

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

Vzhľadom k tomu, že diaľnica obsluži len časť územia SR, bola koncepcia výstavby diaľnice doplnená o sieť rýchlostných ciest, ktorá spolu s diaľnicou zabezpečí požiadavky na 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 definuje 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 rozširuje sieť rýchlostných ciest o rýchlostný ťah R7.

Sieť diaľnic je podľa UV 162/2001 definovaná nasledovnými ťahmi:

- D1 – Bratislava (Petržalka – križovatka s D2) – Trnava – Trenčín – Žilina – Prešov – Košice – Záhor štátna hranica SR / Ukrajina, dĺžka ťahu je 517 km,
- D2 – štátna hranica ČR / SR Kúty- Malacky – Bratislava (Rusovce) štátna hranica SR / MR, dĺžka ťahu je 80 km,
- D3 – Žilina (križovatka s D1) – Kysucké Nové Mesto – Čadca – Skalité štátna hranica SR/PR, dĺžka ťahu je 59 km,
- D4 – štátna hranica Rakúsko / SR Bratislava (Jarovce) – križovatka s D2, dĺžka ťahu 3 km, *(v súčasnosti sa uvažuje už s predĺžením po D1 obchvatom Bratislavy a napojením na D1 cca pri Senci, dĺžka ťahu cca 30 km).*

Celková dĺžka diaľnic predstavuje spolu 659 km.

Sieť rýchlostných ciest je podľa UV 162/2001 definovaná nasledovnými ťahmi:

- R1 – Trnava – Nitra – Žarnovica – Žiar nad Hronom – Zvolen – Banská Bystrica, dĺžka ťahu je 161 km,
- R2 – št. hr. ČR / SR Drietoma – Trenčín – Prievidza – Žiar nad Hronom – v peáži s R1 – Zvolen – Lučenec – Rimavská Sobota – Rožňava – Košice, dĺžka ťahu je 349 km,
- R3 – št. hr. MR / SR Šahy – Krupina – Zvolen – Žiar nad Hronom – Turčianske Teplice – Martin – Kralovany – Dolný Kubín – Trstená – št. hr. SR/PR (s alternatívnym vedením úseku Zvolen – Banská Bystrica – Uľanka – Turčianske Teplice), dĺžka ťahu je 234 km,
- R4 – št. hr. MR / SR – Milhost' – Košice – v peáži s diaľnicou D1 – Prešov – Svidník – Vyšný Komárnik – št. hr. SR/PR, dĺžka ťahu je 108 km,
- R5 – št. hr. ČR/SR Svrčinovec – diaľnica D3, dĺžka ťahu je 3 km,
- R6 – št. hr. ČR/SR Lysá pod Makytou – Púchov, dĺžka ťahu je 19 km,
- R7 – Bratislava (D4) – Dunajská Streda – Nové Zámky – Veľký Krtíš – Lučenec – R2 , dĺžka ťahu je 234 km.

Celková dĺžka rýchlостných ciest predstavuje spolu 1108 km.

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

- Bratislava – Senec – Sereď
- Kapušany – Ubl'a – št. hr. SR / Ukrajina (*križ. R4 Lipníky – Vranov – Humenné – Ubl'a – št. hr. SR / UA*)
- D1 – Hlohovec – Nitra – Nové Zámky – Komárno – št. hr. SR / MR
- Lučenec – Fiľakovo – 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 – Milhošť – 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 koridorami Slovenska a so sieťou rýchlостných ciest dopĺňujúcou 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 659 km, čo pri rozsahu cestnej siete 17 386 km (cesty I., II., a III. triedy) predstavuje cca 4%. Z celkových dopravných výkonov na celej cestnej sieti tvorí dnešný podiel dopravných výkonov na už prevádzkovaných úsekoch diaľnic cca 11% a po jej dobudovaní bude tvoriť do cca 20 %. Zostatok dopravných výkonov sa bude realizovať na ostatnej cestnej sieti.

Celková dĺžka plánovanej siete rýchlостných ciest je cca 1108 km, čo z dnešného rozsahu celej cestnej siete predstavuje cca 6%. Dá sa preto predpokladať, že sieť rýchlостných 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 rýchlостných 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 1767 km, pričom sa ešte v ďalekom výhľade uvažuje s ďalšími rýchlostnými ťahmi. Takto postavená nadštandardná sieť diaľnic a rýchlostných ciest, ktorá predstavuje cca 10% 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. 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 pásom, 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.*

„Rýchlostná cesta (R) je cestou pre motorové vozidlá s obmedzeným prístupom a prístupom, vyhradená na premávku motorových vozidiel s konštrukčnou rýchlosťou určenou platnými pravidlami cestnej premávky, s mimoúrovňovými, výnimočne úrovňovými križovankami a križovatkami.“ (STN 736100)

Rýchlostná cesta môže začínať a končiť na štátnej hranici (s predpokladom pripojenia na R alebo D susediaceho štátu), alebo na cestnej komunikácii vyššieho, alebo rovnakého dopravného významu (diaľnici, rýchlostnej ceste), len výnimočne na ceste I. triedy.

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 kapacít sú diaľnice a štvorpruhové rýchlostné cesty prakticky rovnocenné cestné komunikácie. Napríklad kapacita rýchlostnej cesty kategórie R22,5 predstavuje v závislosti na návrhovej rýchlosti 25 - 44 tisíc vozidiel za 24 hodín a kapacita diaľnice D26,5 27 - 41 tisíc vozidiel za 24 hodín. Základnou odlišnosťou sú „mäkšie“ návrhové technické parametre rýchlostných ciest najmä v pahorkovitom a v horskom území, čo sa prejavuje pozitívne najmä v ekonomike stavby.

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 D 26,5 (D 28,0 výnimočne D24,5), resp. v symetrickom ½ profile dočasne ako R cesta,
- 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 STN 73 6101.

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 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 je používaný výlučne pojem „cesta pre motorové vozidlá“. Z porovnania definícií oboch pojmov vyplýva, že sú významovo a obsahovo zhodné. Všeobecne vládne 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 musí začať predovšetkým komplexnou novelou zákona 135/1961, tz. cestného zákona.

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 konkrétnych cestných ťahy v uznesení vlády SR č. 166 z roku 1993.

V novej STN 736101 pre projektovanie ciest a diaľnic z roku 2003 máme v súčasnosti 3 diaľničné kategórie, (D26,5, D28, a výnimočne D24,5) a 4 kategórie rýchlostných ciest (R11,5 , R22,5 , R24,5 a výnimočne R26,5).

Nový návrh STN teda rozširuje diaľničné kategórie o dve a rýchlostné o jednu kategóriu. Dôvod rozšírenia počtu kategórií je už z uvedených ekonomických, ale i z dopravných dôvodov pochopiteľný. 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 77,9 km rýchlostných ciest, t.j. ciest s obmedzeným prístupom, resp. ciest označených dopravnou značkou D32 – cesta pre motorové vozidlá. Konkrétne ide o úseky: úsek cesty R1 Budča – Banská Bystrica v dĺžke 16,6 km, úsek cesty R1 od D1 (Trnava) – Nitra v dĺžke 41,8 km, úsek cesty R1 Hronský Beňadik – Rudno nad Hronom v dĺžke 12,9 km a úsek cesty R6 Púchov – križ. R6 s D1, I/61 v dĺžke 6,6 km. Vo všetkých prípadoch ide o 4 – pruhové, smerovo rozdelené cesty, okrem úseku cesty R6, ktorý je vybudovaný v polovičnom profile – dvojpruhová cesta.

Všetky uvedené úseky ciest sa realizovali, resp. pripravovali 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 ako súčasť plánovaného rýchlostného ťahu R1. 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. Ostatné vymenované plánované rýchlostné cestné ťahy v tomto dokumente už 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 ich zapracovať do územných plánov, ktoré sa v súčasnej dobe vypracovávajú, resp. revidujú na výhľadové obdobie niekoľkých rokov (napr. Koncepcia územného rozvoja Slovenska, ÚP VÚC, 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.

Potrebu schválenej komplexnej a jednotnej koncepcie rozvoja cestnej siete treba zdôrazniť tiež preto, lebo ak dnes porovnáme napr. územné plány Veľkých územných celkov (VÚC) z roku 1998, schválenú koncepciu územného rozvoja Slovenska 2001 a vládou schválený Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest z roku 2001 a ďalšie rozvojové dokumenty, najmä v súčasnej dobe aktualizované územné plány Veľkých územných celkov a územné plány miest a obcí zistíme, že sú v nich závažné odlišnosti a nejednotná koncepcia plánovaného rozvoja cestnej siete, čo môže viesť k nesprávnym riešeniam a tým i k neefektívnemu vynakladaniu investičných prostriedkov.

Konkrétne je možné uviesť otvorenú problematiku trasy rýchlostnej cesty R4 cez Stropkov alebo cez Šarišský Štiavnik, pričom je pripravená stavba Šarišského Štiavnika, nie je uzavretá problematika variantného vedenia trasy rýchlostnej cesty R3 cez Korytnickú dolinu a Hiadeľské sedlo na Slovenskú Lupču, alebo z Ružomberka či Kral'ovian na Martin a Žiar nad Hronom a Zvolen, či z Martina cez Turčianske Teplice a Šturec do Banskej Bystrice. Pritom sa pripravujú stavby priet'ah I/65 Kremnicou, alebo I/65 obchvat Hornej Štubne. Obdobné neuzavreté problémy sú v trasovaní R4 v úseku Košice – Milhošť, vo vedení R1 severným obchvatom Banskej Bystrice, podmienky na trasovanie R2 v priestore mesta Zvolen a pod.

Dôsledkom týchto problémov je, že nekorešpondujú navzájom územné plány jednotlivých VÚC a tieto nie sú v súlade ani s vládou SR schváleným KURS - om 2001, čo zdržuje legalizáciu prípravy stavieb a rozhodnutia o začatí ich realizácie.

Stav prípravy a realizácie rýchlostných ciest

Je potrebné ďalej pokračovať v rozpracovávaní uznesenia vlády č.162/2001 a č. 523/2003 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, navrhnúť 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 neposlednom 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. T.č. je citelná absencia medzištátnych dohôd medzi ČR a SR a MR a SR, čo sa prejavuje ako problém i v aktualizácii dopravnej časti ÚPN jednotlivých VÚC.

Ďalšia príprava rýchlostných ciest musí v súčasnej dobe vychádzať z výsledkov celoštátneho sčítania dopravy z roku 2000 (2005), ako i z technicko-ekonomickej štúdie z apríla 2001 „Aktualizácia predinvestičnej štúdie programu rozvoja diaľnic v Slovenskej republike“, ktorá exaktným spôsobom aktualizuje a navrhuje ďalší postup ako vo výstavbe diaľnic, tak vo výstavbe rýchlostných ciest. Táto štúdia vychádza zo spresnenej prognózy intenzity dopravy, zo súčasnej a plánovanej dopravnej výkonnosti a odporúča na základe vyhodnotenej ekonomickej efektívnosti stavieb poradiť naliehavosti jednotlivých stavieb, s odporúčením rokov začatia ich výstavby, resp. uvedenia do prevádzky.

Pre záväznosť koncepcie rýchlostných ciest je dnes mimoriadne dôležité po prerokovaní požiadaviek VÚC spresniť celú plánovanú sieť rýchlostných ciest 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 r. 2004 prebiehali mnohé zložité rokovania medzi SSC 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)

Vyhodnotenie plnenia harmonogramu začatia a odovzdania stavieb rýchlostných ciest do užívania v období 2001 – 2004, podľa uznesenia vlády č. 162/2001 “Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest“

r. 2001

Názov stavby	dĺžka úseku	Plán		Skutočnosť	
		začatie	ukončenie	začatie	ukončenie
R1 Nová Baňa II. etapa	4,3	2001	2003	2001	2003
R1 Nová Baňa – Rudno	3,0	2001	2004	2002	2003
R4 Košice Prešovská – Sečovská II. etapa	6,3 (4,0)	2001	2005	2002	(2005)
R4 Košice Prešovská – Sečovská III. etapa	(2,3)	(2005)	(2007)	-	-
R2 Košice Červený Rak – VSS	2,8	-	2001	1997	2002
R4 Košice Prešovská – Sečovská I. etapa	1,2	-	2001	1998	2001

r. 2002

Názov stavby	dĺžka úseku	Plán		Skutočnosť	
		začatie	ukončenie	začatie	ukončenie
R1 Rudno – Žarnovica	5,2	2002	2004	2004	(2006)
R1 Budča – Kováčová	2,9	2002	2004	2002	2004
R2 Figa – Tornaľa	11,2	2002	2005	2004	(2006)
R3 Oravský Podzámok, obchvat	6,4	2002	2005	2006	(2008)
R4 Košice – Južné nábrežie	1,7	-	2002	1997	2002

r. 2003

Názov stavby	dĺžka úseku	Plán		Skutočnosť	
		začatie	ukončenie	začatie	ukončenie
-		-	-	-	-

r.2004

Názov stavby	dĺžka úseku	Plán		Skutočnosť	
		začatie	ukončenie	začatie	ukončenie
R1 Žarnovica – Šášovské Podhradie I. etapa	17,8	2004	-	2004	(2007)
R2 Ožďany	6,6	2004	-	2004	(2006)
R3 Podbiel – obchvat	6,1	2004	-	po r. 2008*	

* stavba nie je zaradená v pláne do r. 2008

Aktualizovaný „Harmonogram začatia a odovzdania stavieb do užívania v období 2004 – 2008“, ktorý je prílohou uznesenia vlády SR č. 1051 z 10. novembra 2004 je uvedený v nasledujúcich tabuľkách:

**Harmonogram začatia a odovzdania stavieb do užívania
v období 2004-2008**

V roku 2004

Začatie výstavby		Dĺžka úseku	Odovzdanie do užívania		Dĺžka úseku
Názov stavby		(km)	Názov stavby		(km)
D1 Vrtižer – Hričovské Podhradie (4pruhy)		13,5	D1 Ladce – Beluša		2,5
D1 Mengusovce – Jánovce (4pruhy-14,3km) (2pruhy-12km)		26,3	D3 Čadca Juh – Čadca Bukov		2,8
R1 Rudno – Žarnovica (4)		5,2	R1 Budča – Kováčová		2,9
R2 Ožďany – obchvat (2)		6,1	privádzka Žilina Brodno		0,9
Spolu	diaľnice	27,8	Spolu	diaľnice	2,5
	rýchlostné cesty dvojpruhové v trase diaľnice	12,0		rýchlostné cesty dvojpruhové v trase diaľnice	2,8
	rýchlostné cesty štvorpruhové	5,2		rýchlostné cesty štvorpruhové	2,9
	rýchlostné cesty dvojpruhové	6,1		rýchlostné cesty dvojpruhové	-
	privádzka	-		privádzka	0,9

V roku 2005

Začatie výstavby		Dĺžka úseku (km)	Odovzdanie do užívania	Dĺžka úseku (km)
Názov stavby			A. Názov stavby	
D1	Svinia – Prešov západ (4)	7,9	D1 Bratislava Viedenská cesta – Prístavný most	3,9
D1	Sverepec – Považská Bystrica západ (4)	0,5	D1 Beluša – Sverepec	7,4
D1	Považská Bystrica – Vrtižer (4)	9,3	R4 Košice, Prešovská – Sečovská, II. etapa	2,8
D3	Hričovské Podhradie – Žilina „Strážov“ (4)	6,8		
R1	Žarnovica – Šášovské Podhradie (4)	18,0		
R2	Figa – obchvat (2)	2,9		
R4	Svidník – preložka (2)	4,9		
	privádzač Poprad – Kežmarok (4)	6,1		
	privádzač Žilina – Strážov (4)	2,5		
Spolu	diaľnice	24,5	diaľnice	11,3
	rýchlostné cesty dvojpruhové v trase diaľnice	-	rýchlostné cesty dvojpruhové v trase diaľnice	-
	rýchlostné cesty štvorpruhové	18,0	rýchlostné cesty štvorpruhové	2,8
	rýchlostné cesty dvojpruhové	7,8	rýchlostné cesty dvojpruhové	-
	privádzače	8,6	privádzače	-

V roku 2006

B. Začatie výstavby		Dĺžka úseku (km)	Odovzdanie do užívania	Dĺžka úseku (km)
C. Názov stavby			A. Názov stavby	
D1	Blatné križovatka		D1 Sverepec – Považská Bystrica západ	0,5
D2	Stupava križovatka		D1 Vrtižer – Hričovské Podhradie	13,5
R1	Beladice – Tekovské Nemce (4 pruhy)	15,8	D1 Považská Bystrica – Vrtižer (pol.profil)	9,3
R3	Oravský Podzámok – obchvat (2)	6,4	D2 Bratislava Lamačská cesta – Staré Grunty	3,0
R4	Košice, Prešovská – Sečovská, III. etapa (4)	2,3	D3 Hričovské Podhradie – Žilina „Strážov“	6,8
			R1 Rudno – Žarnovica	5,2
			R2 Figa – obchvat	2,9
			R2 Ožd'any – obchvat	6,1
			R2 Tornaľa – obchvat	11,2
			privádzač Žilina juh I. etapa	2,0
			privádzač Žilina „Strážov“	2,5
Spolu	diaľnice	-	diaľnice	23,8
	rýchlostné cesty dvojpruhové v trase diaľnice	-	rýchlostné cesty dvojpruhové v trase diaľnice	9,3
	rýchlostné cesty štvorpruhové	18,1	rýchlostné cesty štvorpruhové	5,2
	rýchlostné cesty dvojpruhové	6,4	rýchlostné cesty dvojpruhové	20,2
	privádzače	-	privádzače	4,5

V roku 2007

E. Začatie výstavby		Dĺžka úseku (km)	Odovzdanie do užívania		Dĺžka úseku (km)
F. Názov stavby			Názov stavby		
D1	Višňové - Dubná Skala (2 pruhy)	8,1	D1 Blatné križovatka		
D1	Studenec – Behárovce (2)	3,6	D1 Považská Bystrica – Vrtižer		9,3
D1	Dubná Skala – Turany (4)	16,2	D2 Stupava križovatka		
D3	Svrčinovec – Skalité (2)	11,4	R4 privádzač Prešov západ		1,3
R1	Selenec – Beladice (4)	13,5			
R2	Žiar nad Hronom – obchvat (2)	6,5			
R2	Zvolen – Pstruša (4)	14,5			
R4	Košice – Milhošť (2)	15,8			
R7	Dunajská Streda – Trstice (2)	15,4			
Spolu	diaľnice	16,2	Spolu	diaľnice	9,3
	rýchlostné cesty dvojpruhové v trase diaľnice	23,1		rýchlostné cesty dvojpruhové v trase diaľnice	-
	rýchlostné cesty štvorpruhové	28,0		rýchlostné cesty štvorpruhové	-
	rýchlostné cesty dvojpruhové	37,7		rýchlostné cesty dvojpruhové	-
	privádzače	-		privádzače	1,3

V roku 2008

H. Začatie výstavby		Dĺžka úseku (km)	Odovzdanie do užívania		Dĺžka úseku (km)
I. Názov stavby			Názov stavby		
D1	Budimír – Bidovce (4 pruhy)	13,7	D1 Svinia – Prešov západ		7,9
D3	Čadca Bukov – Svrčinovec (2)	5,6	D1 Važec – Mengusovce		12,2
R1	Nitra privádzač (4)	5,0	D1 Mengusovce – Jánovce (14,3+12)		26,3
R2	Lovčica – hranica krajov (2)	6,1	D1 Jablonov – Behárovce, ús. Studenec – Behárovce		3,6
R2	Pstruša – Kriváň (4)	10,1	R1 Žarnovica – Šášovské Podhradie		18,0
R2	Ožďany – Zacharovce (2)	10,0	R2 Žiar nad Hronom – obchvat		6,5
R2	Zacharovce – Bátka (2)	15,5	R3 Horná Štubňa obchvat		4,7
R3	Trstená obchvat (2)	8,6	R3 Oravský Podzámok – obchvat		6,4
R3	Horná Štubňa obchvat (2)	4,7	R4 Svidník preložka		4,9
R4	Šarišský Štiavnik – Valkovce – (alt. Stropkov – Lomné) (2)	8,0	privádzač Poprad – Kežmarok		6,1
R4	Ladomírová – Hunkovce (2)	8,0			
R4	Prešov severný obchvat (2)	14,0			
R7	Trstice – Vlčany (2)	8,6			
Spolu	diaľnice	13,7	Spolu	diaľnice	34,4
	rýchlostné cesty dvojpruhové v trase diaľnice	5,6		rýchlostné cesty dvojpruhové v trase diaľnice	15,6
	rýchlostné cesty štvorpruhové	10,1		rýchlostné cesty štvorpruhové	18,0
	rýchlostné cesty dvojpruhové	83,5		rýchlostné cesty dvojpruhové	22,5
	privádzače	5,0		privádzače	6,1

Sumár dokončených stavieb 2004-2008

Spolu	diaľnice	81,3
	rýchlostné cesty dvojpruhové v trase diaľnice*	18,4
	rýchlostné cesty štvorpruhové	28,9
	rýchlostné cesty dvojpruhové	42,7
	privádzače	12,8

*D1 Považská Bystrica – Vrtižer bude odovzdaný do užívania v roku 2006 v polovičnom profile a v roku 2007 v plnom profile. V sumári je stavba započítaná len ako diaľnica.

Na jednotlivých plánovaných rýchlostných ťahoch bol stav projektovej prípravy k 30.8.2004 nasledovný:

R1 Trnava – Nitra – Žarnovica – Zvolen – Banská Bystrica (175,263 km)

Úsek je rozdelený na 12 stavieb, z toho úsek v dĺžke 35,6 km Trnava – Nitra **je v prevádzke** ako spoplatnená rýchlostná cesta .

Úsek v dĺžke 52,6 km Nitra – Hronský Beňadik je rozdelený na 5 stavieb a to:
Nitra, južný obchvat (Nitra – Malanta),
Nitra, privádzač Selenec,
Selenec – Beladice,
Beladice – Tekovské Nemce
Tekovské Nemce – Hronský Beňadik (Hronský Beňadik, obchvat, 3. stavba).

Na 3 úseky sú vypracované TŠ, prebieha proces EIA, t.j. posudzovanie vplyvov stavby na životné prostredie vypracovávaním záverečného stanoviska MŽP SR. V úseku Nitra – Malanta už je zo strany MDPT podpísané záverečné stanovisko k EIA (12.1.2005) – s odporúčaním južného obchvatu. Na 2,7 km úseku Čaradice – Hronský Beňadik je vypracovaná DÚR. Na úsek Nitra, privádzač Selenec sa pripravuje vypracovanie TŠ a zámeru EIA. Plánované začatie stavby privádzača Selenec (5 km) je v r. 2008. Plánované začatie stavby Selenec – Beladice je v r. 2007. Plánované začatie úseku Beladice – Tekovské Nemce v dĺžke 15,8 km je v r. 2006.

Úsek v dĺžke 15,5 km Hronský Beňadik – Rudno nad Hronom (3 stavby) **je rozostavaný**, z toho úsek Hronský Beňadik – Nová Baňa – Rudno nad Hronom dĺžky 12,92 km je v **predčasnom užívaní**.

Úsek v dĺžke 9,9 km Rudno nad Hronom – Žarnovica je vypracovaný v DSP a je vydané SP, predpoklad začatia výstavby je v 08/2004, z toho Žarnovica – obchvat **je v prevádzke** ako dvojpruh. Dobudovanie na štvorpruh je súčasťou stavby R1 Rudno nad Hronom – Žarnovica (08/2004 – 09/2006).

Úsek v dĺžke 18,1 km Žarnovica – Šášovské Podhradie má vypracovaný SZ a DÚR, je vydané ÚR. Na I. etapu (Žarnovica – Hliník nad Hronom – 9,5 km) je vypracovaná DSP a DRS. Na II. etapu (Hliník nad Hronom – Šášovské Podhradie) je vypracovaná DSP. Plánované začatie stavby je 2004.

Úsek v dĺžke 17,2 km Šášovské Podhradie – Budča **je v prevádzke** ako štvorpruh,
úsek v dĺžke 2,9 km Budča – Kováčová **je rozostavaný**,
úsek v dĺžke 18,2 km Kováčová – Banská Bystrica **je v prevádzke** ako rýchlostný spoplatnený štvorpruh,
úsek v dĺžke 5,3 km Banská Bystrica – severný obchvat je vypracovaná DÚR a SZ, je vydané ÚR.

R2 št. hr. ČR/SR – Drietomá – Trenčín – Prievidza – Žiar nad Hronom – v peáži s R1 – Zvolen – Lučenec – Rimavská Sobota – Rožňava – Košice (371,52 km)

Úsek je rozdelený na 17 stavieb, z toho úsek v dĺžke 113,5 km Drietomá – Žiar nad Hronom (4 stavby) má vypracovanú TŠ a zámery EIA. Ide o nasledovné stavby:
úsek št.hr. SR/ČR – križovatka s diaľnicou D1 v dĺžke 13,0 km,

úsek križovatka s diaľnicou D1 – Hradište v dĺžke 41 km,
úsek Hradište – hranica krajov (Déreťerov mlyn) v dĺžke 47 km a
úsek hranica krajov (Déreťerov mlyn) – Žiar nad Hronom v dĺžke 12,5 km. Plánované začatie stavby obchvatu Žiar nad Hronom v dĺžke 6,5 km je v r. 2007, stavby Lovčica – hranica krajov v r. 2008.

Na úsek križovatka s diaľnicou D1 – Hradište bola vypracovaná Správa o hodnotení – EIA v termíne 11/2003, v termíne 08/2004 bol dodaný posudok k správe, pripravuje sa ZS EIA.

Na úsek Hradište – hranica krajov (Déreťerov mlyn) bude v termíne 10/2004 vypracovaná Správa o hodnotení – EIA.

Úsek v dĺžke 21,9 km Žiar nad Hronom – Zvolen **je v prevádzke** ako nespoplatnený štvorpruh,

úsek v dĺžke 1,7 km Zvolen III. etapa má vypracované DSP a DP, vydané ÚR,
úsek v dĺžke 44,5 km Zvolen – Lovinobaňa, plánuje sa TŠ v r. 2003, plánované začatie stavby Zvolen – Pštrusa o dĺžke 14,5 km je v r. 2007 a stavby Pštrusa – Kriváň v dĺžke 10,1 km v r. 2008,

úsek v dĺžke 30,7 km Lovinobaňa – Ožďany, plánuje sa TŠ v r. 2004,
úsek v dĺžke 6,1 km Ožďany – obchvat má vypracované DSP, vydané ÚR, (podľa UV č. 523/2003 je začiatok realizácie v roku 2004),

úsek v dĺžke 25,5 km Ožďany – Figa je vypracovaná TŠ a zámer EIA, plánované začatie stavieb Ožďany – Zacharovce (10,0 km) a Zacharovce – Bátka (15,5 km) je v r. 2008,

úsek v dĺžke 2,9 km Figa – obchvat je vypracovaná DÚR a SZ, plánované začatie stavby je v r. 2004,

úsek v dĺžke 11,1 km Tornaľa – obchvat **je vo výstavbe**.

Na úsek v dĺžke 107,0 km Tornaľa – Košické Olšany (5 stavieb) bola v r. 2004 vypracovaná TŠ a východisková EIA. Ide orientačne o nasledovné stavby:

Tornaľa – Rožňava v dĺžke cca 33,8 km,

Rožňava – Jablonov nad Turňou v dĺžke cca 11,4 km,

Jablonov nad Turňou – Moldava nad Bodvou v dĺžke cca 24,9 km,

Moldava nad Bodvou – Haniska (Valaliky) v dĺžke cca 22,4 km

a Haniska – Košické Olšany v dĺžke cca 14,5 km.

R3 št. hr. MR/SR Šahy – Zvolen – Žiar nad Hronom – Turčianske Teplice – Martin – Kral'ovany – Trstená – št. hr. SR/PR (s alternatívnym vedením úseku Zvolen – Banská Bystrica – Uľanka – Turčianske Teplice) (250,48 km)

Úsek je rozdelený na 14 stavieb, z toho

úsek v dĺžke 70,6 km Šahy – Zvolen je vypracovaná TŠ a zámer EIA,

úsek v dĺžke 21,9 km Zvolen – Šášovské Podhradie **je v prevádzke** ako štvorpruh,

úsek v dĺžke 4,7 km Horná Štubňa – obchvat má vypracovanú DÚR, zabezpečuje sa v tomto roku DSP, plánované začatie stavby je v r. 2008,

úsek v dĺžke 6,4 km Oravský Podzámok – Horná Lehota je pripravený na realizáciu, ktorá začne v roku 2004 (UV č. 523 z júna 2003),

úsek v dĺžke 7,3 km Podbiel – obchvat (2 stavby) podľa pôvodného plánu mala začať realizácia v r. 2003, pre nesúhlasné referendum občanov Podbiela je zatiaľ realizácia odsunutá, zabezpečuje sa vypracovanie TŠ v úseku Horná Lehota – Trstená (nová trasa v dĺžke 21 km),

úsek v dĺžke 8,6 km Trstená – obchvat je vypracovaná DSP, zabezpečujú sa jednotlivé súhlasy a stavebné povolenia, plánované začatie stavby je v r. 2008.

úsek v dĺžke 5,5 km Trstená – št. hr. SR/PR je v prevádzke ako 2-pruhová cesta s neobmedzeným prístupom.

Ostatné stavby v počte 7 v celkovej dĺžke 125,5 km sú vypracované na úrovni TŠ.

R4 št. hr. MR/SR – Milhost' – Košice – v peáži s D1 – Prešov – Svidník – Vyšný Komárnik – št. hr. SR/PR (cca 132,3 km, resp. variant cez Stropkov cca 141,1 km)

Smerovanie tohto severojužného ťahu nie je definitívne uzavreté. Porovnávací technická štúdia z 07/2004 hodnotí trasu cez Šarišský Štiavnik ako výhodnejšiu z environmentálneho hľadiska a trasu cez Stropkov ako výhodnejšiu z dopravného hľadiska. Konečný výber trasy bude možné uzavrieť po definitívnom environmentálnom posúdení variantu cez Stropkov v zmysle zákona 127/94 Z.z.

Úsek v dĺžke 21,53 km Košické Olšany – Budimír – Prešov (peáž D1,R4) je v prevádzke,

úsek v dĺžke 5,0 km Svidník – obchvat je vypracovaná DSP/2004, plánované začatie stavby je v r. 2005,

úsek Šarišský Štiavnik – obchvat v dĺžke 4,5 km je vypracovaná DÚR.

Ostatné stavby v počte 11 (spresní sa po výbere variantu) sú t.č. v stupni TŠ s prebiehajúcim, resp. s uzavretým procesom EIA.

Plánované začatie stavieb Košice – Prešovská – Sečovská III. etapa 2,3 km je v r. 2006, Košice – Milhost' 15,8 km v r. 2007, Šarišský Štiavnik 8,0 km v r. 2008, Ladomírová – Hunkovce 8,0 km v r. 2008 a Prešov – severný obchvat 14,0 km v r. 2008.

R5 št. hr. ČR/SR Svrčinovec – diaľnica D3 (3 km)

T.č. sa nezabezpečuje.

R6 št.hr. Lysá pod Makytou – Púchov (23,091 km)

Pripravuje sa aktualizácia TŠ a nadväzne na určený rozsah hodnotenia sa vypracuje správa EIA.

R7 Bratislava (D4) – Dunajská Streda – Nové Zámky – Veľký Krtíš – Lučenec – R2 (cca 234 km)

Je vypracovaná TŠ z r. 1992 na celý ťah, táto je v súčasnosti aktualizovaná v úseku Bratislava – Dunajská Lužná. Pripravuje sa jej aktualizácia v úseku Dunajská Lužná – Lučenec s výnimkou úseku Dunajská Streda – Nové Zámky. Prioritným úsekom je uvedený úsek Dunajská Streda – Nové Zámky v dĺžke 42 km. Na tento úsek je ukončené posúdenie trasy z pohľadu jej vplyvov na životné prostredie a v roku 1998 bolo vydané na tento úsek záverečné stanovisko MŽP SR.

Na stavbu Dunajská Streda – Trstice v dĺžke 15 km sa t.č. zabezpečuje vypracovanie DÚR s dodaním v roku 2005. Plánované začatie stavby je v r. 2007.

Ako ďalšia stavba v pláne prípravy je úsek Trstice – Vlčany o dĺžke 8,6 km s plánovaným začatím výstavby v r. 2008.

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 spoplatnením 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 sťaženou – 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.

Sieť plánovaných rýchlostných ciest bola stanovená uznesením vlády 162/2001 a 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 ciest 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, 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 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, úsek cesty I/2 Bratislava – Malacky po realizácii priemyselného areálu v plánovanom rozsahu, 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 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,
- relatívna 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 nevyužitelnosť,
- 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 4-pruhovej 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 Usporiadúvanie 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 pripájajúcu 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 **6,208 km**.