevádzke len okolo 100 km rýchlostných ciest, t.j. ciest s obmedzeným prístupom, resp. ciest označených dopravnou značkou D32 – cesta pre motorové vozidlá. Od 1.2.2009 by mali byť tieto cesty označené ako rýchlostné cesty a označené ako R1, R2 atď.

Väčšina uvedených úsekov ciest sa realizovala, resp. pripravovala ešte pred uznesením vlády 162/2001 ako cesty I. triedy kategórie „C“ a nie ako rýchlostné cesty v dnešnom ponímaní. Pre podobnosť technických parametrov s rýchlostnými cestami boli zaradené a spoplatnené ako súčasť plánovaných rýchlostných ťahov. Táto skutočnosť vyvolala preto dodatočne okrem zmeny dopravného značenia potrebu doriešiť niektoré trasy pre dopravu, ktorá z rôznych dôvodov nebude môcť použiť rýchlostnú cestu, ako aj úpravu niektorých stavebno – technických parametrov, najmä u vetiev mimoúrovňových križovatiek, rozmiestnenie a pripojenie odpočívadiel a pod..

### „Potreba jednoznačnej koncepcie rýchlostných ciest“

Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest schválený vládou SR uznesením č. 162 z 21.2.2001 definoval a potvrdil sieť diaľnic v dĺžke 659km a plánovanú dĺžku rýchlostných ciest v dĺžke 874 km. Na rozdiel od diaľnice záväzne definoval ťahmi R1 až R6 však len (i keď rozhodujúcu) časť plánovaných rýchlostných ciest. Táto sieť bola v roku 2003 uznesením vlády č. 523 doplnená o ťah R7 v dĺžke 234 km. Najnovšie Uznesenie vlády č. 882/2008 z 3.12.2008 upravuje diaľničný ťah D4, upravuje rýchlostný ťah R1, spresňuje a dopĺňa sieť rýchlostných ciest o ďalší rýchlostný ťah R8. (viď prehľad v úvode).

Niektoré ďalšie plánované rýchlostné cestné ťahy z UV č. 162/2001 ešte nie sú určené záväzne, keďže sa o nich hovorí v projekte v tom zmysle, že ich zaradenie do siete rýchlostných ciest bude posudzované v ďalekom výhľade. Z pohľadu dlhodobého plánovania je však potrebné celý plánovaný rozsah siete rýchlostných ciest čo najreálnejšie zapracovať do územných plánov, ktoré sa v súčasnej dobe vypracovávajú, resp. pravidelne revidujú na výhľadové obdobie niekoľkých rokov ( napr. Koncepcia územného rozvoja Slovenska, ÚP VUC, atď. ). Tam musí byť koncepcia cestnej siete najmä diaľnic a rýchlostných ciest plánovaná v predstihu a jednoznačne, najmä z dôvodov potrebnej územnej rezervy a vyhodnotenia dopadov na životné prostredie, čo vyžaduje časovo náročnú predprojektovú prípravu pre jednoznačnú stabilizáciu trasy v území a stavebnú uzáveru.

Obdobne je potrebné koncepciu poznať jednoznačne i pre dnes, resp. v najbližšej dobe realizované najmä väčšie stavby v koridoroch rýchlostných ciest, aby ich technické riešenie a parametre, preložky ciest, mostné objekty, preložky inž. sietí atď. boli reálne využiteľné na dobudovanie rýchlostnej cesty v konečnej podobe i po dlhšom časovom odstupe. V neposlednom

rade dopravné plánovanie rýchlostných ciest má priamy vplyv aj na dopravné plánovanie ciest I. triedy najmä tých, ktoré sú trasované v súbahu.

Potrebu schválenej komplexnej a jednotnej koncepcie rozvoja cestnej siete treba zdôrazniť tiež preto, lebo ak porovnáme napr. územné plány Veľkých územných celkov (VÚC), schválenú Koncepciu územného rozvoja Slovenska 2001 a vládou aktualizovaný a schválený projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest z roku 2009 a ďalšie rozvojové dokumenty, vrátane v súčasnej dobe aktualizovaných územných plánov Veľkých územných celkov a územné plány miest a obcí zistíme, že sú v nich ešte stále mnohé nepresnosti a nejasnosti a nie je zabezpečená jednotná koncepcia plánovaného rozvoja cestnej siete, čo môže viesť k nesprávnym riešeniam a tým i k neefektívnemu vynakladaniu investičných prostriedkov.

Dôsledkom týchto problémov je, že sa zdržuje legalizácia prípravy stavieb a rozhodnutia o začatí ich realizácie.

#### „Stav prípravy a realizácie rýchlostných ciest“

Je potrebné ďalej pokračovať v rozpracovávaní uznesenia vlády č.882/2008 dôslednou analýzou súčasného stavu cestnej siete z pohľadu vývoja dopravnej intenzity a jej prognózy, dopravnej nehodovosti a dopravnej výkonnosti. Je potrebné určiť prioritné cestné koridory, ťahy a stavby, navrhovať etapizáciu výstavby, zabezpečiť dôslednú predprojektovú prípravu s jednoznačne určeným variantom spĺňajúcim dopravné, environmentálne a ekonomické požiadavky, t.j. stabilizovať trasy rýchlostných ciest a predovšetkým mať jasnú stratégiu financovania, z ktorej sa následne odvíja reálny program projektovej prípravy a realizácie stavieb.

V poslednom rade sú súčasťou koncepcie i uzavreté a obojstranne výhodné medzištátne dohody o medzinárodnej doprave a hraničných priechodoch a najmä o smerovaní tranzitnej kamiónovej dopravy cez naše územie, ako i cezhraničná koordinácia územných plánov VÚC.

Ďalšia príprava rýchlostných ciest musí v súčasnej dobe vychádzať z výsledkov celoštátneho sčítania dopravy z roku 2005, ako i zo smerového sčítania dopravy v roku 2007.

Pre záväznosť koncepcie rýchlostných ciest je dnes mimoriadne dôležité po prerokovaní požiadaviek VÚC spresniť celú plánovanú sieť rýchlostných ciest výberom definitívneho variantu a zapracovať ju ako aktualizáciu do Koncepcie územného rozvoja Slovenska, ktorá bola ako už bolo uvedené, v októbri 2001 schválená vládou SR. Uvedená KURS 2001 bola v máji 2003 doplnená vypracovaním Dopravného generelu SR, ktorého prerokovanie pre záväznosť pripomienok a výhrad zo strany SSC a MDPT SR nebolo z pohľadu SSC podnes uzavreté. Aj z tohto dôvodu v uplynulom období prebiehali mnohé zložité rokovania medzi SSC resp NDS a.s. a jednotlivými samosprávnymi krajinami, ktoré vypracovávali Zmeny a doplnky k územným plánom z obdobia r. 1998 a nejednotné stanoviská najmä ku koncepcii trasovania rýchlostných ciest boli kompromisne riešené ponechaním, alebo dokonca rozšírením doterajších, o ďalšie nevyhodnotené variantné riešenia. Táto skutočnosť však v konečnom dôsledku zdržuje a komplikuje prípravu a realizáciu siete rýchlostných ciest.

Je dôležité, aby koncepcia celej cestnej siete a osobitne diaľnic a rýchlostných ciest v požiadavkách jednotlivých VÚC vychádzala a zohľadňovala potreby a požiadavky všetkých VÚC a bola tak zabezpečená jednotná dopravná politika štátu a jej kompatibilita s európskou cestnou sieťou.

#### „Prehľad základných dokumentov týkajúcich sa rozvoja rýchlostných ciest“

Koncepcia výstavby rýchlostných ciest na Slovensku vychádza najmä zo strategických rozvojových dokumentov, ktorými sú predovšetkým :

Koncepcia rozvoja dopravy z r. 1993 ( UV č. 166/1993 )

Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest z r. 2001 ( UV č. 162/2001 )

Koncepcia územného rozvoja Slovenska – 2001 ( KURS 2001, UV č. 1033/2001 )

Aktualizácia nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest ( UV č. 523/2003 )

Harmonogram začatia a odovzdania stavieb do užívania v období 2004 – 2008 ( UV

č.1051/2004)

UV č. 1084/2007 Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2007 - 2010.

UV č. 882/2008 Správa o plnení programu prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2007 – 2010.

„Problematika tzv. „súbežných“ ciest“

Diaľnica (D) a rýchlostné cesty (R) ako vyplýva z ich definície, dopravného významu a dopravnej charakteristiky, sú cestami pre motorové vozidlá s obmedzeným prístupom. To znamená, že doprava ktorá nesmie, či nemôže použiť diaľnicu, alebo rýchlostnú cestu, musí voliť na dosiahnutie svojho cieľa jazdy inú trasu, ktorá nemá pre ňu obmedzenia súvisiace s určenými technickými podmienkami pre vozidlo, so spolplatnením použitia D a R a pod. V tejto súvislosti sa zaužíval pojem „súbežná“ cesta. Ide vlastne o alternatívnu možnosť dosiahnutia toho istého cieľa použitím ostatnej cestnej siete a samozrejme nemusí ísť v pravom slova zmysle o paralelný „súbeh“. Vzhľadom k tomu, že na diaľnici a rýchlostných cestách sú okrem uvedených technických obmedzení ešte i obmedzenia súvisiace so vzdialenosťou križovatiek a tým sťažnou – obmedzenou priamou dopravnou obsluhou príslušného územia, je potrebné sa súčasne s návrhom trasy D či R z uvedených dôvodov vážne zaoberať aj alternatívnou, či súbežnou trasou.

Základná sieť plánovaných rýchlostných ciest bola stanovená uznesením vlády 162/2001 a spresnená zatiaľ posledným UV č. 882/2008 z 3.12.2008. Bola situovaná do dopravných koridorov medzinárodného a vnútroštátneho významu. Túto významnú dopravnú funkciu v týchto koridoroch plnia dnes a budú plniť do vybudovania siete R cesty I triedy, ktoré sú zväčša súčasne medzinárodnými E – ťahmi.

Problematika súbežných ciest bola zvýraznená najmä tým, že do siete plánovaných rýchlostných ciest boli pojaté niektoré novšie úseky ciest, ktoré po menších úpravách boli alebo budú môcť byť označené a prevádzkované ako rýchlostné cesty, keďže v zásade spĺňajú technické podmienky. Ide napr. o úsek (R1) Trnava – Sereď - Nitra, ktorý bol vyprojektovaný a realizovaný ako rekonštrukcia cesty I/51, ďalej úsek (R2) Šášovské Podhradie – Budča vybudovaný ako rekonštrukcia cesty I/50 a niektoré ďalšie stavby. Keďže tieto stavby boli realizované ako rekonštrukcie existujúcich ciest I. triedy, t.j. ciest s neobmedzeným prístupom pre všetku i nemotorovú dopravu, problém súbežných, či alternatívnych ciest nebol vtedy aktuálny.

Uvedené cesty boli rekonštruované v značnom rozsahu využitím cestného telesa pôvodnej cesty a tým, že tieto rekonštruované cesty I. triedy boli pojaté do siete rýchlostných ciest, zvýraznil sa problém súbežných ciest najmä tam, kde nie je iná možnosť a súbeh sa musí nákladne dobudovať, alebo tam, kde súbeh je možný len po cestách III. triedy s nevyhovujúcim stavebno – technickým stavom a ktorý navyše prechádza obcami. Zvýšená intenzita dopravy na takomto súbehu vyvoláva pochopiteľne negatívne reakcie občanov a predstaviteľov štátnej správy a samosprávy na všetkých stupňoch, s požiadavkami na preložky ciest a budovanie obchvatov, resp. na vybudovanie nového súbehu mimo intravilán.

Keďže tento problém nevzniká tam kde trasa rýchlostnej cesty nezaberá teleso súčasnej cesty, ponúka sa zjednodušený záver, že je oveľa výhodnejšie z niekoľkých dôvodov (pozri ďalej) realizovať rýchlostnú cestu v novej trase.

To znamená, že pri príprave a výstavbe siete rýchlostných ciest je vhodné vychádzať zo zásadného koncepčného princípu, ktorý spočíva v tom, že sieť rýchlostných ciest nebudujeme (až na zdôvodnené výnimky) prestavbou existujúcej cestnej siete I. triedy, ale že obdobne ako u diaľnice, výstavbou siete rýchlostných ciest rozširujeme existujúcu cestnú sieť o nadštandardnú a dopravne komfortnejšiu časť.

„Kategória „súbežnej“ cesty“

Pri problematike súbežných ciest je potrebné venovať pozornosť stanoveniu okamžitej resp. výhľadovej kategórii cesty v zmysle STN 736101. Z uvedenej STN vyplýva, že na cestách I. triedy

medzinárodného významu („E“) je treba uplatniť šírkové usporiadanie cesty min. v kategórii C 11,5. V súlade s uvedenou normou sa v praxi dlhé roky uplatňuje zásada, že cestám I. triedy je spravidla prisudzovaná ako východzia kategória C11,5, cestám druhej triedy C9,5 a cestám III. triedy C7,5, pričom sa samozrejme prihliada na požadovanú výkonnosť, ekonomiku, ale i na homogenitu cestného ťahu.

Vybudovaním diaľnice a rýchlostných ciest sa situácia na súbežných cestách mení v tom, že diaľnica a rýchlostné cesty preberajú funkciu medzinárodných cestných ťahov a preberajú na seba i prevažnú časť dopravy. Týmto zákonite prichádza na cestách súbežných s diaľnicou, resp. s rýchlostnou cestou k poklesu súčasnej, ale i výhľadovej intenzity dopravy a preto z dopravného a z ekonomického hľadiska už kategória C 11,5 nie je často zdôvodniteľná.

Preto, pokiaľ sa navrhuje na súbežných cestách zmena kategórie z C11,5 na kategóriu C 9,5, je táto zmena vo všeobecnosti opodstatnená, je však potrebné k takýmto rozhodnutiam pristupovať individuálne, po predchádzajúcej analýze o plánovanom rozvoji územia a následne požadovanej dopravnej výkonnosti súbežnej cesty. Plánovaný rozvoj územia môže znamenať vo výhľade popri diaľnici, či rýchlostnej ceste potrebu vybudovania nielen kategórie C11,5, ale i štvorpruhovej súbežnej cesty (napr. I/61 v úseku Bratislava – Bernolákovo – Senec, I/62 Bratislava – Stupava, úsek cesty I/18 v oblasti priemyselnej časti Martina a pod.).

Súbežné cesty sú v jednom dopravnom koridore s diaľnicou, či rýchlostnou cestou a v prípade plánovanej či neočakávanej – havarijnej potreby slúžia i ako – náhradné - obchádzkové trasy.

Zostanú preto cestami I. triedy v správe štátu a prevádzkové náklady na ne budú určované v priamej závislosti od množstva dopravy ktorá na nich zostane. Takto bude v každej situácii zabezpečená funkčnosť všetkých medzinárodných dopravných koridorov a medzinárodných cestných ťahov, ktoré prechádzajú Slovenskom.

Pri platnej legislatíve to znamená, že ich základné šírkové usporiadanie v súlade s rámcovou kategorizáciou podľa STN 736101 musí v zásade vychádzať z kategórie C11,5 a C9,5, resp. výnimočne je možné uplatniť i kategóriu C7,5, ak táto vyhovuje prognózou požadovanej dopravnej výkonnosti súbežného ťahu a ďalším podmienkam STN.

Porovnanie výhod a nevýhod realizácie rýchlostnej cesty s využitím existujúcej – starej cesty, oproti realizácii rýchlostnej cesty v novej trase:

Výhody využitia súčasnej – starej cesty:

- využitie existujúceho cestného telesa, prípadne i konštrukcie starej vozovky a mostných objektov v rámci výstavby rýchlostnej cesty,
- využitie už vykúpeného pozemku pod súčasnou – starou cestou a jednoduchšia majetkovoprávna časť investičnej prípravy stavby,
- možná úspora investičných, či celkových nákladov stavby.

Nevýhody využitia súčasnej – starej cesty:

- väčšinou nevyhovujúce smerové a výškové parametre starej cesty,
- nevyhovujúca konštrukcia vozovky,
- nevyhovujúca nosnosť a šírkové usporiadanie starých mostných objektov a tým ich nevyužiteľnosť,
- vyvolané preložky inžinierskych sietí uložených často líniovo v starom cestnom telese,
- nutnosť riešenia existujúcej dopravy obchádzkami, resp. budovanie nákladných provizórnych ciest,
- problémy so zabezpečením vyhovujúcej „náhradnej“ (súbežnej) cesty pre dopravu ktorá nesmie, nemôže, alebo nechce použiť rýchlostnú cestu ( nevyhovujúci stavebno - technický stav náhradnej trasy, negatívne environmentálne dopady a reakcie občanov),



-z dôvodov zabezpečenia požadovanej dopravnej výkonnosti prakticky nemožnosť priečnej etapizácie výstavby, resp. naopak nutnosť realizovať hneď štvorpruh, t.j. plný profil.

Výhody vedenia rýchlostnej cesty v novej trase:

- nie sú vyvolané žiadne problémy s existujúcou cestnou dopravou, ktorá môže prebiehať nerušene počas výstavby rýchlostnej cesty po súčasnej - starej ceste,
- využitie súčasnej - starej cesty ako „súbežnej“ cesty bez potreby jej súčasnej rekonštrukcie pre dopravu, ktorá neprejde z už uvedených dôvodov na novú rýchlostnú cestu,
- veľkou výhodou je možnosť priečnej etapizácie výstavby rýchlostnej cesty, t. j. v prvej etape v polovičnom profile ako rýchlostný dvojpruh a po naplnení dopravnej výkonnosti dobudovanie na štvorpruh, pričom je potrebné zdôrazniť, že v danom dopravnom koridore budú už v prvej etape prevádzkované 4 jazdné pruhy (2 na existujúcej - starej ceste a 2 na novej rýchlostnej ceste), čo umožní vybudovanie 4pruhovej rýchlostnej cesty v plnom profile rozložiť na pomerne dlhé časové obdobie a investovať maximálne racionálne pri súčasnom zrýchlení výstavby siete rýchlostných ciest.

Z uvedených dôvodov je potrebné vždy vykonať dopravno-inžiniersku a ekonomickú analýzu a následne rozhodnúť o trasovaní rýchlostnej cesty s využitím, či nevyužitím cestného telesa stávajúcej cestnej siete a prípadnej priečnej etapizácii výstavby rýchlostnej cesty.

„Privádzače“

„Privádzač (P) – je cestná komunikácia s obmedzeným prístupom umožňujúca prepojenie diaľnice alebo cesty pre motorové vozidlá / rýchlostnej cesty / s najbližšou cestou I. alebo II. triedy alebo miestnou rýchlostnou komunikáciou. Je budovaná v samostatnej trase a nevyužíva pre svoju funkciu trasu existujúcej cesty alebo miestnej komunikácie, prípadne jej preložku.“ (TP 03/2004 Usporiadávanie cestnej siete)

Z hľadiska dopravného významu cestných komunikácií je používaný v cestnej sieti termín „privádzač“, ktorý je definovaný ako odborný technický termín v STN 736100 „Názvoslovie pozemných komunikácií“, nie je však uvedený a definovaný v zákone č. 135/1961 Zb. „Zákon o pozemných komunikáciách“, ani v zákone č. 315/1996 „Zákon o premávke na pozemných komunikáciách“ a ani v príslušných STN.

Vo všeobecnosti je možné povedať, že funkciu privádzača plní v zásade každá cesta či komunikácia, ktorá sa pripája križovatkou na diaľnicu či rýchlostnú cestu. Pojem „privádzač“ podľa STN však predstavuje tie pripojenia na diaľnicu alebo rýchlostnú cestu, ktoré sú vedené v novej trase a nevyužívajú z rôznych dôvodov na pripojenie súčasnú, resp. starú cestnú sieť alebo jej preložky. Na rozdiel od ostatnej cestnej siete pripájajúca sa na diaľnicu alebo rýchlostnú cestu majú privádzače obmedzený prístup a sú teda cestami pre motorové vozidlá označené dopravnou značkou D 32 a.

V súčasnosti evidujeme celkom 7 privádzačov o celkovej dĺžke cca 6 km.