

SOPK REGIONÁLNA KOMORA ŽILINA (Považie, Turiec, Kysuce, Orava, Liptov)

a

LOGISTICKÝ MONITOR – internetové noviny pre logistiku na Slovensku,

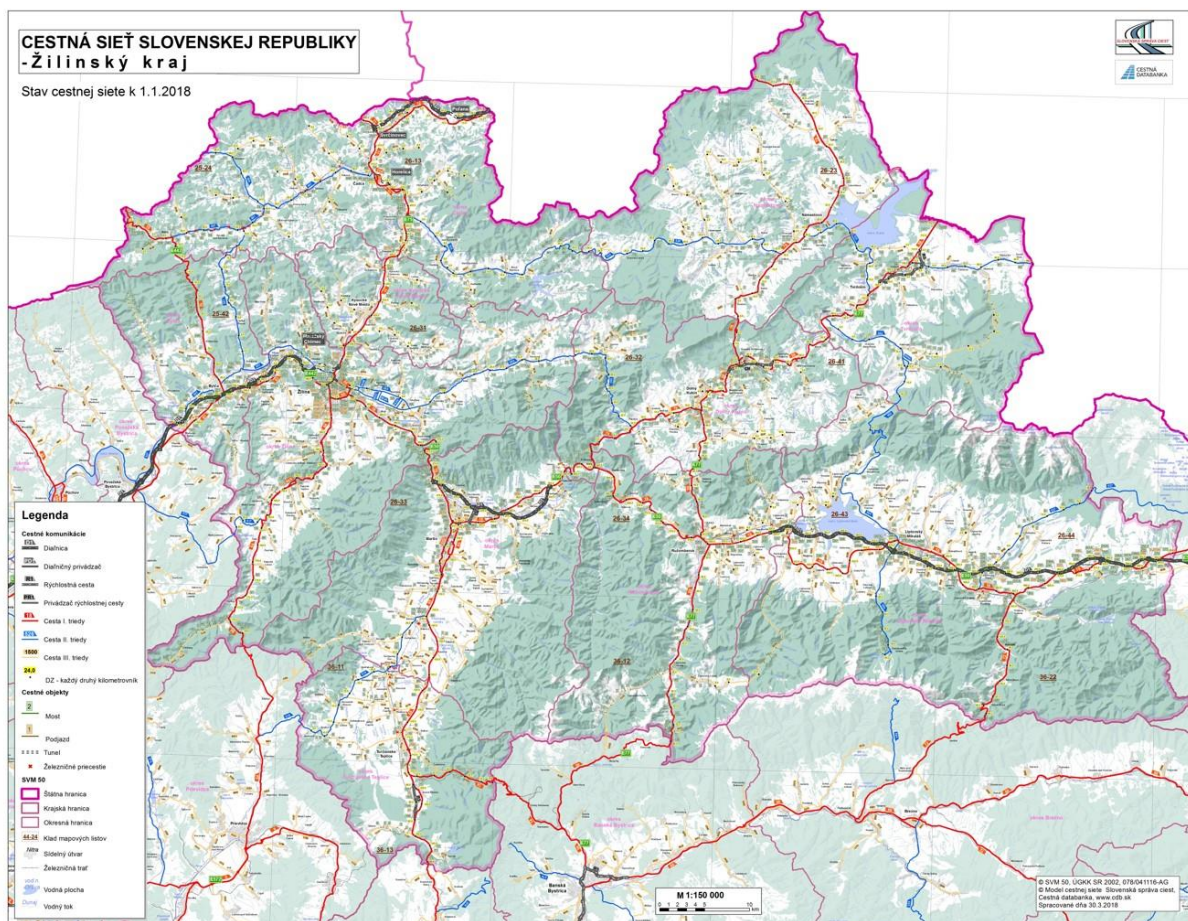
predkladajú verejnosti materiál s otvorenou výzvou pre vládu Slovenskej republiky:

ANALÝZA KRITICKEJ SITUÁCIE V DOPRAVNEJ OBSLUHE ŽILINSKÉHO REGIÓNU V ROKU 2020 A JEJ EKONOMICKÉ A NADREGIONÁLNE SÚVISLOSTI .

Cieľom výzvy je upozorniť súčasnú vládu a slovenskú verejnosť na kritickú situáciu v regióne žilinského kraja v možnostiach udržania úrovne dopravnej obsluhy územia v rámci existujúcich dopravných systémov a vyhodnotenie ekonomických a medzinárodných dopadov tohto stavu.

Stručná charakteristika infraštruktúry a súčasného stavu dopravnej obsluhy žilinského regiónu:

CESTNÁ DOPRAVA:



Žilinský kraj je dôležitým dopravno-komunikačným uzlom, v ktorom sa stýkajú tri trasy medzinárodných cestných ťahov Európskej cestnej siete E422, E50, E75. Cesty v regióne, ktoré sú súčasťou medzinárodnej cestnej siete „E“, medzinárodných trás „TEM“ a koridorov „TEN-T“, tvoria

štvrtinu medzinárodnej cestnej siete v Žilinskom kraji a predstavujú viac ako 11,5 % podiel na celkovej dĺžke ciest v regióne.

Oblasť mesta priamo ovplyvňujú dva multimodálne koridory, ktoré sa v ňom stýkajú a zároveň sťahujú vonkajšiu dopravu z mesta. Sú to:

- **Baltsko-jadranský koridor Terst/Koper – Viedeň - Bratislava – Žilina – Katovice – Gdansk,**
- **Česko-slovenská vetva koridoru Rýn – Dunaj cez Mníchov - Praha – Zlín/Ostrava - Žilina – Košice - Ukrajina.**

Dĺžka cestnej siete Žilinského kraja je k 1.1.2018 celkom 2 050,765 km, čo predstavuje približne 11,36 % celkovej dĺžky ciest na Slovensku.

ŽELEZNIČNÁ DOPRAVA:

Na území ŽSK sa nachádzajú trate rôznych kategórií a významu. **Základnou železničnou osou ŽSK je hlavná dvojkoľajná elektrifikovaná trať Bratislava – Žilina – Košice** v úseku Važec (hranica regiónu) – Plevník-Drienové (hranica regiónu).

V žilinskom železničnom uzle od tejto trate odbočuje dvojkoľajná elektrifikovaná trať do Čadce ku štátnej hranici s ČR a jednokoľajná neelektrifikovaná trať do Rajca. Do Čadce ústí neelektrifikovaná jednokoľajná, ale z pohľadu osobnej dopravy súčasne aj pomerne nádejná trať z Makova a menej významná (hoci modernizovaná a elektrifikovaná) trať z poľského Zwardoňa cez Skalité. Významným železničným uzlom na trati Bratislava – Košice sú Vrútky, kde z tejto hlavnej trate odbočuje dvojkoľajná trať Vrútky – Martin – Diviaky (elektrifikovaná je len v úseku Vrútky – Martin), kde sa rozdeľuje na jednokoľajnú líniu smerujúcu do Banskej Bystrice a takisto jednokoľajnú trať smerujúcu do Zvolena.



Sieť železničných tratí ŽSR v ŽSK

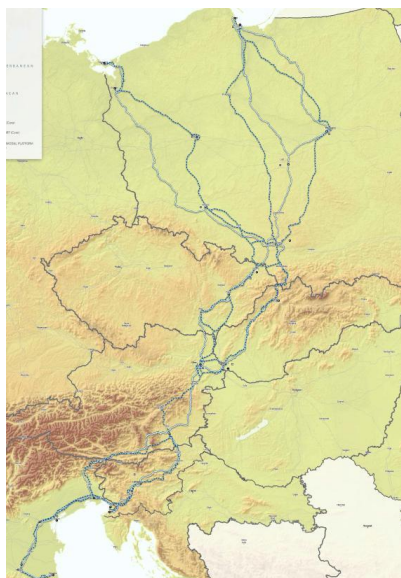
VÄZBY NA MULTIMODÁLNE KORIDORY EÚ:

Podľa NEPR EU 1316/2013 územím Slovenskej republiky prechádzajú 3 koridory Základnej siete TEN-T, pričom na území ŽSK sú lokalizované 2 koridory Základnej siete TEN-T. Ide o koridory **Balt – Jadran** a **Rýn – Dunaj**, so spoločným peážnym úsekom Púchov – Žilina, **vytvárajúce v meste Žilina koridorovú križovatku** (cestná a železničná Základná sieť TEN-T).

Druhá križovatka koridorov Základnej siete TEN-T Balt – Jadran, Rýn – Dunaj a Orient/východné Stredomorie sa na území Slovenska nachádza v Bratislave.

Koridor Balt – Jadran je na území Slovenska situovaný pre cestnú, železničnú, intermodálnu a leteckú infraštruktúru v trase **Katovice (PR) – Skalité – Čadca – Žilina – Púchov – Bratislava – Viedeň (RR)**, v úseku Žilina – Komárno je súbežná i vnútrozemská vodná cesta Váh zaradená do Základnej siete TEN-T. Tzv. Česko – slovenská vetva **koridoru Rýn – Dunaj** je na území Slovenska situovaná pre cestnú, železničnú, intermodálnu i leteckú infraštruktúru v trase **Zlín (ČR) – Púchov – Žilina – Poprad – Košice – Vyšné Nemecké/Čierna nad Tisou – (Ukrajina)**.

NEPR EU 1316/2013 predbežne identifikuje projekty/úseky dopravnej infraštruktúry.



Koridor Balt – Jadran Základnej siete TEN-T

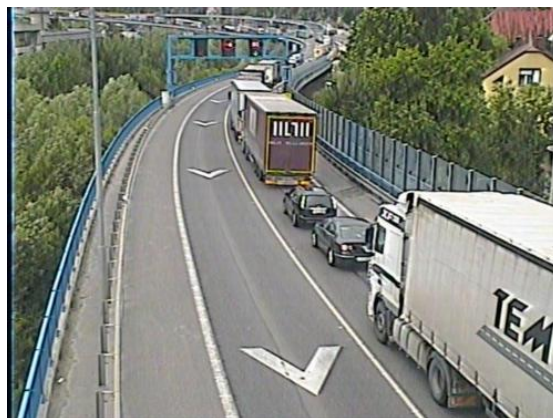


Koridor Rýn – Dunaj Základnej siete TEN-T

ŠTATISTIKA AKTUÁLNEJ DOPRAVNEJ SITUÁCIE: obvyklé situácie na cestách žilinského kraja, každý poslucháč rádia ich pozná z každodenných hlásení o stave na slovenských komunikáciách.



Čadca, križovatka 26.06.2020, 13:00 hod.



Žilina - Čadca 26.06.2020 16:00 hod

Dopravné informácie: Aktuálne o x Historie x Nastavení x +

stellacentrum.sk/dopravne-informacie/aktualne-dopravne-informacie/

Dopravné informácie Testy áut Stella magazín Autom po Európe Hľadať...

- na D1 za vjazdom z Hlohovca, v smere do Trenčína stojí v odstavnom pruhu kamión, čiastočne obmedzuje aj pravý jazdný pruh

KOLÓNY – ZDRŽANIA:

- Bernolákovo - Ivánka pri Dunaji - Bratislava do 20 min
- Štvrtok na Ostrove – Most pri Bratislave - Bratislava do 25 min
- Dunajská Lužná - Rovinka - Bratislava do 30 min
- Svrčinovec - Čadca - Kysucké Nové Mesto na celej trase do 35 min
- Veľký Šariš - Prešov do 20 min
- Lipníky - Kapušany - Prešov do 30 min v oboch smeroch

KONTROLY:

- na D1 pri Voderadoch, v smere do Trnavy
- na D1 za Hornou Stredou, v smere do Trenčína

STACIONÁRNE RADARY:

- v Bratislave na Račianskej, pri polygrafickej škole, v smere do Rače
- v Bratislave na Ružinovskej, pred Štrkoveckým jazerom, v smere do centra
- pred Bratislavou, na Starí Seneckej, v smere do centra

Centru. (3) Asl. Dopra. Aktuál. es12c6 c6296f Do. x Bezpe. Navig. Aktuál. Novin. Zelené #KOLC Užívateľ. +

stellacentrum.sk/dopravne-informacie/aktualne-dopravne-informacie/

Dopravné informácie Testy áut Stella magazín Autom po Európe Hľadať...

Pezinská Baba prejazdná.

Hraničné prechody zdržania - obmedzenia:

AKTUALIZOVANÉ TLAČIVÁ A PODMIENKY PRECHODU HRANÍC (Border crossing conditions) nájdete TU.

Vyšné Nemecké: nákladná vstup: 240 min, výstup: 240 min. Osobná vstup: 10 min, výstup: 0 min

Ubf: osobná doprava vstup: 0 min, výstup: 0 min

Poľsko - na poľskej strane sa môžete zdržať pri kontrolách

Maďarsko - Šahy, zdržanie nákladná do 20 minút v oboch smeroch

Česko - Mosty u Jablunkova, v stup na Slovensko do 20 min

Prechod hraníc do Česka, Maďarska, Poľska a Rakúska je BEZ OBMEDZENÍ, potrebný je iba doklad totožnosti.

AKTUÁLNE DOPRAVNÉ INFORMÁCIE:

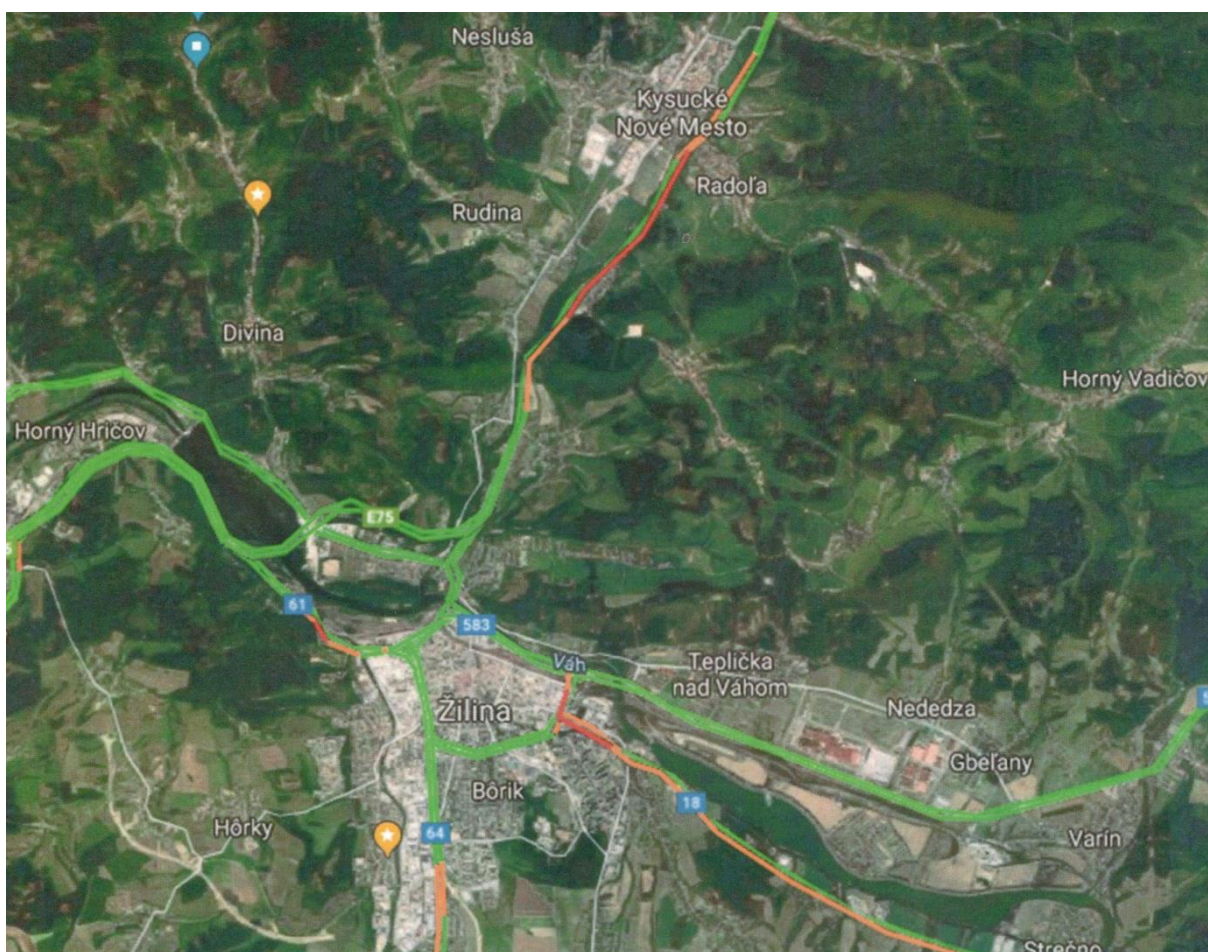
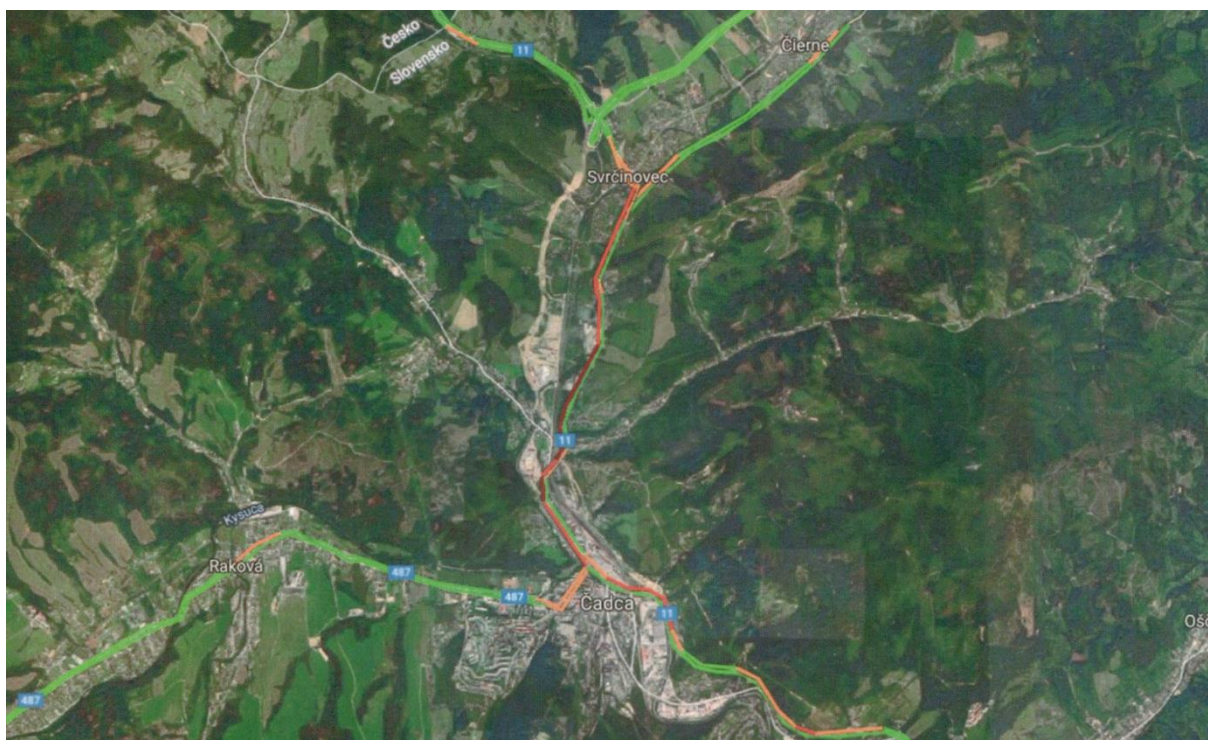
OPATRNE:

- medzi Senicou a Štefanovom je na vozovke bahno po prietři mračen
- v severných častiach Záhoria hlásite viacero úsekov vozoviek, na ktorých sú po daždi zvyšky bahna

KOLÓNY – ZDRŽANIA:

- v Bratislave na D1 pred Prístavným mostom, v smere do Petržalky zdržanie do 10 min
- Svrčinovec - Čadca - Kysucké Nové Mesto na celej trase do 35 min
- Lipníky - Kapušany - Prešov do 30 min

Letecké snímky nepriechodných ciest v okolí miest Čadca, Kysucké Nové Mesto a Žilina.
Nepriechodné úseky sú vyznačené červenou a oranžovou farbou, situácia v stredu 24.04.2019



Výzva vláde Slovenskej republiky

SOPK regionálna komora Žilina (Považie, Turiec, Kysuce, Orava, Liptov) na základe dokumentov, ktorých výsledkom bolo spracovanie analýzy dopravnej infraštruktúry a dopadov stavu dopravnej obsluhy na podnikateľské prostredie v Žilinskom kraji, považuje za nevyhnutné upozorniť súčasnú vládu Slovenskej republiky ako i slovenskú verejnosť, na kritickú situáciu dopravnej obslužnosti územia kraja v rámci existujúcich dopravných systémov.

Súčasný stav dopravnej infraštruktúry, či už cestnej alebo železničnej, nevytvára podmienky pre skvalitnenie hospodárskeho rozvoja kraja, ale naopak, spôsobuje v mnohých hospodárskych odvetviach ich zhoršovanie.

Je nevyhnutné, z hľadiska celoštátneho ako i celoeurópskeho, zabezpečiť skvalitnenie dopravnej infraštruktúry dobudovaním diaľničnej siete a modernizáciou železničných tratí, ktoré sú súčasťou siete medzinárodných multimodálnych dopravných koridorov TEN-T, v čo najkratšom čase.

V oblasti cestnej infraštruktúry ide o nasledovné úseky diaľnic a rýchlostných ciest :

- D1 (Hrič. Podhradie - Lietavská Lúčka, Lietavská Lúčka – Višňové - Dubná Skala, Turany - Hubová, Hubová - Ivachnová)
- D3 (Žilina , Brodno - Kysucké Nové Mesto, Čadca, Bukov - Svrčinovec, Kysucké Nové Mesto - Oščadnica, Oščadnica - Čadca, Bukov 2.profil)
- R5 (D3 križovatka Svrčinovec - št. hranica SR/ČR)
- R3 (Horná Štubňa - Turčianske Teplice – Martin - križovatka na D1, križovatka na D1, Kraľovany - D. Kubín – Trstená - št. hranica SR/PL)
- R6 (Púchov - št. hranica SK/ČR, D49)

V oblasti železničnej infraštruktúry ide o nasledovné úseky tratí :

- Trať 120 a 180 Púchov – Kraľovany – Košice
- Trať 127 Žilina – Čadca , št. hranica

Podnikateľské subjekty združené v regionálnej komore SOPK Žilina dôrazne žiadajú Vládu Slovenskej republiky o dobudovanie infraštruktúry cestných diaľničných a rýchlostných komunikácií a modernizáciu menovaných úsekov železničných tratí ako základného predpokladu pre ekonomický rozvoj regiónu.

Žilina je historicky významným dopravným uzlom s väzbou na ostatné územie Slovenska a na Českú republiku a Poľsko. Kvalita dopravnej infraštruktúry Žilinského samosprávneho kraja zásadne ovplyvňuje ekonomické možnosti a výsledky nielen regiónu, ale aj celého Slovenska a vyžaduje okamžité a zásadné riešenia. Sme pripravení na aktívnu spoluprácu spolu s mestom Žilina, ŽSK, ďalšími obcami a mestami regiónu.

Je hanbou, že región a mesto spojené s dopravným výskumom, vzdelávaním vysokoškolských odborníkov pre dopravu (v Žiline sídli Žilinská univerzita, predtým Vysoká škola dopravy a spojov a Výskumný ústav dopravný) ponúka takú nedokonalú a nedostatočnú dopravnú infraštruktúru.

Prílohou tejto výzvy sú odborné materiály, ktoré dokumentujú potrebu riešenia situácie.

Predstavenstvo ŽRK SOPK

PRÍLOHY:

PODPORNÉ MATERIÁLY V PLNOM ZNENÍ rok 2020:

- 1. Základná orientácia v dopravnej infraštruktúre žilinského regiónu,
prof. Ing. Ján Čelko, CSc., Žilinská univerzita v Žiline, máj 2020**
- 2. Riešenie kritickej situácie v dopravnej obsluhu žilinského regiónu,
prof. Ing. Jozef Majerčák, PhD, Žilinská univerzita v Žiline, apríl 2020**
- 3. Analýza kritickej situácie v dopravnej obsluhu žilinského regiónu v roku 2020 a jej
ekonomické a regionálne súvislosti,
Doc. Ing. Ivan Hlavoň, CSc, Vysoká škola logistiky o.p.s., Přerov**
- 4. Dopady nevyhovujúceho stavu dopravnej infraštruktúry žilinského regiónu na miestnu
firemnú ekonomiku a bezpečnosť dopravnej obsluhy,
prof. Ing. Jozef Gnap, PhD, Ing. Šimon Senko, Žilinská univerzita v Žiline, september 2020**

PODPORNÉ MATERIÁLY V PLNOM ZNENÍ rok 2017:

- 5. Dopravná infraštruktúra v žilinskom regióne
prof. Ing. Ján Čelko, CSc., a Ing. Marek Drličiak, PhD., Žilinská univerzita v Žiline, 2017**
- 6. Dôležitosť dostavby diaľničnej siete z hľadiska bezpečnosti
prof. Ing. Alica Kalašová, PhD., a Ing. Jozef Paľo, PhD., Žilinská univerzita v Žiline, 2017**
- 7. D49, R6 a rozvoj střední Moravy a Slovenska
Libor Lukáš a Libor Žádník, Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě**

1 Infraštruktúra cestnej dopravy

Prof. Ing. Ján Čelko, CSc.

Žilinský kraj je dôležitým dopravno-komunikačným uzlom, v ktorom sa stýkajú tri trasy medzinárodných cestných ťahov Európskej cestnej siete E422, E50, E75. Cesty v regióne, ktoré sú súčasťou medzinárodnej cestnej siete „E“, medzinárodných trás „TEM“ a koridorov „TEN-T“, tvoria štvrtinu medzinárodnej cestnej siete v Žilinskom kraji a predstavujú viac ako 11,5 % podiel na celkovej dĺžke ciest v regióne (obr.1).

Oblasť mesta priamo ovplyvňujú dva multimodálne koridory, ktoré sa v ňom stýkajú a zároveň sťahujú vonkajšiu dopravu z mesta. Sú to:

- Baltsko-jadranský koridor Terst/Koper – Viedeň - Bratislava – Žilina – Katowice – Gdansk,
- Česko-slovenská vetva koridoru Rýn – Dunaj cez Mníchov - Praha – Zlín/Ostrava - Žilina – Košice - Ukrajina.

Dĺžka cestnej siete Žilinského kraja je k 1.1.2018 celkom 2 050,765 km, čo predstavuje približne 11,36 % celkovej dĺžky ciest na Slovensku.

Z toho:

- Diaľnice	101,960 km
- diaľničné privádzače	0,000 km
- rýchlostné cesty	18,803 km
- cesty I. triedy	502,622 km
- cesty II. triedy	327,237 km
- cesty III. triedy	1 100,143 km
- medzinárodné cesty "E" (uvažované peáže)	292,110 km
- medzinárodné trasy "TEM"	213,041 km
- koridory "TEN-T"	338,246 km

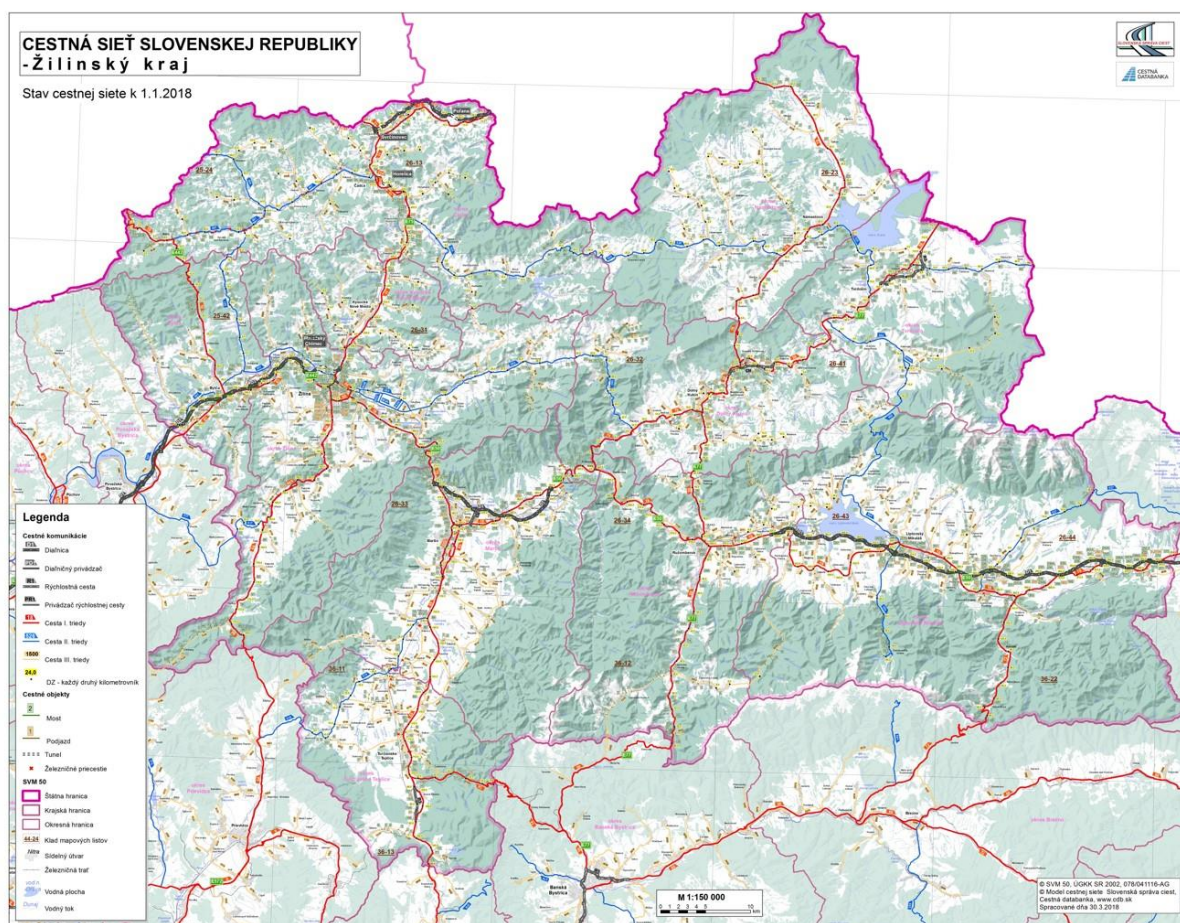
Hustota siete ŽSK je udávaná dvoma údajmi:

- dĺžkou ciest na plochu územia: 0,301 km/km²,
- dĺžkou ciest na 1000 obyvateľov: 2,969 km/1000 obyvateľov.

Údaje o cestnej sieti ŽSK sú uvedené na obr. 1 a obr. 2 a v tab. 1.



Obr. 1 Medzinárodné cesty v SR



Obr. 2 Mapa cestnej siete ŽSK

Zdroj: SSC, CDB

Tab. 1 Charakteristiky cestnej siete Žilinského kraja, Žilinského regiónu

ÚZEMNÉ ČLENENIE: SR/KRAJE - ŽILINSKÝ KRAJ

STAV SIEŤE CESTNÝCH KOMUNIKÁCIÍ K: 01.01.2018

OKRES	DIAĽNICE	DIAĽNIČNÉ PRIVÁDZAČE	RÝCHLOSTNÉ CESTY	PRIVÁDZAČ RÝCHLOSTNEJ CESTY	CESTY I. TREDY	CESTY II. TREDY	CESTY III. TREDY	SPOLU	CESTY, KTORÉ SÚ SUČASŤOU:			ROZLOHA	POČET OBYVATEĽOV	HUSTOTA CESTNEJ SIETE			
									"E" ŤAHOV	TRÁS "TEM"	MULTIMODÁL- NÝCH A DOPLNKOVÝCH KORIDOROV "TEN-T"			km ²	počet	km/km ²	km/1000 obyv.
Bytča	9,162				25,551	29,797	42,209	106,719	27,018	9,162	9,162	282	30 732	0,379	3,473		
Čadca	15,179				53,966	68,952	109,573	247,670	32,028	33,397	33,397	761	90 739	0,326	2,729		
Dolný Kubín			5,733		58,488	13,899	88,515	166,635	34,045	5,432	43,477	492	39 480	0,339	4,221		
Kysucké Nové Mesto					11,220		55,964	67,184	11,220	11,220	11,220	174	33 062	0,387	2,032		
Liptovský Mikuláš	44,822				72,240	61,027	174,035	352,124	44,822	44,822	44,822	1 341	72 452	0,263	4,860		
Martin	15,840		1,344		47,403	8,444	135,010	208,041	20,922	20,922	56,614	736	96 723	0,283	2,151		
Námestovo					38,731	33,773	88,615	161,119				690	61 746	0,233	2,609		
Ružomberok	2,996				59,913		91,689	154,598	59,885	51,771	51,771	647	56 942	0,239	2,715		
Turčianske Teplice			4,207		35,828	14,970	80,401	135,406			23,718	393	16 023	0,345	8,451		
Trdsoň			7,519		21,652	42,569	56,735	128,475	22,662		22,705	479	36 053	0,268	3,564		
Žilina	13,961				77,630	53,806	177,397	322,794	39,508	36,315	41,360	815	156 826	0,396	2,058		
ŽILINSKÝ KRAJ SPOLU:	101,960		18,803		502,622	327,237	1 100,143	2 050,765	292,110	213,041	338,246	6 809	690 778	0,301	2,969		

Zdroj: SSC, CDB

Plánované diaľnice a rýchlostné cesty sú uvedené v novom projekte výstavby diaľnic a rýchlostných ciest MDaV SR. Rovnako sú uvedené v prílohe 2 Cestného zákona, ale bez udania dĺžky, ktorá sa môže meniť podľa projektovej dokumentácie.

Plánované diaľnice a rýchlostné cesty podľa Prílohy 2, Cestného zákona:

- 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,
- 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 štátna hranica MR/SR Šahy - Zvolen - Žiar nad Hronom - Turčianske Teplice - Martin - Kral'ovany - Dolný Kubín - Trstená - št. hranica SR/PR,
- R4 štátna hranica MR/SR - Milhost' - Košice - Prešov - Giraltovce - Svidník - št. hranica SR/PR,
- R5 štátna hranica ČR/SR Svrčinovec - križovatka s D3,
- R6 štátna hranica ČR/SR Lysá pod Makytou – Púchov,
- R7 Bratislava - Dunajská Streda - Nové Zámky - Veľký Krtíš – Lučenec,
- R8 R2 - Partizánske - Topoľčany - Nitra – R1.

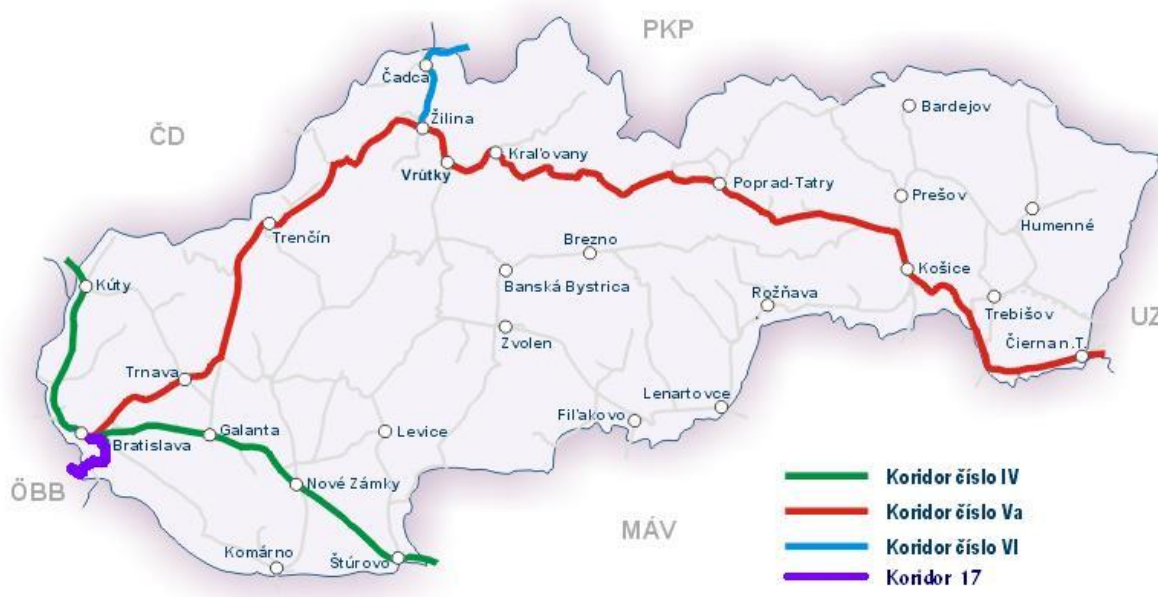
2 Infraštruktúra železničnej dopravy

Z pohľadu prevádzky je sieť ŽSR rozdelená na jednotlivé trate, ktoré sú ohraničené významnými dopravnými bodmi na infraštruktúre, ktorý je buď koncovým, odbočným alebo križovatkovým bodom na sieti. Číselné označenie trate prideliť jednoznačný identifikátor a je realizované z Čiernej nad Tisou na západ.

Trate sú ďalej rozdelené do kategórií, ktoré zohľadňujú významnosť trate z celosieťového hľadiska. Na základe kategorizácie sa prioritizuje aj vykonávanie rozsiahlych opráv, rekonštrukcií a modernizácií. Do kategorizácie vstupuje ešte jeden činiteľ, a to zaradenie do medzinárodných koridorov, ktoré prechádzajú cez naše územie, hlavne je to koridor TEN-T a doplnkový koridor TEN-T Comprehensive.

Trate TEN-T sú zaradené do medzinárodných koridorov, ktoré prechádzajú cez naše územie (smerovanie sever – juh a východ – západ) a majú najvyššiu prioritu pre investície do železničnej infraštruktúry. Z dlhodobého hľadiska tvoria potenciál pre zvyšovanie výkonov v tranzitnej nákladnej doprave cez naše územie, pričom na tieto trate je možné čerpať financie z európskych fondov (CEF, ERDF, KF).

V koridorových mapách TEN – T spolu s TEN – T Comprehensive sú zahrnuté všetky trate prvej kategórie alebo tiež trate základnej siete, ktoré majú aj medzinárodný význam (pozri Obr. 3).



Obr. 3 Koridorové železničné trate na území SR

Na území ŽSK sa nachádzajú trate rôznych kategórií a významu (Obr. 4). Základnou železničnou osou ZSK je hlavná dvojkolejná elektrifikovaná trať Bratislava – Žilina – Košice v úseku Važec (hranica regiónu) – Plevník-Drienové (hranica regiónu).

V žilinskom železničnom uzle od tejto trate odbočuje dvojkolejná elektrifikovaná trať do Čadce ku štátnej hranici s ČR a jednokolejná neelektrifikovaná trať do Rajca. Do Čadce ústí neelektrifikovaná jednokolejná, ale z pohľadu osobnej dopravy súčasne aj pomerne nádejná trať z Makova a menej významná (hoci modernizovaná a elektrifikovaná) trať z poľského Zwardoňa cez Skalité. Významným železničným uzlom na trati Bratislava – Košice sú Vrútky, kde z tejto hlavnej trate odbočuje dvojkolejná trať Vrútky – Martin – Diviaky (elektrifikovaná je len v úseku Vrútky – Martin), kde sa rozdeľuje na jednokolejnú líniu smerujúcu do Banskej Bystrice a takisto jednokolejnú trať smerujúcu do Zvolena. Na poslednej menovanej trati leží stanica Horná Štubňa, do ktorej ústí trať na Prievidzu a Topolčany. Menej významnými železničnými traťami regiónu sú jednokolejné neelektrifikované trate

Kraľovany – Trstená, Žilina – Rajec a Čadca – Makov.



Obr. 4 Sieť železničných tratí ŽSR v ŽSK

Štandardnou traťovou rýchlosťou hlavných dvojkoľajných elektrifikovaných tratí je 120 km/hod (na niektorých úsekoch tratí obmedzovaná z dôvodu smerového vedenia trasy na 90 alebo 100 km/hod, avšak na trati Žilina – Čadca naopak je aj 140 km/hod). Na ostatných tratiach prevláda rýchlosť 70 až 80 km/hod (Trstená – Kraľovany a Čadca – Makov však len 50 km/hod, Horná Štubňa – Prievidza 50 až 60 km/hod, Žilina – Rajec 60 km/hod, Horná Štubňa – Vrútky a Čadca – Skalité naopak až 100 km/hod).

Dopravca využíva v regionálnej osobnej doprave na elektrifikovaných tratiach moderné elektrické jednotky radu 671 (tieto predovšetkým na hlavných tratiach), doplnené klasickými súpravami s elektrickými rušňami jednosmernej alebo dvojsystémovej trakcie. Vzhľadom na nedostatok elektrických jednotiek s nižšou kapacitou sú na elektrifikovaných tratiach v časoch nižších prepravných nárokov využívané aj motorové vozne. Na neelektrifikovaných tratiach nasadzuje motorové vozne odvodené od radu 810 alebo klasické súpravy s motorovými rušňami radov 750 a 754.

Hoci je Žilina regionálnym centrom, nemá ZSSK v tomto meste ani okolí žiadne zariadenie na preventívne ošetrovanie a technicko-hygienickú údržbu koľajových vozidiel. ZSSK využíva formou prenájmu opravovňu vozňov v Žiline s pomerne dlhou halou (vlastníkom pracoviska je v tomto prípade ZSSK CARGO).

V celom regióne nie je k dispozícii celoročná vozňová umývací linka. Exteriér vozidiel osobnej dopravy sa preto najmä počas zimných mesiacov prakticky neudržiava.

Zoznam tratí vedúcich územím ŽSK a ich značenie je uvedené v Tab. 2. Celková dĺžka tratí vedúcich územím ŽSK je uvedená v Tab. 3.

Tab. 2 Zoznam tratí vedúcich ŽSK

Číslo trate	Súčasný označenie trate v cestovnom poriadku	Kategória trate	Začiatok trate	Koniec trate	Trate v km (stav k 31.12.2018)
105 A	180	1, hlavná	Košice	Kraľovany	203.445
106 A	180, 120	1, hlavná	Kraľovany	Púchov	85.682
106 B	–	1, hlavná	Odb. Potok	Odb. Váh	3.350
106 C	–	1, hlavná	Varín	Odb. Váh	4.161
106 D	127	1, hlavná	Žilina	Čadca št. hr.	37.265
106 G	–	1, hlavná	Žilina-Teplica	Žilina	7.279
114 B	129	1, hlavná	Čadca	Skalité št. hr.	20.226
106 E	–	2, hlavná	Žilina, Zr. st.	Žilina výh. Č.	0.585
118 A	170, 171	2, hlavná	Zvolen, Os. st.	Vrútky	96.165
118 B	–	2, hlavná	Priekopa odb.	Vrútky NS.	1.025
118 D	–	2, hlavná	Zvolen, Os. st.	Odb. Dolná Štubňa	62.492
113 A	181	3, vedľajšia	Trstená	Kraľovany	56.348
114 A	126	3, vedľajšia	Žilina	Rajec	20.221
122 A	145	3, vedľajšia	Horná Štubňa	Prievidza	37.752
114 C	128	4, vedľajšia	Čadca	Makov	25.872

Tab. 3 Celková dĺžka tratí vedúcich územím ŽSK

Súčasný označenie trate v cestovnom poriadku	Trat'	Začiatok úseku v ŽSK	Koniec úseku v ŽSK	Dĺžka traťového úseku v km (stav k 31.12.2018)
180	Košice – Kraľovany	Važec	Kraľovany	73,780
180, 120	Kraľovany – Púchov	Kraľovany	Predmier	61,007
–	Odb. Potok – Odb. Váh			4,270
–	Varín – Odb. Váh			5,855
127	Žilina – Čadca št. hr.	Žilina	št. hr. SR/ČR	36,647
–	Žilina-Teplica – Žilina			0,646
129	Čadca – Skalité št. hr.	Čadca	št. hr. SR/PR	20,226
–	Žilina, Zr. st. – Žilina výh. Č.			2,095
170, 171	Zvolen, os. st. – Vrútky	Čremošné	Vrútky	42,057
–	Priekopa odb. – Vrútky nákl. st.			1,254
,00181	Trstená – Kraľovany	Trstená	Kraľovany	57,000
126	Žilina – Rajec	Žilina	Rajec	21,477
145	Horná Štubňa – Prievidza	Horná Štubňa	Sklené	6,687
128	Čadca – Makov	Čadca	Makov	26,352

Cez Žilinský kraj prechádzajú dva významné paneurópske železničné koridory:

- koridor – hlavná vetva vedie z Benátok do Ľvova s vetvou Va Bratislava - Žilina – Košice – Čierna nad Tisou – Čop,
- koridor vedie zo Žiliny cez Skalité do Gdaňska (PKP).

Trate tvoriace koridor sú elektrifikované jednosmernou napäťovou sústavou a v súčasnosti sú zmodernizované v úseku ŽSR Považská Teplá (mimo) – Žilina (mimo) a Žilina (mimo) – Krásno nad Kysucou. Vlastná ŽST Žilina doposiaľ zmodernizovaná nebola a je plánovaná ako súčasť modernizácie celého železničného uzla Žilina.

Ďalej je plánovaná modernizácie železničného uzla Žilina, pričom v rámci stanice Žilina bude odstránenie už nevyužívaného koľajiska starej zriaďovacej stanice ŽST Žilina a revitalizácia tohto územia. Návrh trasy modernizovaného úseku trate je vyhotovený podľa zásad predpisov a noriem platných na ŽSR a rešpektuje rýchlosti 120 km/h.

Významnými železničnými objektmi budú rekonštrukcie železničných mostov cez rieky Váh a Rajčanka a ponad Kysuckú cestu a pod. Bude zriadený nový podchod i pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu v Strážove do záhradkárskej oblasti, zriadi sa nový cestný nadjazd pri zastávke Žilina odbočka umožňujúci cestné prepojenie k rušňovému depu a k rieke Váh, podchod pre chodcov a cyklistov pri rušňovom depe taktiež bude umožňovať pohyb osôb s obmedzenou schopnosťou pohybu, ponad rieku Váh smerom na Čadcu sa vybudujú nové železničné mosty spolu s lávkou pre peších a cyklistov, ktorá bude napojená na cyklistické chodníky. Ponad celú železničnú stanicu Žilina bude vybudovaný nový cestný nadjazd spájajúci ulicu 1. Mája a Ľavobrežnú.

Zriadi sa aj nové pracovisko určené pre riadenia dopravy s novou technológiou pre riadenie vlakov.

V rámci modernizácie uzla Žilina sa predpokladá na koridore č. Va modernizácia traťového úseku Žilina – Varín, modernizácia ŽST Varín a dostavba Zriaďovacej stanice Žilina-Teplička. V prípade modernizácie traťového úseku Žilina – Varín sa jedná o dvojkoľajný, priamy úsek trate od rieky Váh po súčasnú železničnú stanicu Varín. Medzistaničný úsek vedie v celej svojej dĺžke pozdĺž novej zriaďovacej stanice Žilina Teplička.

V dostavbe Zriaďovacej stanice Žilina-Teplička sa doplnenia prevádzky a objekty súvisiace s prestavbou infraštruktúry v rámci modernizácie ŽST Žilina, a to presunutie miesta verejnej vykládky a nakládky (VNVK) do zriaďovacej stanice Žilina-Teplička spoločne s úpravou a výstavbou všetkých potrebných technológií a úprav existujúcich zariadení v mieste budúceho strediska VNVK pri tranzitnej skupine koľají.

3 Infraštruktúra leteckej dopravy

Letisko Žilina - Dolný Hričov je verejným letiskom pre medzinárodnú leteckú dopravu so vzletovou a pristávacou dráhou pre presné priblíženie I. Cat ICAO dĺžkou RWY 1 150 m a šírkou 30 m. RWY je napojená na odbavovaciu plochu a manipulačnú plochu pre odbavenie lietadiel Žilinskej univerzity kolmou rolovacou dráhou A (TWY) približne v polovici dĺžky RWY o šírke 15 m. Rolovacia dráha B spája RWY a areál aeroklubu. Má šírku 8 m.

V súčasnosti je na letisku Žilina zriadené na RWY 06 presné prístrojové priblíženie I Cat. ICAO s limitmi s výškou rozhodnutia nie menšou ako 200 ft a dráhovou dohľadnosťou (RVR) nie menšou ako 550 m (VIS nie menej ako 800 m) a priblíženie podľa prístrojov - ICAO RNAV (GNSS).

Súčasný rozmery letiska

a) Vzletová a pristávacia dráha (RWY)

- Dĺžka 1150,0 m
- Šírka 30,0 m
- Druh povrchu asfaltový betón

b) Rolovacie dráhy – A – šírka 15 m, asfaltový betón

B - šírka 8 m, asfaltový betón

Vyhlásené dĺžky

Pre RWY 06/24 sú stanovené vyhlásené dĺžky ktoré sú rovnaké pre oba smery RWY:

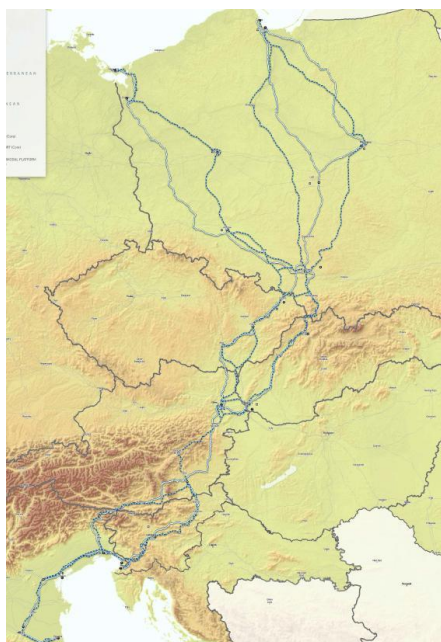
použiteľná dĺžka rozjazdu (TORA)	1 150 m
použiteľná dĺžka vzletu (TODA)	1 210 m
použiteľná dĺžka prerušeného vzletu (ASDA)	1 150 m
použiteľná dĺžka pristátia (LDA)	1 150 m

4 Väzba na multimodálne koridory EÚ

Sieť dopravnej infraštruktúry krajín EÚ je formulovaná v nasledujúcich Nariadeniach:

- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady EÚ č. 1315/2013 z 11. 12. 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ (ďalej len „NEPR EU 1315/2013“)
- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1316/2013 z 11. decembra 2013 o zriadení Nástroja na prepájanie Európy, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 913/2010 a zrušujú sa nariadenia (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010 (ďalej len „NEPR EU 1316/2013“)
- Delegované Nariadenie Komisie (EÚ) 2017/849 zo 7. decembra 2016, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013, pokiaľ ide o mapy v prílohe I a zoznam v prílohe II k uvedenému nariadeniu (ďalej len „DNKEU 849/2017“)

Podľa NEPR EU 1316/2013 územím Slovenskej republiky prechádzajú 3 koridory Základnej siete TEN-T, pričom na území ŽSK sú lokalizované 2 koridory Základnej siete TEN-T. Ide o koridory Balt – Jadran a Rýn – Dunaj, so spoločným peážnym úsekom Púchov – Žilina, vytvárajúce v meste Žilina koridorovú križovatku (cestná a železničná Základná sieť TEN-T). Druhá križovatka koridorov Základnej siete TEN-T Balt – Jadran, Rýn – Dunaj a Orient/východné Stredomorie sa na území Slovenska nachádza v Bratislave. Koridor Balt – Jadran je na území Slovenska situovaný pre cestnú, železničnú, intermodálnu a leteckú infraštruktúru v trase Katovice (PR) – Skalité – Čadca – Žilina – Púchov – Bratislava – Viedeň (RR), v úseku Žilina – Komárno je súbežná i vnútrozemská vodná cesta Váh zaradená do Základnej siete TEN-T. Tzv. Česko – slovenská vetva koridoru Rýn – Dunaj je na území Slovenska situovaná pre cestnú, železničnú, intermodálnu i leteckú infraštruktúru v trase Zlín (ČR) – Púchov – Žilina – Poprad - Košice – Vyšné Nemecké/Čierna nad Tisou – (Ukrajina). NEPR EU 1316/2013 predbežne identifikuje projekty/úseky dopravnej infraštruktúry.



Obr. 5 Obrázok Koridor Balt – Jadran Základnej siete TEN-T

Zdroj: DNKEU 849/2017



Obr. 6 Koridor Rýn – Dunaj Základnej siete TEN-T

Zdroj: DNKEU 849/2017

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady EÚ č. 1315/2013 z 11. 12. 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ (ďalej len „NEPR EU 1315/2013“) zmenilo lokalizáciu a obsahovú štruktúru zaužívaného pomenovania a štruktúry dovtedajších dopravných sietí EÚ (TEN-T a TINA).

Pôvodné NEPR EU 1315/2013 definuje lokalizáciu a parametre dopravných sietí TEN-T rozdelených do dvoch kategórií:

- Základná sieť TEN-T (Core TEN-T), je sieť ktorá má časovo a investične prioritné postavenie v rámci celej siete.
- Súhrnná sieť TEN-T (Comprehensive TEN-T), obsahuje prioritnú Základnú sieť doplnenú o sieťové prvky s nižšou prioritou ktoré dopĺňajú Základnú sieť.

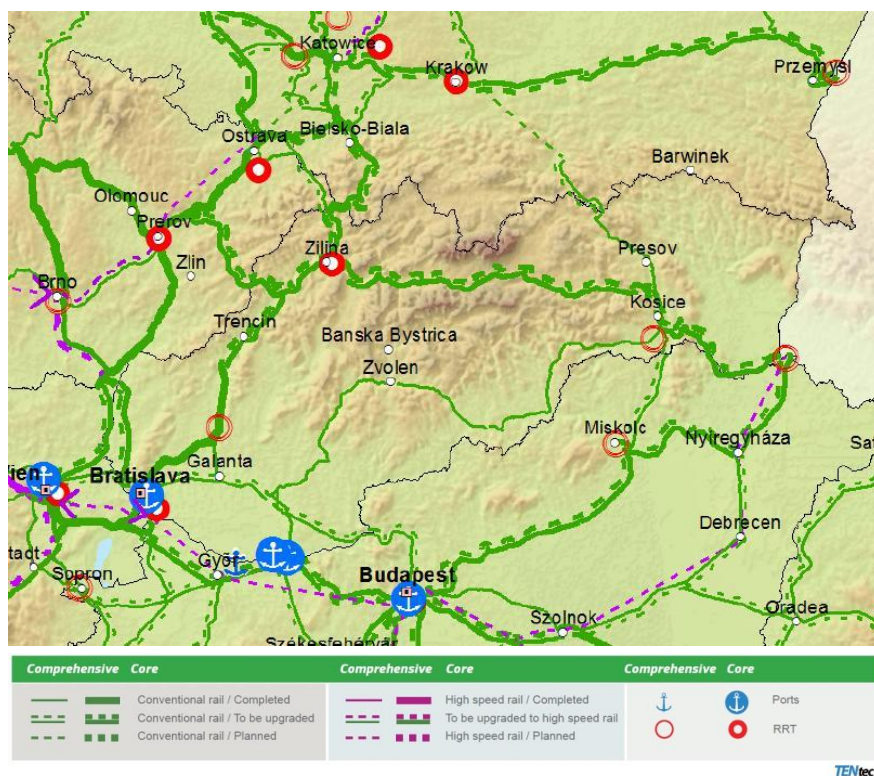
Nariadenie predpokladá ukončenie budovania Základnej siete do roku 2030 prostredníctvom vytvorenia novej, ako aj zásadnej modernizácie a obnovy už existujúcej infraštruktúry.

Základná a Súhrnná sieť TEN-T je podľa NEPR EU 1315/2013 na území Slovenska definovaná podľa nižšie uvedených obrázkov a tabuliek.



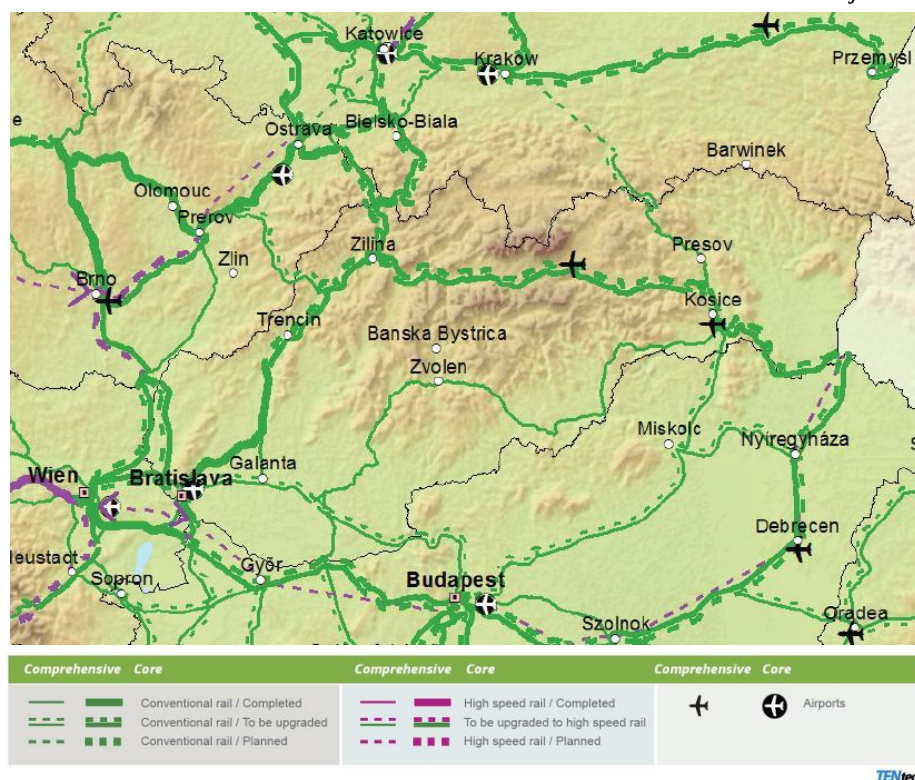
Obr. 4.7 Základná a Súhrnná Sieť TEN-T, cesty

Zdroj: DNKEU 849/2017



Obr. 4.8 Základná a Súhrnná Sieť TEN-T, železnice pre nákladnú dopravu, prístavy, letiská

Zdroj: DNKEU 849/2017



Obr. 4.9 Základná a Súhrnná Sieť TEN-T, železnice pre osobnú dopravu, letiská

Zdroj: DNKEU 849/2017

Tab. 4 Porovnanie zaradenia úsekov cestnej siete TEN-T lokalizovanej na území dopravného regiónu Severozápadné Slovensko

Ťah	Úsek	TEN-T podľa DNKEU 849/2017		TEN-T SR* podľa OP II 2020	
		Základná	Súhrnná	Základná	Súhrnná
Bratislava – Trnava – Trenčín – Hričovské Podhradie – Žilina – Poprad – Prešov – Košice – št. hr. SR/Ukrajina		Dokončená a plánovaná cesta (D1)		Dokončená a plánovaná cesta (D1)	
št. hr. SR/Poľsko – Skalité – Hričovské Podhradie – D1 – Martin – Šášovské Podhradie – Zvolen – Krupina – Šahy – št. hr. SR/Maďarsko	št. hr. SR/Poľsko – Skalité – Hričovské Podhradie – D1	Dokončená a plánovaná cesta (D3)		Dokončená a plánovaná cesta (D3)	
	D1 – Martin – Šášovské Podhradie – Zvolen	Dokončená a plánovaná cesta (R3)		Dokončená a plánovaná cesta (R3)	
	Zvolen – Krupina – Šahy – št. hr. SR/Maďarsko	Plánovaná modernizácia cesty (I/66)		Plánovaná cesta (R3)	
D1 – Beluša –		Plánovaná		Plánovaná	

Púchov – Lysá pod Makytou – št. hr SR/ČR		modernizácia cesty (I/49)		cesta (R6)	
Št. hr. SR/Poľsko – Trstená – Kraľovany – D1			Dokončený obchvat cesty (R3), plánovaná modernizácia cesty (I/59 a I/70)		Dokončený obchvat cesty (R3), plánovaná cesta (R3)
D1 - Trenčín – Prievidza – Žiar nad Hronom – Zvolen – Lučenec – Rožňava – Košice			Dokončené úseky obchvatov cesty (R2), plánovaná modernizácia cesty (I/9 a I/16)		Dokončené úseky obchvatov cesty (R2), plánovaná cesta (R2)
D1 - Trnava – Nitra – Žiar nad Hronom – Šášovské Podhradie – Zvolen – Banská Bystrica – Ružomberok	D1 - Trnava – Nitra – Žiar nad Hronom – Šášovské Podhradie – Zvolen – Banská Bystrica		Dokončená R1		Dokončená R1
	Banská Bystrica – Ružomberok – D1		Plánovaná modernizácia cesty (I/59)		Plánovaná R1
D3 - Svrčinovec – št. hr. SR/ČR			Plánovaná cesta (R5)		Plánovaná cesta (R5)

Vysvetlivky: Definícia TEN-T SR

Zdroj: DNKEU 849/2017

Tab. 5 Základná a Súhrnná Sieť TEN-T železničnej a intermodálnej dopravy lokalizovaná na území dopravného regiónu Severozápadné Slovensko

Ťah/zariadenie	DNKEU 849/2017	
	Core (Základná)	Comprehensive (Súhrnná)
št. hr. SR/Poľsko – Čadca – Žilina – Púchov – Bratislava - št. hr. SR/Maďarsko a št. hr. SR/Maďarsko	Dokončená a plánovaná modernizácia konvenčnej osobnej/nákladnej železnice	
št. hr. SR/ČR – Čadca/Púchov – Žilina – Košice - št. hr. SR/Ukrajina	Dokončená a plánovaná modernizácia konvenčnej železnice	št. hr. SR/ČR – Čadca železnice pre nákladnú dopravu
		št. hr. SR/ČR – Púchov železnice pre osobnú dopravu
Terminál intermodálnej dopravy Žilina	Dokončený terminál	

Vysvetlivky: Definícia TEN-T SR

Zdroj: DNKEU 849/2017

Prof. Ing. Ján Čelko, CSc., ŽU v Žiline, máj 2020

Riešenie kritickej situácie v dopravnej obsluhu žilinského regiónu

Žilinskom kraji by mala byť železničná osobná doprava nosným dopravným systémom. To znamená, že je veľmi dôležité podporiť regionálnu dopravu smerujúcu do/zo Žiliny zo všetkých smerov a nevyhnutné je navýšiť počet vlakových spojov. Je potrebné zaviesť viac vlakov kategórie REX - regionálne expresy(ideálne systémom pásmovej obsluhy)na traťových úsekoch Žilina - Ružomberok/Lipt. Mikuláš, Žilina - Čadca - Skalité, príp. aj na trati Žilina - Rajec. Zavedením týchto REX vlakov by sa skvalitnila dopravná obsluha v regióne a najmä hranica denného dochádzania do Žiliny by sa výrazne posunula a skrátil by sa aj cestovný čas v porovnaní s osobnými vlakmi. Ďalej je nevyhnutné dokončiť modernizáciu koridorovej trate na celom území kraja a najmä modernizáciu ŽST Žilina.

Všetky druhy dopravy by mali byť efektívne skoorinované, riešením by bolo rozšírenie Žilinského Integrovaného dopravného systému na územie celého kraja.

Dopravná obsluha regiónu má za úlohu uľahčiť ľuďom mobilitu. To, či ľudia využívajú verejnú osobnú dopravu závisí najmä od dopravnej ponuky, laicky povedané "čím viac vlakov, tým viac ľudí nimi bude cestovať". Riešením je teda zlepšenie dopravnej ponuky, zavedenie aspoň hodinového intervalu odchodov vlakov na každej železničnej trati.

V súčasnosti je dopravná ponuka nevyhovujúca napríklad na trati Žilina - Rajec a Čadca – Makov, kde chýbajú vlaky najmä vo večerných hodinách. Na uvedených tratiach tiež dochádza k súbehu železničnej a autobusovej dopravy, čomu je nevyhnutné predchádzať už na úrovni plánovania dopravnej obsluhy. Obe trate je tiež nevyhnutné zmodernizovať i z hľadiska železničnej infraštruktúry a zabezpečovacích zariadení, keďže práve kvôli nim majú vlaky predĺžený čas jazdy, respektíve čas pobytu v stanici, kde dochádza ku križovaniu vlakov. Modernizácia zabezpečovacích zariadení je investícia s relatívne nízkymi nákladmi (v porovnaní napríklad s celkovou modernizáciou trate) a krátkou dobou návratnosti, nakoľko sa veľa peňazí ušetrí na prevádzkových zamestnancoch, ktorí už nebudú musieť prehadzovať výhybky ručne.

Na trati Čadca - Skalité jazdí počas dňa veľmi málo vlakov napriek tomu, že všetky železničné stanice a zastávky na tejto trati majú výbornú dostupnosť do obcí a je tu aj veľký potenciál s napojením do Poľska. Ved' z pohraničnej stanice Zwardoň odchádza vlak do Katovic každú hodinu.

V Poľsku ale i v Českej republike sa kompetentné orgány rozhodli ísť cestou zvyšovania počtu spojov, teda k zlepšovaniu dopravnej ponuky, čo viedlo k zvýšeniu atraktivity železničnej osobnej dopravy v očiach cestujúcej verejnosti. Laicky povedané, vďaka navýšeniu počtu vlakov si do nich ľudia našli cestu. Vďaka efektívne vynaloženým

finančným prostriedkom nenastane skokový nárast nákladov, keďže práve pravidelnosť vedie k efektívnej prevádzke.

To znamená, že s rovnakým počtom vozidiel a personálu je možné obslúžiť aj väčší počet vlakov a dôjde tak k nárastu iba variabilných nákladov, fixné ostanú nezmenené. Viac vlakov pritiahne viac cestujúcich, čo vedie k zvýšeniu tržieb a tie pokryjú i zvýšené variabilné náklady. Kompetentné orgány by sa preto nemali obávať ísť cestou zvyšovania počtu vlakov a mali by sa inšpirovať práve v zahraničí, kde sú s tým vynikajúce skúsenosti.

Dobрым príkladom by tu mohla byť trať Liberec - Tanvald - Harrachov, ktorá vedie regiónom pripomínajúcim ten žilinský. Kedysi na nej jazdili vlaky každé dve hodiny a boli poloprázdne. Kraj sa však rozhodol podporiť železničnú osobnú dopravu a zlepšiť dopravnú obsluhu a zaviedol na tejto trati hodinový interval odchodov vlakov. Od tej doby sú vlaky plné a v čase rannej a poobednej špičky sú intervaly odchodov vlakov navýšené na polhodinu.

Relatívne lacné investície do železničnej infraštruktúry, najmä zabezpečovacích zariadení, a zvýšenie počtu vlakov na minimálne hodinový interval považujeme za riešenie súčasnej kritickej situácie v dopravnej obsluhu žilinského regiónu.

Navyše by som ešte dodal, že ak ma byť mobilita dostupná širokej cestujúcej verejnosti, nemalo by sa zabúdať ani na osoby so zníženou pohyblivosťou a osoby hendikepované po stránke zdravotnej, t.j. nepočujúci, nevidiaci cestujúci a cestujúci na vozíčkoch.

Prof. Ing. Jozef Majerčák, PhD, Žilinská univerzita v Žiline, apríl 2020

ANALÝZA KRITICKEJ SITUÁCIE V DOPRAVNEJ OBSLUHE ŽILINSKÉHO REGIÓNU V ROKU 2020 A JEJ EKONOMICKÉ A REGIONÁLNE SÚVISLOSTI

Ivan Hlavoň¹

Abstrakt:

Funkčné dopravné systémy majú veľký význam pre každú spoločnosť, jej hospodárstvo a pre život občanov. Doprava má nezastupiteľné miesto pre uspokojovanie prepravných potrieb, ale v súčasnej dobe sa stáva fenoménom ukazujúcim sa v negatívach. Tento príspevok sa zaoberá kritickou situáciou v dopravnej obsluhu Žilinského regiónu.

Kľúčové slová:

dopravný systém, dopravní obsluha regiónu

Abstract:

Functional transport systems are of great importance to every society, its economy and the lives of its citizens. Transport has an irreplaceable place to satisfy transport needs, but it is currently becoming a phenomenon showing in negatives. This paper deals with the critical situation in the transport service of the Žilina region.

Key words:

transport system, transport service of the region

ÚVOD

Doprava je na jednej strane dôležitá pre hospodárstvo i život občanov, na druhej strane sa stáva negatívnym javom tejto doby. S ohľadom na nové problémy, ktorým čelíme, musí byť udržateľná. Jedným z fenoménov, ktorý je nutné riešiť je dopravní obsluha regiónov.

1 DOPRAVA AKO NOVÝ FENOMÉM SÚČASNOSTI

Doprava sa stáva postupom času novým v negatívach sa preukazujúcim fenoménom tejto doby. Ekonomika, politika, striedanie názorov prezentujúcich sa nových vládnych zoskupení nás nútia zamýšľať sa nad reálnymi možnosťami zmien aj v tejto sfére.

Rozdiel v zamyslení je v tom, že iné chápanie prichádza z populizmu vládnych štruktúr štátnej moci a iné prezentuje odborná verejnosť. Tento fakt sa opiera o skutočnosť, ktorú je nutné vyjadriť na úvod smerujúci k riešeniu.

Na úvod je potrebné podotknúť, že odborná verejnosť musí obhájiť svoje odborné stanovisko a nedať sa vtiahnuť do spolitizovaných kruhov slúžiacich populizmu, ktorý je zničujúci. Ako zástupca odborných a vzdelanostných štruktúr musím hneď na začiatok pripomenúť, že je nevyhnutne nutné, aby bol záujem spoločnosti v súčinnosti so štruktúrami odborných spoločností a spolkov, vedeckovýskumnými organizáciami a vzdelávacími inštitúciami na všetkých stupňoch. Je obecné známe, že politika navonok voči občanovi musí ukazovať svoje hmatateľné výsledky, ale otázka je za akú cenu, na základe čoho je dôležitá akceptácia potrieb skupiny, regiónu, štátu.

¹ Ivan Hlavoň, Ing., CSc., Vysoká škola logistiky o.p.s., Palackého 25, 750 00 Přerov, ČR, +420/581 259 140, ivan.hlavon@vslg.cz

Z tejto úvahy plynú nutné závery:

- svet je polarizovaný, presýtený penzom informácií, ktoré nie sú vždy reálne a nemajú takú dôležitosť aká sa im prisudzuje,
- je nutné vytvoriť jednotnú koncepciu funkčnosti a potrebnosť, udržateľnosť vývoja vo vzťahu k možnostiam a ekonomike sveta, Európy, príslušnej zeme.

To je to, čo neexistuje a odpoveďou na otázku prečo to je, je preto, že nie je kompetentný a objektívny orgán, ktorý by bol akceptovateľný pre všetkých jeho účastníkov. Vzhľadom k rozdielnosti technickej, technologickej i vedomostnej úrovni a výrazným rozporom v riadení jednotlivých štátov, častému boju o subjektívne postavenie pri riadení nie je možné presadiť správne, efektívne a časovo objektívne zmeny.

Z možných výstupov z predchádzajúcich úvah je nutné konštatovať, že máme málo možností v politicky nestabilnom prostredí, kedy je na aplikáciu nutná väčšinová zhoda, ktorá modifikuje možnosť riešenia v kompromisoch degradujúcich odbornosť, logiku a teda časové a priestorové dopady.

Otázkou je, čo teda môže byť výstupom k zlepšeniu. Jednotlivé štáty nemôžu robiť svoju uzatvorenú politiku. Tá musí vychádzať v dnešnom voľnom svete z globalizácie potrieb celku (Európy, sveta), čo sa musí prejavovať na uspokojení potrieb jednotlivých zemí. V nedávnej minulosti sme v odbornej snahe tvorili koridory, ktoré mali svoje opodstatnenie v rámci Európskej únie a teda mali i ekonomickú súčinnosť. Minulé obdobia priniesli veľa pozitívneho, ale aj nie vždy systémového. Tento stav sa odrazil aj v tom, čo je aktuálnym problémom a predmetom témy tejto konferencie.

2 PROBLÉM DORAVNÝCH SYSTÉMOV REGIÓNOV V ŠIRŠOM KONTEXTE

Problémom regiónov je nedostatočná infraštruktúra a jej previazanosť s infraštruktúrou susediacich regiónov, čo má vplyv na dopravnú obsluhu územia a spoluprácu regiónov. Nedá sa však súhlasiť s tým, že sa na konferencii ide riešiť problém regiónov postihnutých nevybudovaním dopravných systémov, resp. postihnutých nedobudovaním dopravných systémov bez ohľadu na Európu a časť ďalších dotknutých regiónov. Ak vzniká dojem, že nemáme na to, ako malé zoskupenie uspieť, nebojme sa vysvetliť, že dopravné hrdlá budú stále vytvárať depresívne stavy, budú ovplyvňovať ekonomiku, vytvárať straty a zvyšovať nervozitu. Ako správni logistickí musíme vychádzať z analýzy terajšieho stavu s poznaním aj širších vzťahov.

V súčasnej dobe sú v Slovenskej republike pre rýchlu, regionálnu a miestnu dopravu určené:

- cestné komunikácie:
 - diaľnice (celková dĺžka 496 km)
 - rýchlostné cesty (celková dĺžka 272 km),
 - cesty I. – III. triedy (celková dĺžka 17 304 km).

V Českej republike sú to:

- diaľnice I. a II. triedy (celková dĺžka 1 276 km),
- cesty I. – III. triedy (celková dĺžka 54 492 km).

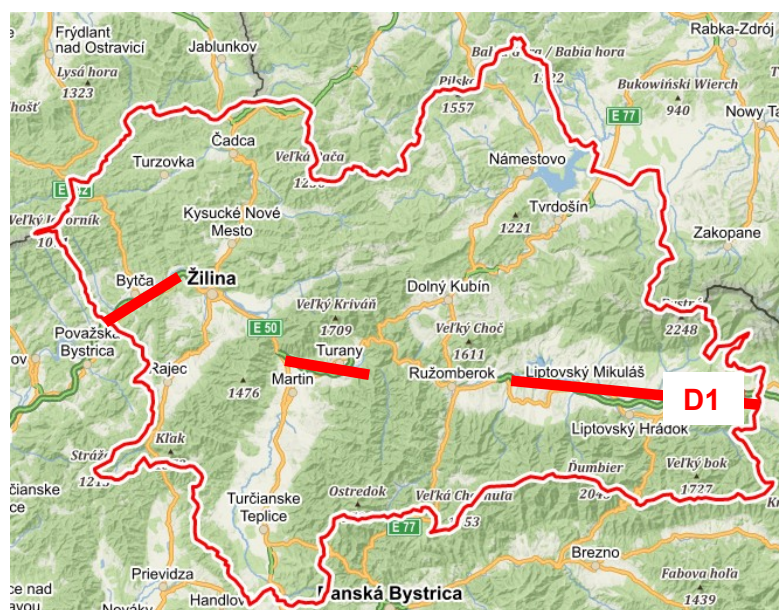
V našich úvahách a návrhoch na riešenie sa musíme vrátiť do mikrozóny dvoch susediacich štátov a to Slovenskej republiky a Českej republiky. Konkrétne vo vzťahu k Žilinskému regiónu sú to susedné kraje v Českej republike – Moravskosliezsky kraj a Zlínsky kraj.

Obr. 1 Žilinský kraj (SK) - Moravskoslezský kraj a Zlínský kraj (CZ)



Strategickými prvkami pre dopravnú obsluhu sú diaľnice. V Žilinskom kraji je celkom 102 km diaľnic a 19 km rýchlostných ciest. Najdlhšia diaľnica cca 45 km je v okrese Liptovský Mikuláš, v okrese Martin je to cca 16 km, v okrese Čadca je to cca 15 km, v okrese Žilina cca 14 km, v okrese Bytča cca 9,5 km a v okrese Ružomberok sú to iba 3 km diaľnice. Ďalšie okresy kraja – Dolný Kubín, Námestovo, Tvrdošín, Kysucké Nové Mesto a Turčianske Teplice nemajú doposiaľ vybudovaný žiadny diaľničný úsek.

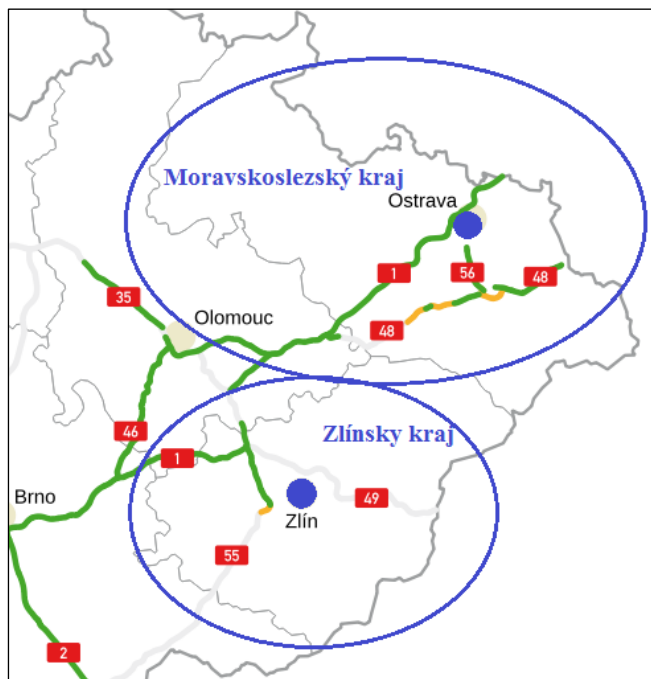
Obr. 2 Mapa Žilinského kraja a diaľničná sieť



Diaľnice v Moravskoslezskom kraji ovplyvňujú dopravu a dopravnú obsluhu. Diaľnice D1, D48 a D56 privádzajú abnormálne rýchlo hustú dopravu, ktorú nie je možné vnútroregionálnym systémom ciest zvládnuť.

V Zlínskom kraji je minimálna diaľničná sieť. Chýba tu diaľkový systém pripojenia na regionálnu sieť. V súčasnej dobe diaľnica D1 iba čiastočne uľahčuje situáciu v smere zo západu na východ. Chýba prepojenie diaľnice D1 – dostavba v úseku Přerov – Říkovice.

Obr. 3 Mapa diaľničnej siete v Moravskoslezskom kraji a Zlínskom kraji



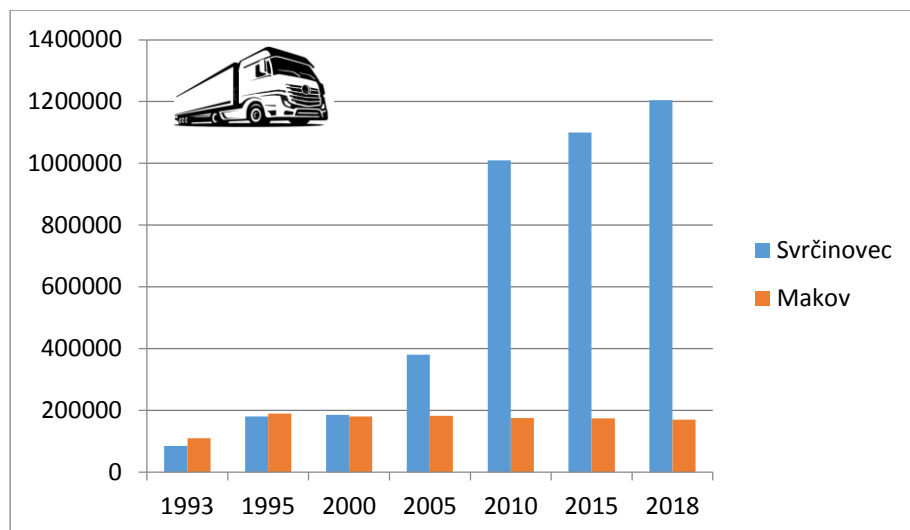
K významným regionálnym súvislostiam VI. transeurópskeho multimodálneho koridoru patrí dopravná spojnica Ostrava – Frýdek-Místek – Třinec – Slovensko (Žilina).

Obr. 4 Dopravné spojenie Žilinského kraja so susediacimi kraji v ČR

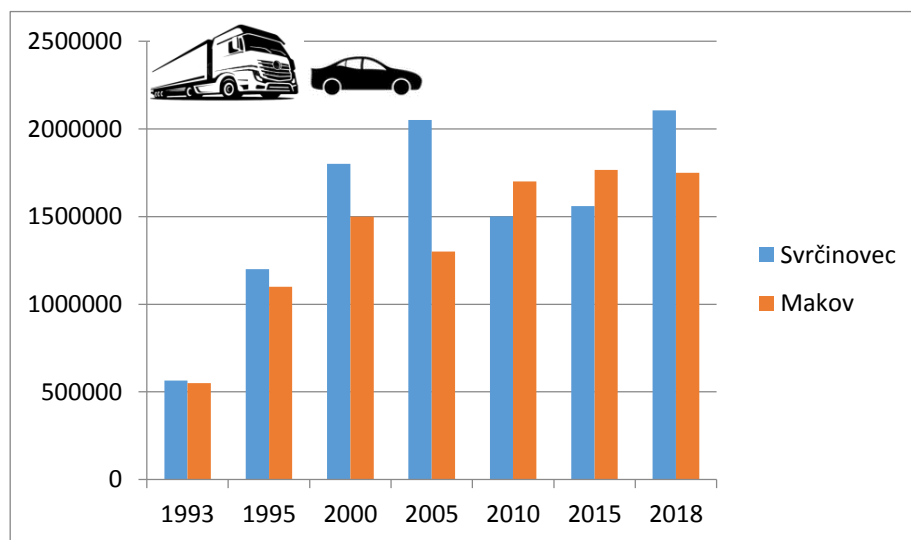


Pre vzájomnú spoluprácu prihraničných regiónov je dôležité funkčné spojenie. V prípade Žilinského kraja a moravských susediacich krajov umožňujú prekročenie hranice dva významné nepretržite otvorené cestné hraničné priechody a to Makov – Bílá-Bumbálka a Svrčinovec – Mosty u Jablunkova.

Obr. 4 Graf intenzity cestnej nákladnej dopravy na hraničných priechodoch v Makove (I/18) a Svrčinovci (I/11)



Obr. 5 Graf intenzity cestnej osobnej a nákladnej dopravy na hraničných priechodoch v Makove (I/18) a Svrčinovci (I/11)



ZÁVER

Jednotlivé štáty a regióny nemôžu robiť svoju uzatvorenú dopravnú a hospodársku politiku. Je nevyhnutné vychádzať z globalizácie potrieb celku so zámerom uspokojenia potrieb jednotlivých zemí. Pre Žilinský kraj je z tohto pohľadu veľmi dôležité kvalitné napojenie na infraštruktúru Moravskosliezského kraja a Zlínskeho kraja.

DOPADY NEVYHOVUJÚCEHO STAVU DOPRAVNEJ INFRAŠTRUKTÚRY ŽILINSKÉHO REGIÓNU NA MIESTNU FIREMNÚ EKONOMIKU A BEZPEČNOSŤ DOPRAVNEJ OBSLUHY

Jozef Gnap¹, Šimon Senko²

Abstrakt: V príspevku boli posúdené len vybrané dopady nevyhovujúceho stavu dopravnej infraštruktúry žilinského regiónu a to najmä dopady na výrobné podniky, logistiku a plánovanie prepráv, na verejnú hromadnú dopravu, dopravnú nehodovosť. Nedostavaná infraštruktúra a nevyhovujúci stav súčasnej dopravnej infraštruktúry spôsobuje časté dopravné nehody a ich dôsledky sú čoraz častejšie fatálne a to spôsobuje obchádzky a preto v príspevku sú podrobnejšie posúdené dopady obchádzky pri prerušení dopravy na ceste I. triedy medzinárodného významu č. 18 pri Strečne. Nedostavaná diaľnica D1 pri Žiline spôsobuje obyvateľom a návštevníkom mesta veľmi negatívne dopady najmä na kvalitu ovzdušia.

Kľúčové slova: dopravná infraštruktúra, dopady, externé náklady

Abstract: The paper assessed only selected impacts of the unsatisfactory condition of the transport infrastructure of the Žilina region, in particular the impacts on manufacturing companies, logistics and transport planning, public transport, traffic accidents. Incomplete infrastructure and unsatisfactory condition of the current transport infrastructure causes frequent traffic accidents and their consequences are increasingly fatal and this causes detours and therefore the paper assesses in more detail the impacts of detours on traffic interruptions on the 1st class road of international importance no. 18 at Strečno. The unfinished D1 motorway near Žilina causes very negative impacts on the air quality of the inhabitants and visitors of the city.

Keywords: transport infrastructure, impacts, external costs

1. ÚVOD

Dopady nevyhovujúceho stavu dopravnej infraštruktúry žilinského regiónu a neplnenia viackrát zmenených plánov výstavby nadradenej dopravnej infraštruktúry najmä diaľnic D1 a D3, ale aj rýchlostných ciest sú už dlhodobého charakteru čo spôsobuje zvýšené náklady výrobným podnikom, má to veľmi negatívne dopady na dopravnú nehodovosť, poškodzovanie ostatnej dopravnej infraštruktúry tranzitnou nákladnou dopravou a dopady na pravidelné zdržania autobusových spojov pravidelnej autobusovej dopravy. Samozrejme veľké kongescie na všetkých komunikáciách, ktoré vedú do krajského mesta Žilina, v Čadci a Kysuckom Novom Meste majú vplyv na časové straty obyvateľov aj osobných automobiloch. Žilinský kraj mal k 1.8.2020 najviac usmrtených osôb (31) od začiatku roka pri dopravných nehodách v SR.

¹ Prof. Ing. Jozef Gnap, PhD., vedúci katedry cestnej a mestskej dopravy, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Žilinská univerzita v Žiline, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, +421 41 513 3500, e-mail: jozef.gnap@fpedas.uniza.sk

² Ing. Šimon Senko, Interný doktorand, Katedra cestnej a mestskej dopravy, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Žilinská univerzita v Žiline, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, +421 41 513 3524, e-mail: simon.senko@fpedas.uniza.sk

2. DOPADY NA PODNIKY CESTNEJ DOPRAVY A VÝROBNÉ PODNIKY A PODNIKY SLUŽIEB

Vzhľadom na nedostavanú nadradenú dopravnú infraštruktúru najmä diaľnice D1 a D2 sa nadmieru poškodzuje infraštruktúra ciest I. triedy najmä kritické sú mosty, ktoré potrebujú nevyhnutnú opravu (napr. pri Strečne, na Orave, V rajeckej doline atď.). Pre sanáciu brala pod hradom Strečno bola v roku 2018 zastavená premávka na ceste I. triedy zo Žiliny do Vrútok a vtedy sme si najviac uvedomili potrebu cestnej infraštruktúry pre fungovanie regiónu, ale aj SR. Preto pre simuláciu dopadov sme vybrali stav, že úsek cesty I. triedy pod hradom Strečno bude neprejazdný, čo je bežný stav pri vážnych dopravných nehodách resp. pri opravách mostov a pod. (tab. 1 a 2).

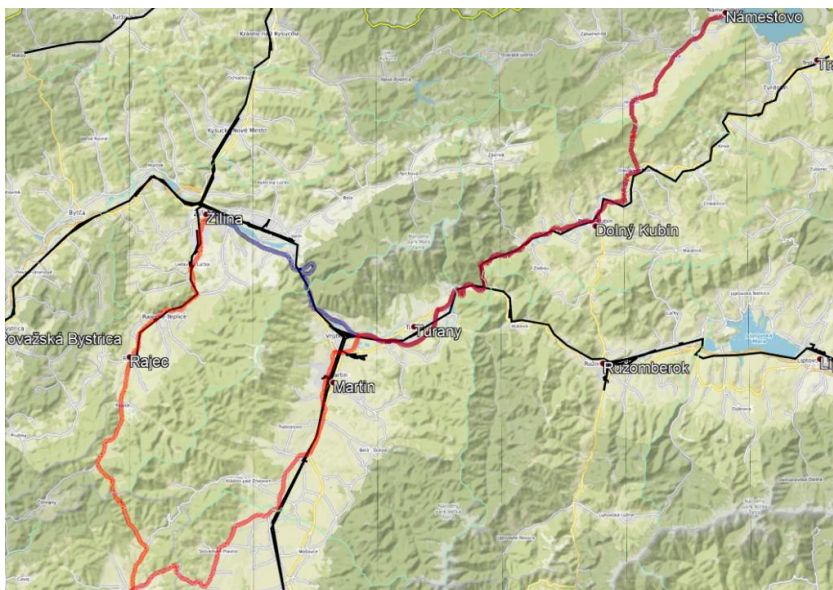
Vybrali sme mestá Čadca, Námestovo, Ružomberok, Banská Bystrica, Trenčín a posudzovali sme vzdialenosti po cestách kde je povolená prevádzka nákladných vozidiel nad 12 ton do a z krajského mesta Žilina.

Tab. 1 Matica vzdialeností cestnej dopravy bez obmedzenia na cestnej infraštruktúre
Zdroj: autori

Matica vzdialeností CD bez obmedzenia v km						
	Čadca	Námestovo	Ružomberok	Banská Bystrica	Trenčín	Žilina
Čadca	x	124	91	122	107	32
Námestovo	124	x	50	106	175	92
Ružomberok	91	50	x	59	143	59
Banská Bystrica	122	106	59	x	147	112
Trenčín	107	175	143	147	x	82
Žilina	32	92	59	112	82	x

Tab. 2 Matica vzdialeností cestnej dopravy s obmedzením na ceste I/18 pri Strečne
Zdroj: autori

Matica vzdialeností s obmedzením I/18 Strečno v km						
	Čadca	Námestovo	Ružomberok	Banská Bystrica	Trenčín	Žilina
Čadca	x	192	159	141	107	32
Námestovo	192	x	50	106	201	163
Ružomberok	159	50	x	59	168	131
Banská Bystrica	141	106	59	x	147	136
Trenčín	107	201	168	147	x	82
Žilina	32	163	131	136	82	x

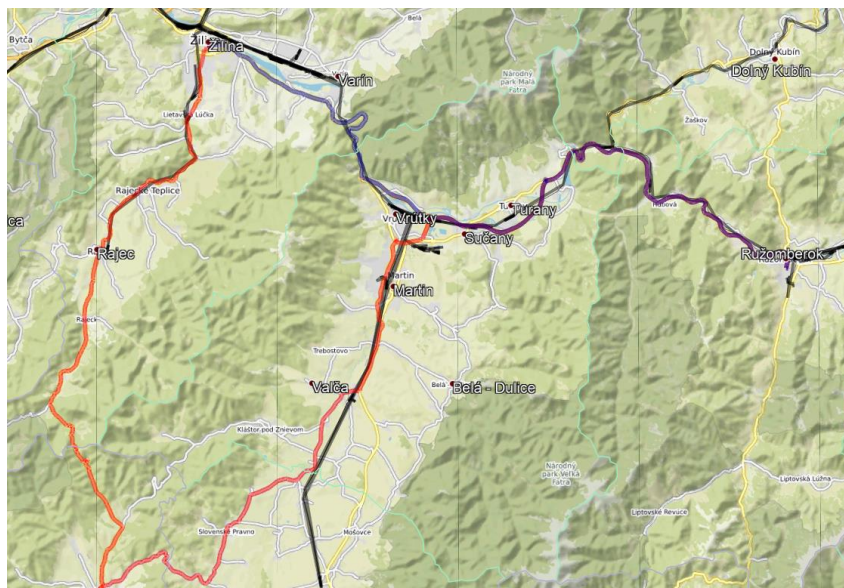


Obr. 1 Vyznačenie obchádzky z Námestova do Žiliny Zdroj: autori

Najväčšie rozdiely sú medzi prepravou cestnou nákladnou dopravou z Námestova a Ružomberka po obchádzkových trasách do Žiliny (tab. 3 a obr. 1 a obr.2). Okres Námestovo má všeobecne nedostatočné napojenie cestnou infraštruktúrou, ktorá umožňuje prevádzku bežných návesových súprav s celkovou hmotnosťou do 40 ton.

Tab. 3 Matica rozdielu vzdialenosti cestnej dopravy bez a s obmedzením Zdroj: autori

Rozdiel vo vzdialenosti trás CD v km						
	Čadca	Námestovo	Ružomberok	Banská Bystrica	Trenčín	Žilina
Čadca	x	68	68	19	0	0
Námestovo	68	x	0	0	26	71
Ružomberok	68	0	x	0	25	72
Banská Bystrica	19	0	0	x	0	24
Trenčín	0	26	25	0	x	0
Žilina	0	71	72	24	0	x



Obr. 2 Vyznačenie obchádzky z Ružomberka do Žiliny Zdroj: autori

Možno sa tu vynára jednoduché riešenie, že prepravu tovarov do krajského mesta Žilina zvládne železničná doprava. Túto možnosť s využitím intermodálnej dopravy zvažovala firma MONDI SCP a.s. Ružomberok v roku 2018 pri sanácii brala pod hradom Strečno.

Preto sme vypracovali maticu vzdialenosti v železničnej doprave v tab. 4.

Tab. 4 Matica vzdialeností v železničnej doprave Zdroj: autori

Matica vzdialeností ŽD v km						
	Čadca	Námestovo	Ružomberok	Banská Bystrica	Trenčín	Žilina
Čadca	x	NIE JE SPOJENIE	87	126	109	30
Námestovo	NIE JE SPOJENIE	x	NIE JE SPOJENIE	NIE JE SPOJENIE	NIE JE SPOJENIE	NIE JE SPOJENIE
Ružomberok	87	NIE JE SPOJENIE	x	109	137	57
Banská Bystrica	126	NIE JE SPOJENIE	109	x	169	96
Trenčín	109	NIE JE SPOJENIE	137	169	x	80
Žilina	30	NIE JE SPOJENIE	57	96	80	x

Bohužiaľ železničná nákladná doprava na krátke vzdialenosti je časovo oveľa náročnejšia ako priama cestná nákladná doprava [6].

Len pri sanácii brala pod Strečnom v roku 2018, ktorá trvala 11 víkendov a 4 mesiace bola preprava v jednom jazdnom pruhu, mala veľmi negatívne dopady pre firmy so sídlom v Žiline napr. Ryba Žilina, ktorí musí každý deň rozvážať svoje výrobky vyčísliť zvýšené náklady na logistiku.

KIA Motors Slovakia musela zmeniť vedenie liniek osobitnej autobusovej dopravy takmer pre tisíc zamestnancov, ktorí dochádzajú z okolia Martina, Vrútok, Turčianskych Teplíc a Kráľovian. Obchádzková trasa napríklad cez Terchovú, predĺžila cestovanie zamestnancov automobilky o približne 45 minút pred pracovnou smenou aj po nej. Okrem predĺženia času prepravy došlo aj k nárastu nákladov na zabezpečenie prepravy zamestnancov. Dlhšia preprava spôsobí i znížený komfort zamestnancov, ktorým sa zvýši ich čas odlúčenia od rodín. S obchádzkovou trasou tiež súvisí zvýšené riziko nehodovosti na tomto cestnom úseku, čo ohrozuje plynulosť výrobného procesu.

2.1 NÁKLADY KTORÉ SA NAJVIAC ZVYŠUJÚ V CESTNEJ DOPRAVE Z DÔVODU OBCHÁDZOK

Dopravcom sa z dôvodu obchádzok najmä zvyšujú **variabilné náklady**, ktoré závisia od konkrétneho výkonu pre konkrétneho zákazníka a to sú najmä [1]:

- náklady na pohonné hmoty,
- náklady na pneumatiky,
- náklady na údržbu a opravy,
- náklady na mzdu vodiča,
- náklady súvisiace s prepravnou reláciou (konkrétnym miestom nakládky a vykládky):
 - náklady na mýto,
 - náklady na cestovné náhrady vodiča (stravné),
 - náklady na parkovanie (ak je potrebné) atď.

Minimálne tieto náklady musí dopravca preniesť do cien za prepravu a to zvyšuje logistické náklady podnikom.

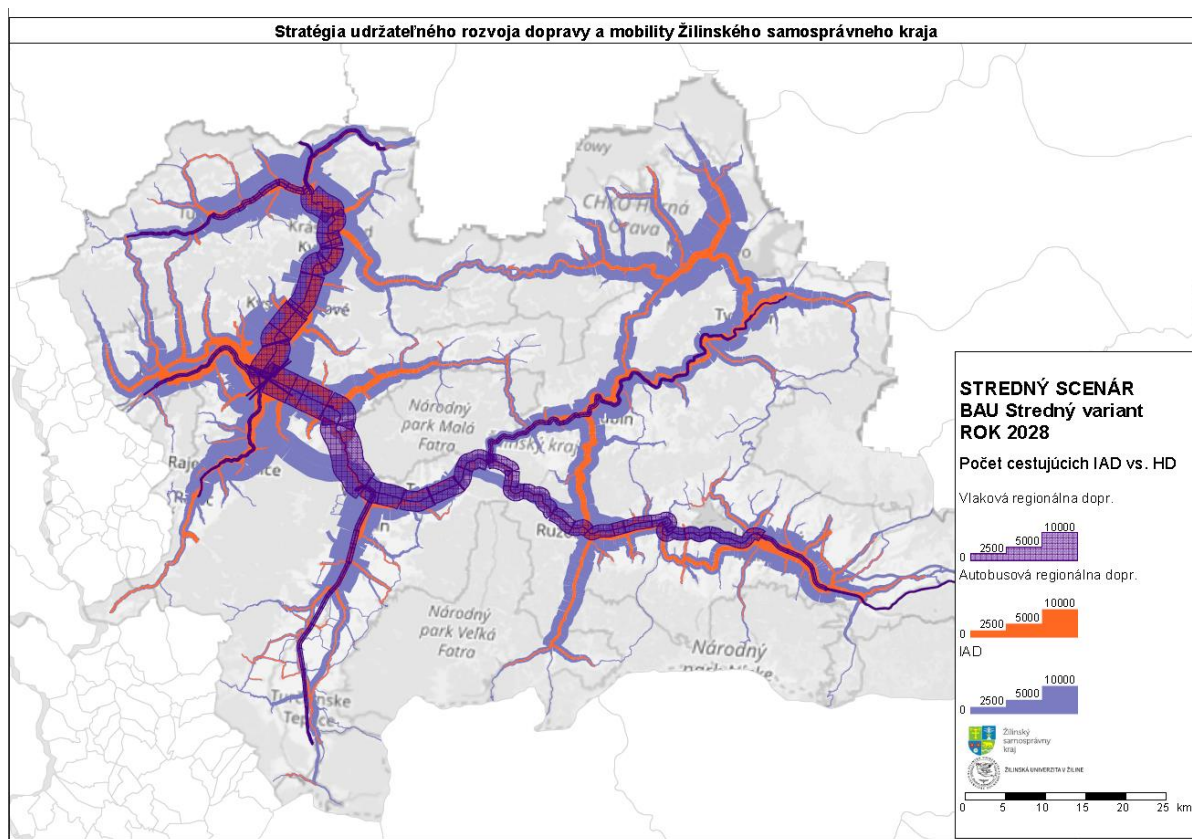
Ak sú dopravné zápchy pravidelné musí dopravca do ceny kalkulovať aj **fixné náklady** lebo napr. na trase Teplička nad Váhom (KIA Motors Slovakia) do Nošovic (Hyundai) strávi vozidlo aj vodič ďaleko viac času ako keby bola dostavaná D3.

Vzhľadom na dopravné nehody a dopravné zápchy dopravca musí mať aj záložné vozidlá aby mohol plniť požiadavky logistických systémov JIT čo zvyšuje náklady a musí sa kalkulovať do ceny prepravy. Zhoršuje to výrazne prácu logistických oddelení pri plánovaní preprav a režimu práce vodiča aj vzhľadom na nedostatok parkovísk pre nákladnú dopravu na súčasnej dopravnej infraštruktúre v Žilinskom kraji [2].

3. DOPADY NA HROMADNÚ OSOBNÚ DOPRAVU V REGIÓNE

Nevyhovujúci stav dopravnej infraštruktúry má tiež dopady na pravidelné zdržania autobusových spojov pravidelnej autobusovej dopravy. Najmä zdržania autobusových spojov z Kysuckého Nového Mesta, z Rajca ale aj od Martina a Terchovej môžu mať dopady na odliv cestujúcich z pravidelnej autobusovej dopravy na železničnú dopravu čo vidíme na trati Čadca – Žilina. Bohužiaľ aj z dôvodu pandémie COVID19 došlo k odlivu cestujúcich z verejnej osobnej dopravy na individuálnu osobnú dopravu.

Nevyhovujúci stav dopravnej infraštruktúry a nepredvídateľné zdržania autobusových spojov pravidelnej autobusovej dopravy a tým nedodržiavania cestovných poriadkov a problém prestupu na železničnú dopravu môže viesť k oneskoreniu zavedenia Integrovaného dopravného systému v Žilinskom kraji.



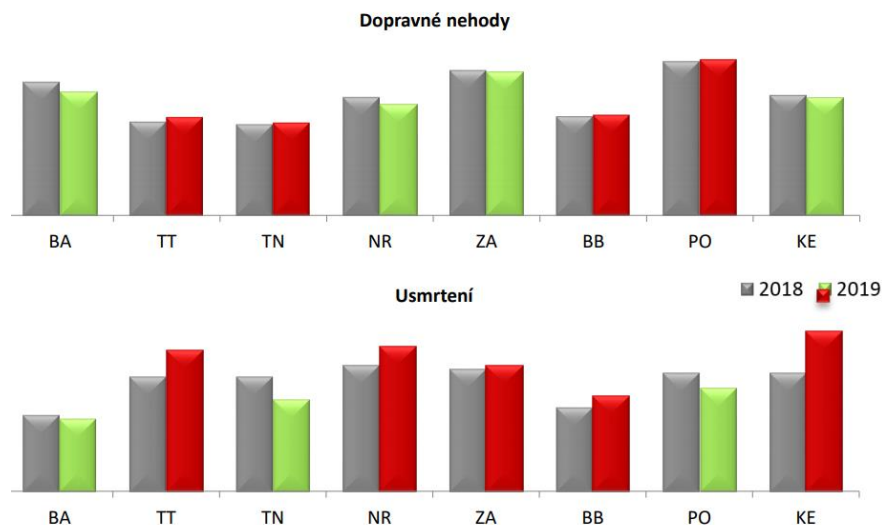
Obr. 3 Delba prepravnej práce na základe dopravného modelu pre stredný scenár BAU výhľadový rok 2020; Zdroj: [4]

Na obr. 3 je znázornená delba prepravnej práce na základe dopravného modelu pre stredný scenár BAU výhľadový rok 2020 medzi regionálnou železničnou, autobusovou osobnou a individuálnou dopravou.

Je potrebné zvýrazniť, že to by mal byť jeden rozhodujúci podklad kde je potrebné dostavať a opravovať dopravnú infraštruktúru v Žilinskom kraji. Napríklad je potrebné opravovať mosty a cesty tam kde je aj veľký počet prepravovaných cestujúcich v autobusovej doprave a každé zatvorenie mosta pri jeho náhlej poruche narušuje systém verejnej osobnej dopravy.

4. DOPADY NA BEZPEČNOSŤ CESTNEJ PREMÁVKY

Žilinský kraj patrí z hľadiska počtu nehôd a počtu usmrtených medzi najhoršie kraje v SR a bohužiaľ situácia sa v roku 2020 z hľadiska počtu usmrtených ešte zhoršila (obr. 4). Žilinský kraj patrí v počte usmrtených medzi najhoršie kraje v SR v roku 2020 (za prvých 8 mesiacov to bolo až 36 usmrtených).



Obr. 4 Porovnanie počtu nehôd podľa krajov a za roky 2018 a 2019 v SR; Zdroj: [7]

Po dostavaní diaľnice D1 resp. D3 po Žilinu sa výrazne znížila nehodovosť na úseku Bytča – Žilina a preto je dostavanie diaľnic a rýchlostných ciest výrazným prínosom pre oblasť bezpečnosti cestnej premávky. Dopravné nehody znamenajú externé náklady pre spoločnosť, ale aj ostatných účastníkov cestnej premávky. Ide najmä o časté zdržanie z dôvodu častých dopravných nehôd a vplyv na ekonomiku podnikov pôsobiacich na území Žilinského kraja, ale má to vplyv a na návštevnosť kraja zo zahraničia najmä ČR a Poľska.

Ďalej sú to ťažko vyčísliteľné náklady na stratu ľudských životov napríklad ak zomrie mladý otec rodiny s tromi deťmi. Ďalej ide o náklady na dopravnú políciu, záchranné systémy, zdravotný systém, súdnych znalcov, súdy, dlhodobú práceneschopnosť, ktoré vo veľkej miere musí znášať spoločnosť čiže štát.

5. ZÁVER

V príspevku boli posúdené len vybrané dopady nevyhovujúceho stavu dopravnej infraštruktúry žilinského regiónu.

Nedostavaná diaľnica D1 v okolí Žiliny spôsobuje každodenné dopravné zápchy na dopravnej infraštruktúre mesta a veľmi negatívne vplyvy tranzitnej dopravy na znečistenie ovzdušia v meste.

Expert z občianskeho združenia Centrum pre trvaloudržateľné alternatívy - CEPTA analyzovali metodikou Svetovej zdravotníckej organizácie situáciu v oblastiach s riadenou kvalitou ovzdušia našich krajských miest na základe údajov oficiálneho monitoringu Slovenského hydrometrologického ústavu. Hodnotili dopady prachových častíc PM_{2,5} a PM₁₀ a oxidov dusíka NO_x, teda troch hlavných znečisťujúcich látok v ovzduší našich miest, ktorých pôvodcami sú predovšetkým doprava, priemysel s energetikou a spaľovanie tuhých palív v domácnostiach.

Z dôvodu výrazného znečistenia ovzdušia v meste Žilina je počet predčasných úmrtí približne tristodesať [5]. Koľko týchto životov sme mohli zachrániť keby bola dostavaná diaľnica D1 podľa pôvodných plánov napr. v roku 2010, ktorá obchádza Žilinu a mala by výrazne znížiť vplyv tranzitnej dopravy na životné prostredie a najmä kvalitu ovzdušia. Koľko predčasných úmrtí spôsobí nedostavanie a zlý stav dopravnej infraštruktúry v Žilinskom kraji.

Nevyhovujúci stav dopravnej infraštruktúry vplýva na turistický ruch a návštevnosť Žilinského regiónu, ale aj Nízkyh a Vysokých Tatier najmä z ČR a Poľska.

Po dostavaní nadradenej dopravnej infraštruktúry bude možné v krajskom meste Žilina zaviesť ďalšie preferenčné opatrenia na preferenciu vozidiel verejnej osobnej dopravy prípadne regulačné opatrenia v centre mesta pre individuálnu automobilovú dopravu a ďalšie prvky Smart City [3].

LITERATÚRA

[1] GNAP, J., POLIAK, M.: *Kalkulácia vlastných nákladov a tvorba ceny v cestnej doprave*. Vydala: Žilinská univerzita v Žiline EDIS – vydavateľstvo ŽU Žilina 2017

[2] Gnap, J., Rovňaníková, D., Rakovanová, R., Dvoryadkina, E.B. (2017), *The Problems of Planning a Timetable for Transport by Road in Terms of Theft Protection*, LOGI – Scientific Journal on Transport and Logistics, (8(1) pp.28-37, DOI: 10.1515/logi-2017-0004

[3] Kalasova, A., Culik, K. and Kubikova, S.: *Smart City - Model of Sustainable Development of Cities*, 2018 XI International Science-Technical Conference Automotive Safety, 2018, pp. 5.

[4] Čelko, J. et al.: (2020) *Strategy of Sustainable Development of Transport and Mobility of Žilina Self-Governing Region, Final Report of the II. solution stage* ", University of Žilina", Žilinská univerzita v Žiline, Transport Research Institute, DAQQ Slovakia, Žilina, february 2020.

[5] CEPTA- *Centrum pre trvalo udržateľné alternatívy: Znečistené ovzdušie nás na Slovensku stojí takmer 10 mld. EUR ročne*, 10.7.2019, Bratislava

[6] Senko, Š. Gnap, J.: *Porovnanie výšky nákladov za prístup na dopravnú infraštruktúru v cestnej a železničnej nákladnej doprave na vybraných úsekoch v podmienkach slovenskej republiky*, Parners Contacts, Vo. 15, No 1(2020), DOI: <https://doi.org/10.46585/pc.2020.1.1543>

[7]https://www.minv.sk/swift_data/source/policia/dopravna_policia/dn/prezentacie_dbs/2019/Vyhodnotenie%20DBS%20za%2012%20mesiacov%202019.pdf

Dopravná infraštruktúra v Žilinskom regióne

Marek Drľičiak, Ján Ćelko¹

Abstrakt: Územie Žilinského regiónu vedie viacero dôležitých dopravných koridorov, ktoré na seba prirodzene viažu záväzky rozvoja okolitého územia. Pre udržateľný rozvoj územia je základným ukazovateľom rovnováha medzi dopytom a kapacitne vyhovujúcou infraštruktúrou. Riešenie dopravy lokálnymi dopravnými štúdiami neposkytuje ucelený pohľad na komplexný rozvoj územia. Racionálnym riešením je analýza prepravných vzťahov na základe štrukturálnych veličín územia. Ćlánok je venovaný porovnaniu prognózovaných variantov, ktoré vychádzajú z etapizácie výstavby dopravnej infraštruktúry.

1 Úvod.

Žilinský samosprávny kraj sa rozkladá v severozápadnej časti Slovenska a je tretím najväčším krajom Slovenskej republiky. Hraníči s Ćeskou republikou a na severe s Poľskom. Má spoločné hranice s tromi ďalšími kraji Slovenska - Trenčianskym, Banskobystrickým a Prešovským. Zahŕňa 5 regiónov (Horné Považie, Kysuce, Liptov, Orava a Turiec) a 11 okresov (Bytča, Ćadca, Dolný Kubín, Kysucké Nové Mesto, Liptovský Mikuláš, Martin, Námestovo, Ružomberok, Turčianske Teplice, Tvrdošín a Žilina).

Územím Žilinského kraja z nich prechádzajú dva - koridor „Baltic – Adriatic“ a koridor „Rhine – Danube“. Porovnaním lokalizácie slovenských dopravných a urbanistických koridorov prechádzajúcich územím Žilinského kraja s európskymi multimodálnymi koridorami zistíme, že:

- dopravný a urbanistický koridor Bratislava – Žilina – Ćadca je v celej dľžke súčasťou európskeho multimodálneho koridoru „Baltic – Adriatic“.
- dopravný a urbanistický koridor – Žilina – Košice - UA je v celej dľžke súčasťou európskeho multimodálneho koridoru „Rhine – Danube“.

Zaradenie cestných úsekov do európskeho systému ciest AGR prechádzajúcich územím ŽSK je prezentované v Tab. 1-1. Zaradenie úsekov železničných tratí ŽSR do európskeho systému je zobrazené v Tab. 1-2.

¹ prof. Ing. Ján Ćelko, CSc., Žilinská univerzita, Stavebná fakulta, Katedra cestného stavitel'stva, Univerzitná, PSĆ 010 26, Žilina, Tel.: +421 41 5135904, E-mail: jan.celko@fstav.uniza.sk
Ing. Marek Drľičiak, PhD., Žilinská univerzita, Stavebná fakulta, Katedra cestného stavitel'stva, Univerzitná, PSĆ 010 26, Žilina, Tel.: +421 41 5135912, E-mail: marek.drliciak@fstav.uniza.sk

Tab. 1-1 Zaradenie cestných úsekov do európskeho systému ciest AGR prechádzajúcich územím ŽK

P.č.	Označenie cesty	Úsek
hlavné európske cesty		
1	E50	hr.ČR/SR-Drietoma-Kostolná-Trenčín-Bytča-Žilina-Poprad-Prešov-Košice-Michalovce-Vyšné Nemecké-hr.SR/Ukrajina
2	E75	hr.ČR/SR-Svrčinovec-Čadca-Žilina-Trenčín-Bratislava-Rusovce-hr.SR/Maďarsko
vedľajšie európske cesty		
3	E77	hr.Poľsko/SR-Trstená-Dolný Kubín-Ružomberok-Donovaly-Banská Bystrica-Zvolen-Krupina-Šahy
doplnkové európske cesty		
4	E442	hr.ČR/SR-Makov-Bytča-Žilina

Tab. 1-2 Zaradenie úsekov železničných tratí ŽSR do európskeho systému

P.č.	Označenie trate, kategória		Úsek
	AGC	AGTC	
1	E40 prvá	C-E40	hr.ČR/SR-Svrčinovec-Čadca-Žilina-Poprad-Kysak-Košice-Čierna nad Tisou-hr.SR/Ukrajina, hr.ČR/SR-Strelenka-Púchov-Žilina
2	E63 prvá	C-E63	hr.Rakúsko/SR-Petržalka-Bratislava-Trnava-Leopoldov-Púchov-Žilina, Galanta-Leopoldov

2 Dopravné zaťaženie – RPDl vs model

2.1 Celoštátne sčítanie dopravy

Celoštátne sčítanie cestnej dopravy na území Slovenskej republiky sa uskutočňuje ako súčasť celoeurópskeho sčítania cestnej dopravy (E-Road Traffic Census), organizovaného Európskou hospodárskou komisiou pri Organizácii spojených národov v Ženeve a medzinárodnou organizáciou EUROSTAT v Bruseli. Celoštátne sčítanie dopravy sa uskutočňuje na území Slovenskej republiky od roku 1963, od roku 1980 pravidelne každých 5 rokov na všetkých úsekoch diaľnic, rýchlostných ciest, ciest I. a II. triedy a vybraných úsekoch ciest III. triedy. Cieľom sčítania dopravy je na základe jednotnej metodiky :

- overiť vývoj intenzity automobilovej dopravy,
- získať údaje pre sčítanie dopravy na cestách európskej medzinárodnej siete (E a TEM),
- získať rozsah intenzity dopravy na diaľniciach a na cestnej sieti SR,
- získať informáciu o smerovaní automobilovej dopravy po ploche územia SR,

- získať informáciu o smerovaní vonkajších vzťahoch automobilovej dopravy k vybraným sídlam smernej veľkosti nad 5000 obyvateľov ležiacich na sieti ciest „ E “ ,
- získať podklady pre usmerňovanie investičných zámerov na základe spracovaných trendov očakávaného rozvoja intenzít cestnej dopravy vrátane dopadov na životné prostredie a nehodovosť.

Celoštátne sčítanie dopravy v roku 2015 prebehlo v zmysle novej „Metodiky výkonu a vyhodnotenia celoštátneho sčítania dopravy 2015“ schválenej MDVRR SR dňa 30.6.2015, tzn. výsledky nie je možné priamo porovnať s výsledkami z predchádzajúcich období. [1]

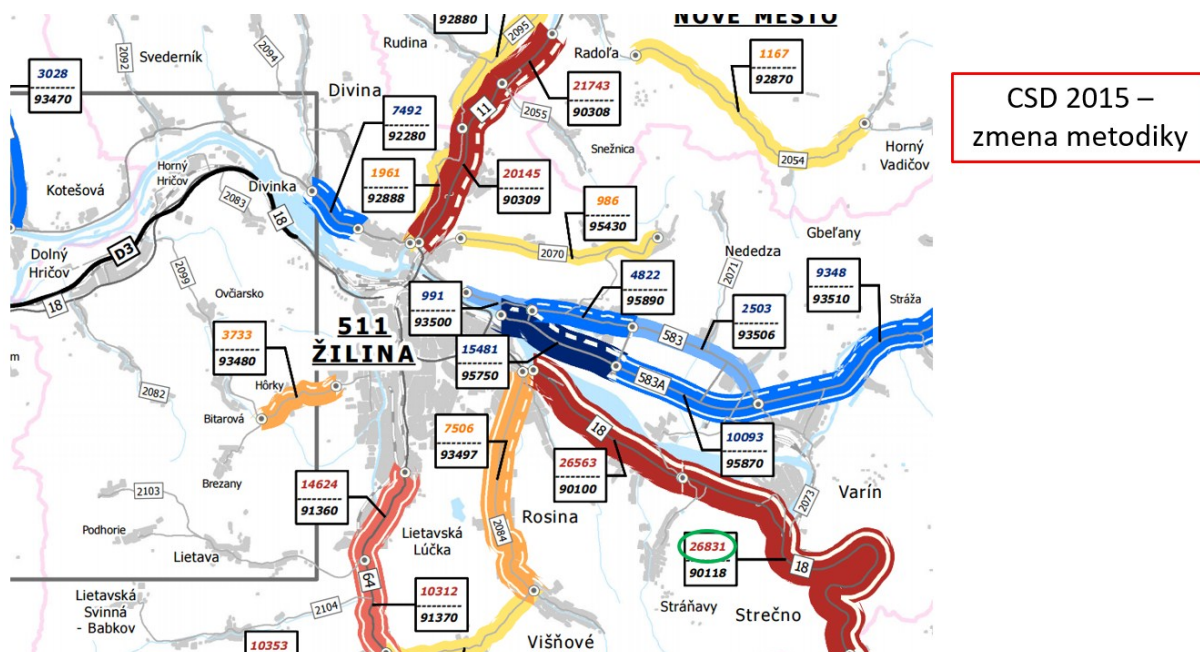
Pre výsledky zo sčítania dopravy v roku 2010 a ostatných predošlých plátí, že hodnota

- „T“ je súčet počtu všetkých druhov nákladných vozidiel a počtu prívesov
- „S“ je súčet počtu osobných vozidiel, počtu všetkých druhov nákladných vozidiel, počtu prívesov, počtu motocyklov

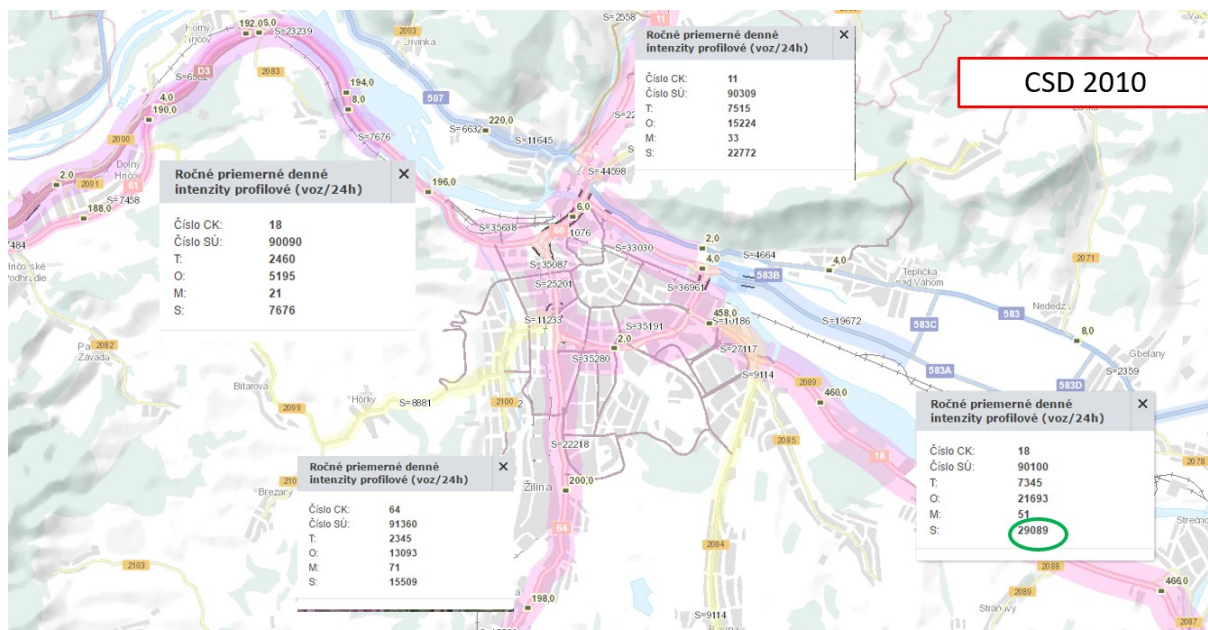
Pre výsledky zo sčítania dopravy v roku 2015 platí, že hodnota

- „T“ je súčet počtu všetkých druhov nákladných vozidiel
- „S“ je súčet počtu osobných vozidiel, počtu všetkých druhov nákladných vozidiel, počtu motocyklov

tzn. že nákladné vozidlá s prívesmi a ťahače s návěsmi sa na rozdiel od predchádzajúcich CSD počítajú za jedno vozidlo. [1]



Obr. 2-1 Výsledky CSD v Žiline – rok 2010 [1]



Obr. 2-2 Výsledky CSD v Žiline – rok 2015[1]

Výsledky CSD nevypovedajú o type dopravy. Nie je možné určiť podiel tranzitnej dopravy, resp cieľovej a zdrojovej. Takýto typ informácie je možný získať len formou rozsiahlych dotazníkových prieskumov. Náročnosť a najmä cena kordónových prieskumov z pravidla presahuje možnosti samospráv. Druhá voľba je spojenie čiastkových prieskumov do dopravného modelu územia.

3 Dopravný model

Model je všeobecné zobrazenie časti reálneho sveta, ktoré zahŕňa všetky informácie podstatné k jeho pochopeniu. Model zobrazuje svet na základe jeho základných zákonitostí s vylúčením všetkých náhodných detailov. Dopravný model je teda pokusom o napodobenie skutočného dopravného procesu na základe známych zákonitostí [4].

Vo všeobecnosti detailnosť modelu sa dá posúdiť v troch rôznych úrovniach. Makroskopický model popisuje dopravu vo veľmi rozsiahlom území, údaje poskytujú len základné informácie (chýba prepočet na hodinovú intenzitu). Mikroskopický model zahrňuje veľmi detailné informácie o jednotlivých vozidlách, zaoberá sa ich vzájomným vplyvom v danom momente [4].

Dopravné modely je možné použiť vo viacerých oblastiach:

- predpovedné modely,
- testovacie modely (porovnanie viacerých alternatív využitia územia),
- štúdie koridorov,
- územné plánovanie,
- pochopenie dopravného správania sa,
- odhadnutie objemu dopravy pri nedostatku údajov.

3.1 Základné vstupné údaje

Prvou požiadavkou na definovania dopravného modelu je kvalitná databáza štrukturálnych veličín. Požadované sú demografické a sociologické údaje, v prvom rade o počtoch obyvateľov členenom na ekonomicky aktívnych a neaktívnych, pričom je zásadné aj vlastníctvo motorového vozidla. Ďalšie skupiny obyvateľstva (deti, študenti, dôchodcovia) sú dôležité z pohľadu odlišného mobilitného správania sa. Tieto údaje sa spolu s údajmi o počte vozidiel, pracovných príležitostí, miest v školách, ubytovacích kapacitách, vybavenosti terciárneho sektoru (obchody, služby, kultúra, šport) dajú získať pomerne jednoducho.

Problém nastáva pri získavaní údajov o nákladných vozidlách. Lokalizácia vlastníckej firmy spravidla nezodpovedá reálnemu stanovisku vozidla.

Najzásadnejším problémom sú však údaje o mobilitnom správaní sa obyvateľov. Preferovaný dopravný prostriedok, pravidelnosť jazd, ich reťazce a vzdialenosti jednotlivých ciest sú údaje, ktoré sa v súčasnosti dajú získať len dotazovacím spôsobom v domácnostiach. Tento spôsob je však veľmi časovo a personálne náročný a práve z toho dôvodu výrazne sťažuje proces spracovania dopravnej prognózy, keď spravidla objednávateľ nedokáže ohodnotiť dôležitosť zbieraných údajov a náročnosť ich následného využitia v kontexte stanovenia výhľadového objemu dopravy. Je preto veľmi dôležité presadzovať povinné zadávanie požadovaných údajov pre štatistickú úrad v rámci celoštátnych zberov dát tak, ako je to v zahraničí.

Kvalitne spracované prieskumy však dávame predpoklad pre zodpovedné definovanie hybnosti obyvateľstva ako dôležitého podkladu pre stanovenie dopravnej produkcie, či veľmi dôležitej delby prepravnej práce, určujúcej podiel jednotlivých druhov dopravy pri delbe prepravnej práce.

Definovanie objemov nákladnej dopravy si vyžaduje špecifický prístup v porovnaní s IAD. Prepravné spoločnosti neposkytujú potrebné informácie. Jedným z najvierohodnejších zdrojov je mýtny systém, z ktorého je možné získať údaj o smerovaní nákladnej dopravy.

1. januára 2010 Slovenská republika uviedla do prevádzky jeden z najmodernejších elektronických mýtnych systémov, ktorý Slovensko zaradil medzi lídrov v oblasti elektronického výberu mýta v celosvetovom meradle. Údaje z mýta nie sú verejne dostupné. Ich použitie podlieha pravidlám platnej legislatívy [3]

4 ÚGD v ŽSK

Úlohou generelu je koncepčné riešenie všetkých druhov dopravy, ktoré sa v území realizujú, realizované prieskumy sa venovali preto nielen doprave cestnej ako hlavnému podkladu pre tvorbu dopravného modelu územia a zberu dát k analýze delby prepravnej práce a hybnosti obyvateľstva, ale aj dopravy ostatných.

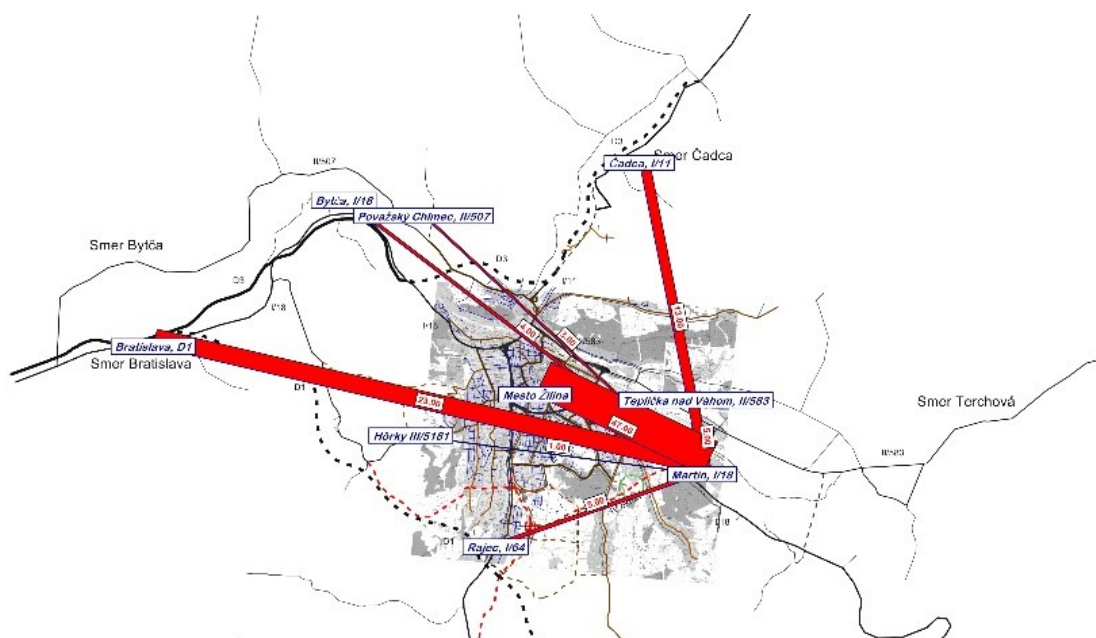
Spracovateľ ÚGD miest Žilina a Martin (Žilinská univerzita) vykonal v rokoch 2010-2015 súbor prieskumov, na základe ktorých môže analyzovať súčasnú dopravnú situáciu a stanoviť východiská pre návrh riešenia ÚGD. Ide o náročné smerové, križovatkové dopravné prieskumy a doplnujúce dopravnosociologické prieskumy [2].

V uvedených rokoch bol uskutočnený zber demografických a sociologických údajov a tiež bol realizovaný rad dopravných prieskumov na vybraných križovatkách mestského komunikačného

systému, profilových prieskumov a tiež smerový prieskum dopravy v aglomerácii. V rámci riešenia ÚGD dopravy mesta Žilina boli vykonané nasledovné prieskumy [2]:

- Dopravno-sociologický prieskum.
- Smerové prieskumy:
- Kordónový prieskum tranzitnej a zdrojovej/cieľovej automobilovej dopravy.
- Križovatkové, profilové prieskumy automobilovej dopravy.
- Prieskum statickej automobilovej dopravy.
- Profilové prieskumy cyklistickej dopravy.
- Prieskumy verejnej hromadnej dopravy.

Prieskumy, realizované v prípravných fázach riešenia ÚGD, boli v rokoch 2014-2015 doplnené o ďalšie prieskumy a analýzy, ktoré sa ukázali ako potrebné na základe výsledkov prvotných analýz. Výsledky všetkých prieskumov sú k dispozícii u spracovateľa ÚGD, návrh sumarizuje ich výsledky vo forme, potrebnej pre prípravu dopravného modelu a návrhu dopravnej infraštruktúry.



Obr. 4-1 Príklad analýzy smerovania dopravy v Žiline, na vstupe od Martina, rok 2013 [2]

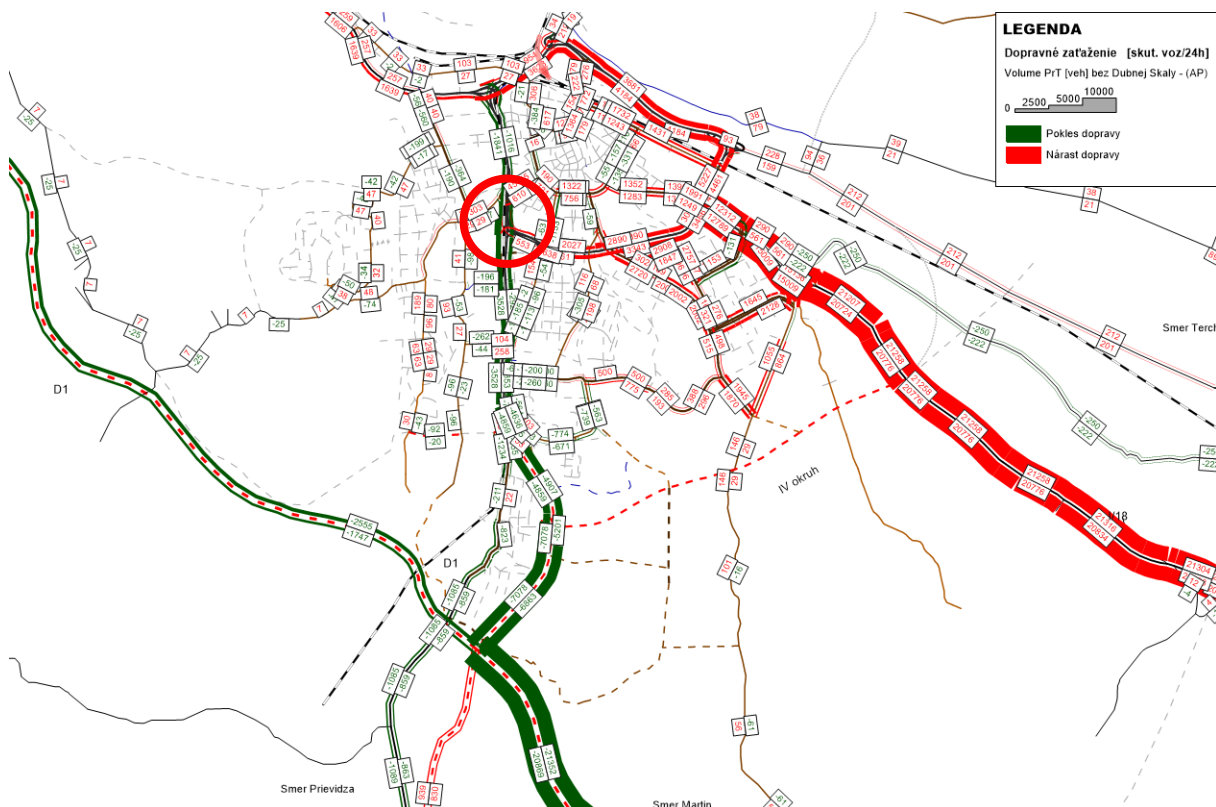
5 Vplyv etapizácie výstavby na vybrané časti ŽSK

V nasledujúcej časti článku sú prezentované výstupy z dopravného modelu mesta Žilina. Údaje prezentujú rozdielové kartogramy dopravného zaťaženia (porovnanie s nulovým stavom) pre nasledovné scenáre:

- Scenár A – rok 2025, uzatvorenie tunela Višňové Dubná Skala,
- Scenár B - rok 2025, spustenie prevádzky IV. okruhu mesta Žilina.

Úsek diaľnice D1 Lietavská Lúčka – Višňové – Dubná Skala začína v križovatke Lietavská Lúčka, kde trasa úseku nadväzuje priamo na predchádzajúci úsek diaľnice D1 Hričovské Podhradie – Lietavská

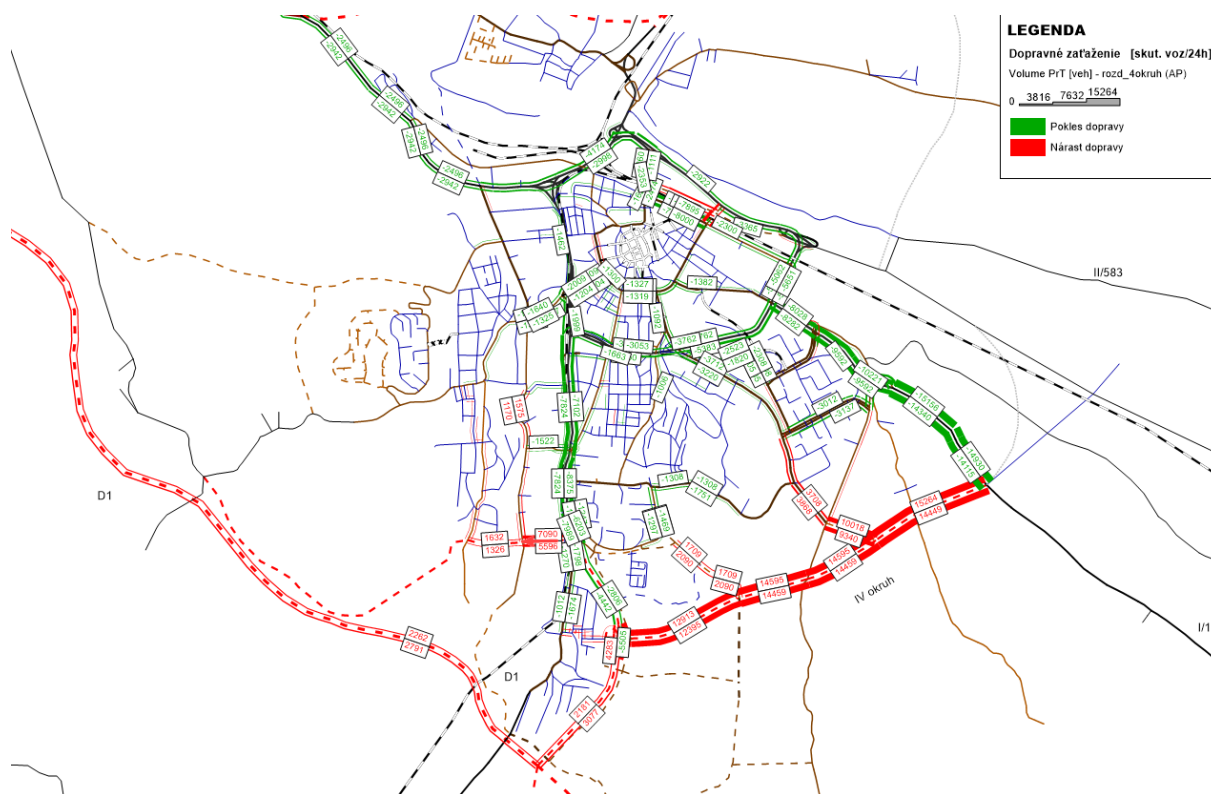
Lúčka. Križovatka pomocou plánovaného privádzača umožní prepojenie diaľnice D1 s mestom Žilina a cestou I/64. Za križovatkou trasa diaľnice postupuje smerom na východ, pretína katastre obcí Porúbka, Rosina, Višňové až splynie s tunelom Višňové. Tunel prechádza popod vrch Hoblík a po viac ako siedmych kilometroch vyúsťuje v križovatke Dubná Skala a napojí sa na ďalšie pokračovanie D1.



Obr. 5-1 Rozdielový kartogram dopravného zaťaženia pri uzavretí tunela Višňové – Dubná Skala

V scenári A je spracované prognóza dopravy na v meste Žilina pri uzatvorení tunela Višňové – Dubná Skala. Dopravné prúdy budú distribuované po základnom komunikačnom systéme mesta. Takýmto zásahom do smerovania dopravy v smere Bratislava - Košice a späť sa navýši intenzita dopravy aj na komunikáciách nižšieho funkčného významu, kde sa v návrhu neuvažuje s tranzitnou dopravou. Jedným z predpokladaných kritických bodov je napojenie cesty I/64, resp. Južného diaľničného privádzača na III. mestský okruh (mestská ulica), kde vetvy mimoúrovňovej križovatky sú kapacitne nepostačujúce.

Plánovaný štvrtý okruh (Scenár B) , ktorý je navrhovaný ako rýchlostný, na prepojenie východnej časti mesta a oblasti priemyslu v juhozápadnej a južnej časti mesta. Okruh je navrhovaný v dvoch etapách výstavby, prvá etapa bude slúžiť ako prepojenie ciest I/64 a I/18, druhá v dlhodobom výhľade prepojí južnú časť mesta so západnou s pokračovaním na D1 pri Hričovskom Podhradí. Okruhy sú napojené radiálnym komunikačným systémom (11 radiál) na vonkajšiu cestnú sieť, pričom tiež zabezpečujú spojenie mestských častí s centrom mesta [5].



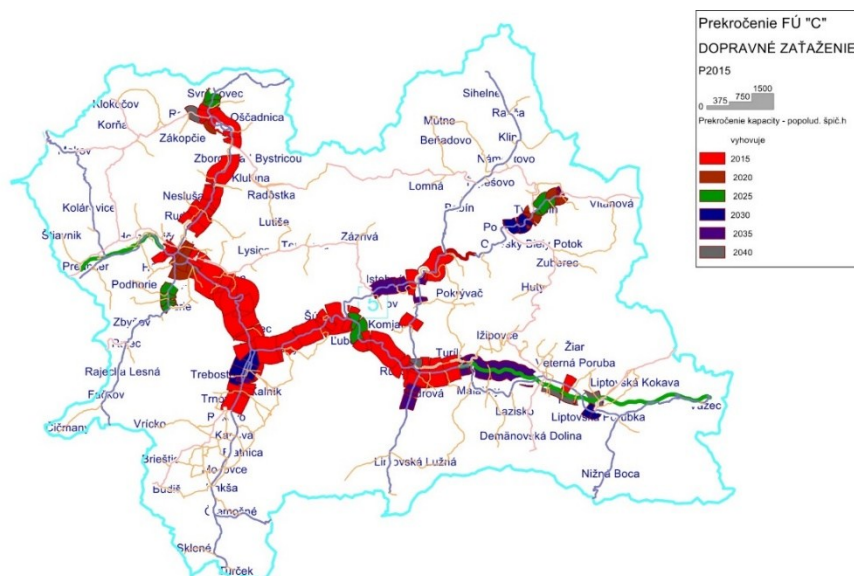
Obr. 5-2 Rozdielový kartogram dopravného zaťaženia s uvažovaním IV mestského okruhu mesta Žilina

Obr. 5-2 zobrazuje významný vplyv začlenenie IV. mestského okruhu do základného komunikačného systému mesta. Vo vzájomnej interakcii s prevádzkou ostatných plánovaných úsekov (D1, Južný diaľničný privádzač) sa predpokladá denná intenzita vozidiel v rozsahu 25 000 – 30 000. Takýmto zásahom by sa značne odľahčil III. mestský okruh.

6 Záver

Rozvoj územia je všeobecne spätý s kvalitou infraštruktúry. Kvalitné dopravnoplánovacie dokumenty musia byť v záujme obcí, miest a krajov. Ich vzájomný súlad dokáže optimalizovať a nastaviť plánovacie obdobie. Článok poukázal na synergické efekty výstavby vysokokapacitných úsekov cestnej infraštruktúry. Navýšenie dopravy musí byť analyzované na všetkých dôležitých uzloch siete.

Záverom je potrebné konštatovať potrebu výstavby nových úsekov diaľničnej siete a rýchlostných komunikácií. Obr. 6-1 poukazuje na problém vyťaženia ciest I. triedy v ŽSK počas popoludňajšej špičkovej hodiny.



Obr. 6-1 Prekrošenie funkčnej úrovne na cestách I. triedy v ŽSK (údaje z roku 2015)

V roku 2015 je celkovo 135 úsekov I. triedy, z ktorých je 27 úsekov nevyhovujúcich, čo predstavuje 20 % zo všetkých ciest I. triedy. V prognózovanom roku 2040 vyplýva že na cestách I. triedy je 51 úsekov, ktoré nevyhovujú [6].

Najviac nevyhovujúcich úsekov zo všetkých správco v ŽSK má správca IVSC ZA, ktorých percento v rannej, popoludňajšej špičke a sedle spolu tvorí 28 % za rok 2015. V roku 2040 sa situácia zhorší keď počet nevyhovujúcich úsekov nám narastá a zo všetkých špičiek je 52 % úsekov hodnotených ako nevyhovujúcich [6].

Použitá literatúra

- [1] <http://www.ssc.sk/sk/cinnosti/rozvoj-cestnej-siete/dopravne-inzinierstvo.ssc>
- [2] Ján Čelko a kol., ÚZEMNÝ GENEREL DOPRAVY MESTA ŽILINA, Žilina, 02. 2016
- [3] <https://www.emyto.sk/web/guest/technology>
- [4] Kušnierová, J. - Hollarek, T.: Metódy modelovania a prognózovania prepravného a dopravného procesu. Žilina, EDIS, 2000, 166 s. ISBN 80-7100-673-4.
- [5] STRATEGICKÝ PLÁN ROZVOJA MESTA DO ROKU 2025,
- [6] Jakubiak, M.: ŽILINSKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ – DOPRAVNÝ MODEL, KAPACITÉ MOŽNOSTI, Diplomová práca, Žilina 2015, ID: EZP022856

Podakovanie

Tento článok vznikol vďaka podpore v rámci operačného programu Výskum a vývoj pre projekt: *Centrum excelentnosti pre systémy a služby inteligentnej dopravy II.*, ITMS 26220120050 spolufinancovaný zo zdrojov Európskeho fondu regionálneho rozvoja.



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

DÔLEŽITOSŤ DOSTAVBY DIAĽNIČNEJ SIETE Z HĽADISKA BEZPEČNOSTI

THE IMPORTANCE OF COMPLETION OF MOTORWAY NETWORK FROM THE POINT OF VIEW OF SAFETY

Alica Kalašová¹ Jozef Paľo² Kristián Čulík³

Abstrakt: Štatistické výsledky v Žilinskom kraji dlhodobejšie poukazujú na pretrvávajúce problémy dopravnej nehodovosti najmä pri následkoch na zdraví účastníkov cestnej premávky. Neexistuje veličina, ktorá by definovala a exaktne merala mieru bezpečnosti cestnej siete, obvykle sa bezpečnosť posudzuje nepriamo prostredníctvom štatistík o dopravných nehodách. V našom príspevku analyzujeme úsek medzi Žilinou a Čadcou a odhadneme, ako by sa zlepšila bezpečnosť po dobudovaní diaľnice.

Abstract:

Results of statistics on long term traffic accidents in Zilina region shows continuous problems, especially in terms of health consequences on road users. There is no exact method to calculate safety rate of traffic infrastructure. Generally, road safety is calculated indirectly, using long term data of traffic accidents, which is then compared to previously extracted data. In our contribution we analyze the road section between Žilina and Čadca and estimate how completion of the motorway would improve the safety

Kľúčové slová: bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky, cestná infraštruktúra, dopravné nehody

Key words: safety and flow of traffic, road infrastructure, traffic accidents

JEL Classification: M19

1. ÚVOD

Bezpečnosť definujeme ako ochranu života, zdravia a majetku v premávke na pozemných komunikáciách. Odráža tak schopnosť systému fungovať s prijateľnou úrovňou rizika pre okolie systému i pre systém samotný na prijateľnej úrovni. Teda bezpečná doprava znamená, že všetky cesty vykonané do určeného cieľa sa uskutočnili bez akýchkoľvek nehôd alebo pocitov nebezpečenstva. Tradičnou metódou jej merania sú dopravné nehody. Bezpečnosť dopravy je komplexná záležitosť, kde spolupracujú viaceré úseky štátnej správy: ministerstva dopravy, ministerstva vnútra, ministerstva školstva a ďalších orgánov štátnej

¹ prof. Ing. Alica Kalašová, PhD., Žilinská univerzita, fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, katedra cestnej a mestskej dopravy, Univerzitná 1, 010 26 Žilina, e-mail: alica.kalasova@fpedas.uniza.sk

² Ing. Jozef Paľo, Žilinská univerzita, fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, katedra cestnej a mestskej dopravy, Univerzitná 1, 010 26 Žilina, e-mail: jozef.paľo@fpedas.uniza.sk

³ Kristián Čulík, Žilinská univerzita, fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, katedra cestnej a mestskej dopravy, Univerzitná 1, 010 26 Žilina, e-mail: culik2@stud.uniza.sk

správy, ktoré nie sú priamo ministerstvami. Je to obraz priamej kvality a vyspelosti: ciest, dopravného prostredia (dopravného značenia, organizácie dopravy a pod.), skúsenosti vodičov a pokroku v zavádzaní inteligentných aplikácií vedy a výskumu do praxe, tzn. do vozidiel a dopravného prostredia, v ktorom vodič pôsobí.

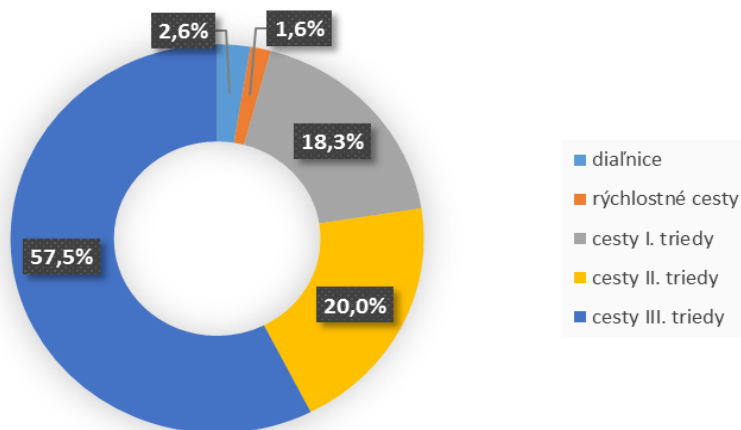
Dopravnú nehodu definujeme ako nepriaznivú udalosť v premávke na pozemných komunikáciách, napríklad havária alebo zrážka, ktorá sa stala alebo začala na pozemnej komunikácii a pri tom dôjde k usmrteniu, zraneniu osôb alebo ku škode na majetku.

Cestná infraštruktúra má veľký význam pre hospodársky rast, mobilitu pracovných síl ako aj konkurencieschopnosť v rámci medzinárodnej delby práce. Je jedným z kľúčových faktorov, ktoré významne ovplyvňujú ekonomický rozvoj a priestorové usporiadanie štátu, a preto má zásadný význam pre bezpečnosť cestnej premávky. Hlavné diaľnice a rýchlostné cesty majú v dopravnej sieti z hľadiska bezpečnosti ako i v ekonomickom a sociálnom vývoji regiónov osobitú úlohu a zvláštny význam. Preto je dôležité ich dokončenie.

2. SÚČASNÝ STAV A ROZVOJ SIETE DIAĽNIC A RÝCHLOSTNÝCH CIEST V SR

Súčasný stav cestnej infraštruktúry v SR je charakterizovaný relatívne hustou sieťou ciest, avšak s relatívne nízkym podielom ciest vyšších tried (diaľnice a rýchlostné cesty) pričom najmä na hlavných medzinárodných cestných spojeniach dochádza k prekročeniu existujúcej kapacity ciest.

Na základe posledných údajov Slovenskej správy ciest celková dĺžka cestných komunikácií na území Slovenska k 1.1. 2016 dosiahla 18 019 km, pričom dĺžky cestných komunikácií podľa tried (diaľnice, rýchlostné cesty, cesty I., II. a III. triedy) a ich relatívny podiel je znázornený na obr. 1.



Obr. 1: % zastúpenie cestných komunikácií podľa tried (diaľnice, rýchlostné cesty, cesty I., II. a III. triedy) v SR k 1.1.2017

(Zdroj: spracované autormi na základe [1,2])

Z obr. 1 je zreteľné, že takmer 60% cestnej infraštruktúry Slovenska tvoria cesty III. triedy, čo je viac ako súčet dĺžok ciest ostatných tried dohromady. Významným podielom prispievajú do cestnej siete aj cesty I. a II. triedy, pričom diaľnice a rýchlostné cesty nedosiahli dĺžku ani 300 km.

Stav cestnej siete v SR nie je na dostatočnej úrovni. Chýbajú prepojenia úsekov diaľnic a rýchlostných ciest tak, aby tvorili ucelené ťahy spájajúce hlavné centrá a boli napojené na cestnú sieť okolitých krajín, hlavne v smere Sever – Juh. Dá sa predpokladať, že ucelená sieť diaľnic a hlavných rýchlostných ciest bude dobudovaná až po roku 2020. V nasledujúcich tab. je uvedený súčasný stav diaľnic a rýchlostných komunikácií v SR.

*Tabuľka 1 Stav diaľnic k 1.1. 2017 v km
spracované podľa [4,5]*

Diaľnice	Celková dĺžka	V prevádzke	Vo výstavbe	V pláne
D1	516,419	365,789	54,5	96,11
D2	80	80		
D3	59,8	13	26,2	20,6
D4	47,925	5,025	27,26	15,64
Suma	704,144	463,814	107,96	132,35

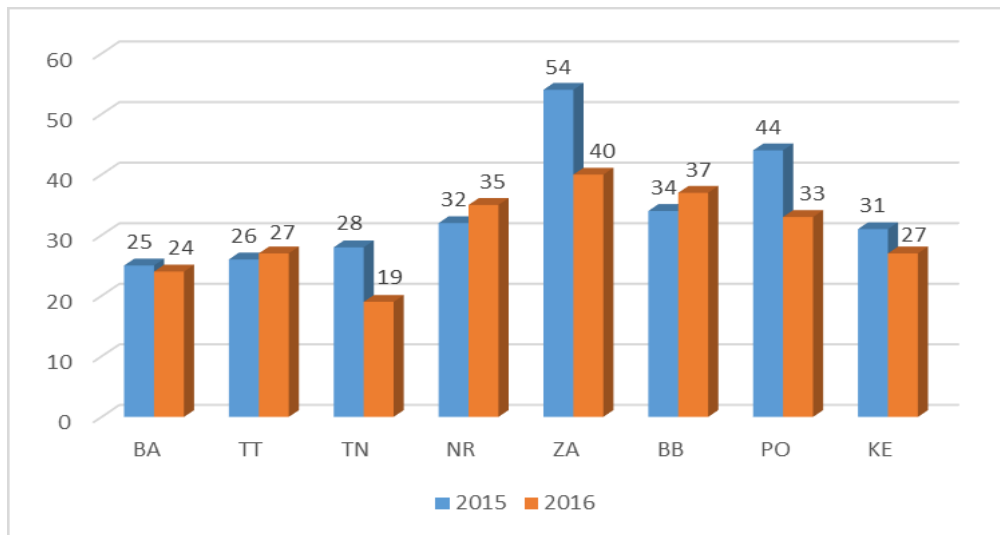
*Tabuľka 2 Stav rýchlostných ciest k 1.1. 2017 v km
spracované podľa [4,5]*

Rýchlostné cesty	Celková dĺžka	V prevádzke	Vo výstavbe	V pláne
R1	262,267	170,027		92,24
R2	325,877	60,169	7,85	262,42
R3	250	25		225
R4	99,553	18,763		98
R5	2			2
R6	25,883	2,681		23,202
R7	218,91		32,15	186,76
R8	54,64116			54,64116
Súčet	1239,13116	276,64	40	944,26316

*Tabuľka 3 Dopravná nehodovosť – porovnanie rokov 2015 a 2016
spracované podľa [3]*

		BA	TT	TN	NR	ZA	BB	PO	KE	Spolu SR
DN	2015	2362	1236	1288	1612	1978	1414	1929	1728	13547
	2016	2279	1234	1277	1697	2009	1307	2088	1631	13522
Usmrtení	2015	25	26	28	32	54	34	44	31	274
	2016	24	27	19	35	40	37	33	27	242
Ťažko zranení	2015	119	101	83	125	180	168	158	187	1121
	2016	112	95	74	112	175	153	189	147	1057

V tabuľke 3 je spracovaný vývoj dopravnej nehodovosti za posledné 2 roky podľa krajov a na obr.2 je znázornené grafické porovnanie uvedených rokov z pohľadu usmrtených. Z uvedeného obrázku vyplýva, že Žilinský kraj v minulom roku mal prvenstvo v počte mŕtvych na cestách.



Obr. 2: Počet usmrtených v jednotlivých krajoch v rokoch 2015 a 2016
(Zdroj: spracované autormi na základe [1,2])

3. ANALÝZA ÚSEKU ŽILINA - ČADCA

Žilinský kraj má najvyššiu nehodovosť zo všetkých krajov. Ako jednu zo základných príčin dopravnej nehodovosti je možné uviesť vysokú intenzitu dopravy. Tento fakt je umocnený tým, že v tomto regióne sa na pomerne malom dopravnom území stretáva niekoľko dôležitých medzinárodných tranzitných i vnútrozemských cestných dopravných smerov, ktoré s významnej časti Žilinského samosprávneho kraja vytvára dôležitý cestný dopravný uzol. Vysoká nehodovosť v tomto dopravnom uzle je výraznou mierou ovplyvnená nedostatočnou kvalitou a rozsahom dopravnej infraštruktúry, ktorá nezodpovedá dopravným nárokom na obslužnosť daného dopravného územia. Ak porovnáme výsledky dopravnej nehodovosti na cestách I. a II. triedy s výsledkami nehodovosti na rýchlostných komunikáciách dospejeme k zisteniu, že na kvalitnej a modernej komunikácii je vývoj nehodovosti priaznivejší ako na cestách nižšej kategórie a nižšej kvality.

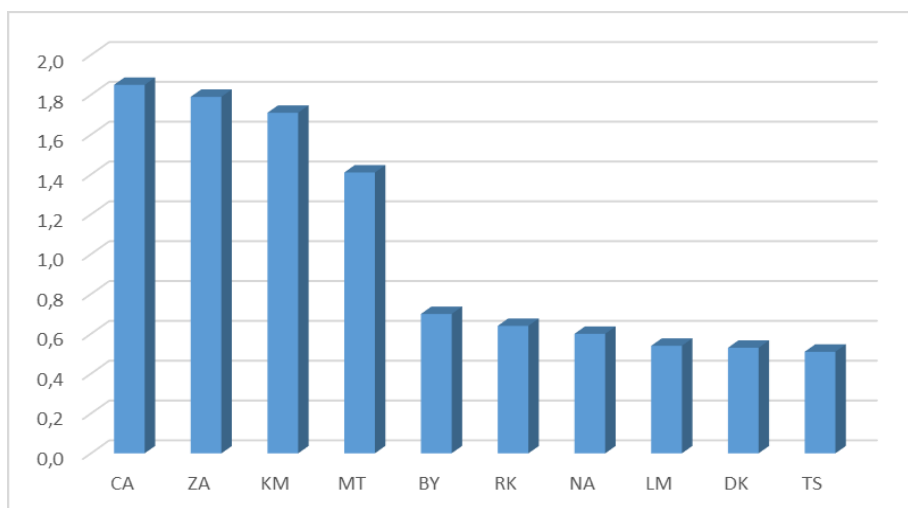
Súčasný stav cestnej infraštruktúry v okrese Žiline je charakterizovaný relatívne hustou sieťou ciest, avšak s nízkym podielom ciest vyšších tried (diaľnice a rýchlostné cesty). Celková dĺžka diaľnic D1 (E50) a D3 (E50) je 18,8 km, ciest I. triedy (I/10 (E 442), I/11 (E 75), I/18 (E 50), I/60, I/61, I/64) je 1,3,35km, ciest II. triedy (II/507, II/517, II/541, II/583) je 74,43 km, ciest III. triedy 227,105 km a miestnych komunikácií 623 km. Analýzou dopravno-inžinierskych prieskumov realizovaných v uplynulých rokoch boli zaznamenané najväčšie nárasty zaťaženia na ceste č. I/60 (Ľavobrežná komunikácia, Žilina) a cestách č. I/61 (ul. Kragujevská, Žilina).

Z analýzy dopravnej nehodovosti vyplýva, že Žilinský kraj patrí ku krajom s najvyššou hustotou dopravnej nehodovosti (DN/km - počet dopravných nehôd na 1 km za rok). Situácia je

spôsobená nielen geografickou polohou územia a dopravnou situáciou, ale tiež nevybudovanou sieťou diaľnic a rýchlostných ciest [6]

Zo štatistík vyplýva, že najviac usmrtených osôb bolo za sledované obdobie na cestách I. tried. V priemere na úrovni 57% za sledované obdobie. Na vplyv dopravnej nehodovosti v okrese Žilina okrem iného vplýva aj vysoké dopravné zaťaženie na určitých úsekoch. Zo štatistík za rok 2015 vyplýva, že najväčšie dopravné zaťaženie (počet vozidiel za 24 hodín) prichádza do mesta Žilina z cesty č. I/18 a to v počte 34 165 vozidiel/deň a z cesty č. I/64 v počte 26 107 vozidiel/deň. V tomto smere je potrebné spomenúť veľmi zaťaženú križovatku ciest č. I/18, č. I/60 a miestnej komunikácie ulice Košická (ďalej len „križovatka Žilina, Košická“) s poukázaním predovšetkým na smer Žilina-Martin a Martin-Žilina, kde v priemere touto križovatkou za týždeň prejde z oboch smerov približne 280 000 vozidiel.

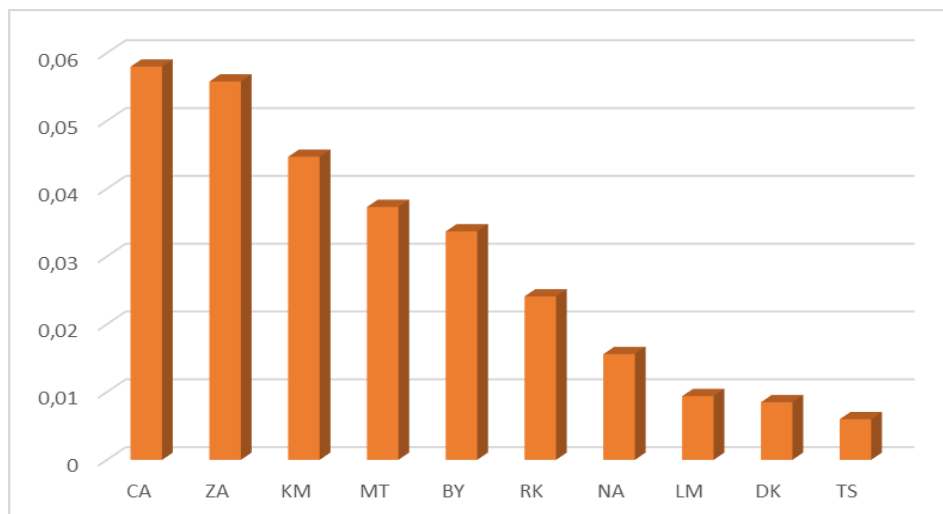
Na obr.3 je porovnanie počtu dopravných nehôd na 1 km cestnej siete v okresoch ŽSK.



Obr.3: Porovnanie počtu dopravných nehôd na 1km cestnej siete v okresoch Žilinského kraja v roku 2015

(Zdroj: spracované autormi na základe [1,3])

Z obr. 4 je viditeľné, že z pohľadu celkovej dopravnej nehodovosti sa vyskytol viac ako dvojnásobne zvýšený podielový koeficient v porovnaní s celoslovenským priemerom v Čadci, Žiline a Kysuckého Nového Mesta.



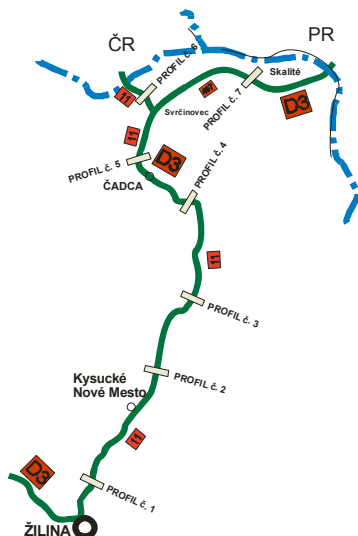
Obr. 4: Porovnanie počtu osôb usmrtených pri dopravných nehodách na 1km cestnej siete v okresoch Žilinského kraja, 2015

(Zdroj: spracované autormi na základe [1,3])

Medzi priority strategického rozvoja dopravy do roku 2020 patrí aj výstavba D3, ktorá je rozdelená na niekoľko úsekov. Vybudovaním celého úseku D3 a R5 sa tak spojí SR s ČR a PR kvalitnou cestnou komunikáciou. [6]. Celý úsek sme rozdelili na nasledujúce časti: Pozri [obr. 5](#)

- Profil 1. Úsek D3 Žilina, Strážov – Žilina, Brodno. Severozápadný plánovaný obchvat Žiliny v dĺžke 4,25 km je nákladným projektom, ktorý tvorí most ponad vodnú nádrž a tunel Považský Chlmec v dĺžke 2,2 km. Úsek je stavebne náročný, čo si vyžaduje vysoké náklady a značnú pracovnú náročnosť výstavby.
- Profil 2. Úsek D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto. Vyše 11-kilometrový úsek plánovanej diaľnice D3 nadväzuje na predchádzajúci úsek Strážov – Brodno za Žilinou a končí pri Kysuckom Lieskovci.
- Profil 3. Úsek D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica. 11 km úsek D3 má právoplatné územné rozhodnutie od júna 2008 a od augusta 2010 aj dokumentáciu pre stavebné povolenie.
- Profil 4. Úsek D3 Oščadnica – Čadca, Bukov, 2. profil. Vyše 6-kilometrový úsek so 600-metrovým tunelom Horelica kapacitne zatiaľ postačuje v polovičnom profile, pripravuje sa však už aj druhý profil.
- Profil 5. Úsek D3 Čadca Bukov – Svrčinovec Iba 5,67- kilometrový úsek plánovanej D3 od Čadce po Svrčinovec je zrejme najpotrebnejším úsekom kysuckej diaľnice. Parametre jestvujúcej cesty I/11 sú práve v tomto úseku najhoršie, keďže je tu vedená zastavaným územím.
- Profil 6. Úsek D3 Svrčinovec – Skalité. Nadväzujúci vyše 12-kilometrový úsek s dvomi kratšími tunelmi Svrčinovec a Poľana by mal umožniť priame napojenie od Žiliny na Poľsko aj pre ťažkú nákladnú dopravu. Obe krajiny sa k tomu zaviazali medzivládnu dohodu, ktorú Slovensko neplní, keďže existujúca cesta II/487 prechádzajúca na dlhých úsekoch obcami Čierne a Skalité nie je vhodná pre ťažkú nákladnú dopravu. Aktuálne intenzity dopravy na tomto úseku sú nízke, čo je do značnej miery determinované parametrami jestvujúcej cesty a odkláňaním nákladnej dopravy nad 7,5 tony zo Svrčinovca do ČR, kde je k dispozícii kapacitnejšie napojenie v smere na Poľsko.

- Profil 7. Úsek R5 Svrčinovec – št. hr. SR/ČR. Najkratšia rýchlostná cesta v dĺžke iba 2 km je skôr privádzačom z diaľnice D3 na štátnu hranicu s ČR, v smere na Ostravu ale aj do Poľska. Existujúcu cestu I/11 na tomto úseku využije v priemere 9-tisíc áut denne, z toho až päťtisíc (viac ako polovicu) tvoria nákladné vozidlá. Významná časť z nich smeruje do Poľska – keďže prejazd nákladných vozidiel nad 7,5 tony cez obec Skalitz je pre nevyhovujúce parametre existujúcej komunikácie zakázaný, využívajú hraničný priechod ČR/PR Český Těšín.



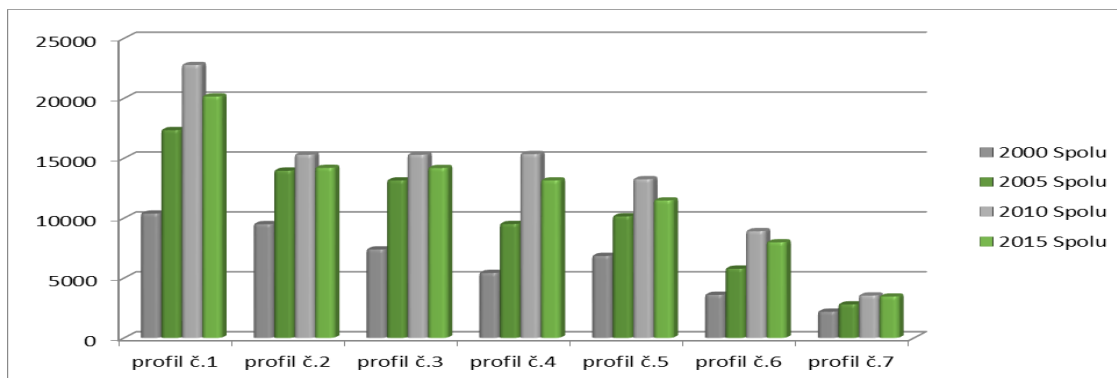
Obr. 5: Schéma sčítacích profilov
(Zdroj: spracované autormi)

Tabuľka 4 Vývoj intenzity dopravy na vytypovanom úseku
spracované podľa [1]

Sčítací profil	2000			2005			2010			2015		
	NA	OA+M	Spolu	NA	OA+M	Spolu	NA	OA+M	Spolu	NA	OA+M	Spolu
profil č.1	2323	8048	10371	4617	12725	17342	7515	15257	22772	4711	15434	20145
profil č.2	3486	6003	9489	4457	9498	13955	6441	8840	15281	3529	10657	14186
profil č.3	2277	5095	7377	4336	8800	13136	6441	8840	15281	4138	10038	14176
profil č.4	1293	4188	5418	3319	6184	9503	5078	10264	15342	4092	9043	13135
profil č.5	1386	5452	6838	2876	7265	10141	5649	7591	13240	4193	7272	11465
profil č.6	797	2795	3592	2594	3178	5772	4940	3966	8906	3255	4717	7972
profil č.7	609	1571	2180	531	2258	2789	538	2998	3536	664	2782	3446

Celoštátne sčítania, ktoré sa vykonávajú každých 5 rokov na tých istých profiloch sa nachádzajú v tabuľke 4. Za obdobie od 2000 do 2010 intenzity na danom úseku na každom sčítacom profile rástli v počte vozidiel za 24 h. Znamená to, že intenzity v roku 2010 oproti roku 2000 na niektorých sčítacích profiloch vzrástli viac ako dvojnásobne. Je preto zarážajúce, že v roku 2015 nastal pokles, hoci celoštátne sčítanie dopravy v roku 2015 prebehlo v zmysle novej „Metodiky výkonu a vyhodnotenia celoštátneho sčítania dopravy 2015“ schválenej MDVRR SR dňa 30.6.2015. (Pozri tab.4). Podľa tejto metodiky je zrejmé, že výsledky nie je možné priamo porovnať s výsledkami z predchádzajúcich období. Zmena nastala pri hodnotení nákladných vozidiel tzn. že nákladné vozidlá s prívesmi a ťahače s návesmi sa na rozdiel od predchádzajúcich CSD počítajú za jedno vozidlo. V roku 2015 na sledovaných úsekoch stúpol

počet osobných automobilov a motocyklov v priemere iba o 117, hoci metodika sa pri tejto kategórii nemenila. Bolo by potrebné zamyslieť sa nad týmto číslom, lebo sme presvedčení, že sa niekde stala chyba, keďže v predchádzajúcich rokoch bol nárast dvojnásobný.



Obr.6: Denné intenzity na sčítacích profiloch
(Zdroj: spracované autormi na základe [1])

Najzaťaženejším úsekom cesty I/11 je severný výjazd zo Žiliny (profil č.1.), kde v roku 2015, kde denné intenzity vozidiel dosahovali v roku 2015 hodnotu cca 21 tis. vozidiel.

V trase cesty I/11 smerom na ČR je intenzita cestnej premávky vysoká a dosahuje 15 tis. vozidiel za deň, z toho cca 6 tis. nákladných vozidiel, čo pri uvedení si súčasnej trasy cesty cez obce, kde je zvýšené nebezpečenstvo dopravnej nehody a ekologických dopadov z dopravy, je potrebné čo najrýchlejšie vybudovanie kapacitnej a bezpečnej cesty v úseku Žilina – Svrčinovec št. hranica s ČR v celkovej dĺžke 33 km.

Súčasná cesta II/487 od Svrčinovca po Skalité, je zaťažená prevažne osobnými vozidlami v počte 2 800 vozidiel za deň a nákladných vozidiel je cca 650 vozidiel za deň. Súčasný význam cesty II/487 je v dopravnej obsluhu obcí Čierne a Skalité a ich príslušného okolia, ako aj o spojenie s Poľskom v malom pohraničnom styku. Do budúcnosti by bolo vhodné dobudovanie tohto úseku na Slovenskej strane v polovičnom profile diaľnice so všetkými cestnými objektmi a napojením na R 5 pri Svrčinovci. Od tejto križovatky po Žilinu je potreba vybudovania D3 už v súčasnosti veľmi aktuálnou, pretože nad 15 000 vozidiel za deň je hranicou, kedy je treba sa zamýšľať nad diaľnicou.

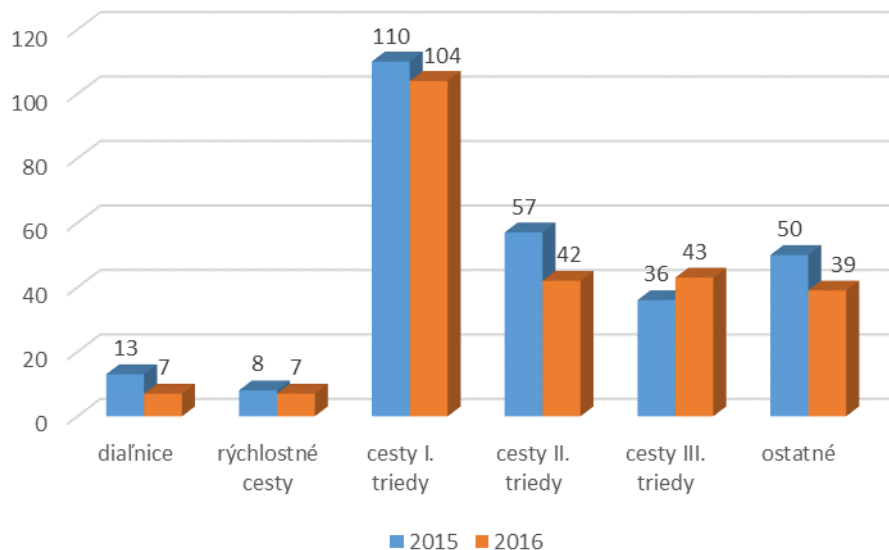
4. ZNÍŽENIE DOPRAVNEJ NEHODOVOSTI PO DOBUDOVANÍ DIAĽNICE D3

Praxou overený fakt vyvracia priamu úmeru medzi dĺžkou pozemnej komunikácie a počtom dopravných nehôd, ku ktorým na nej prišlo, nakoľko okolnosti vzniku dopravnej nehody sú podmienené množstvom faktorov. Priama úmernosť neplatí ani pri aplikovaní klasifikácie tried pozemných komunikácií uvedenej vyššie, nakoľko táto klasifikácia zaručuje len kvalitatívnu podobnosť cestných komunikácií, zhodnosť vylučuje miestna jedinečnosť terénu, vyplývajúca z reliéfu a charakteru krajiny. Pre základné porovnanie sme prepočítali dopravné nehody na dĺžku komunikácie. Vychádzali sme z lit [3] Pozri obr.7, a 8

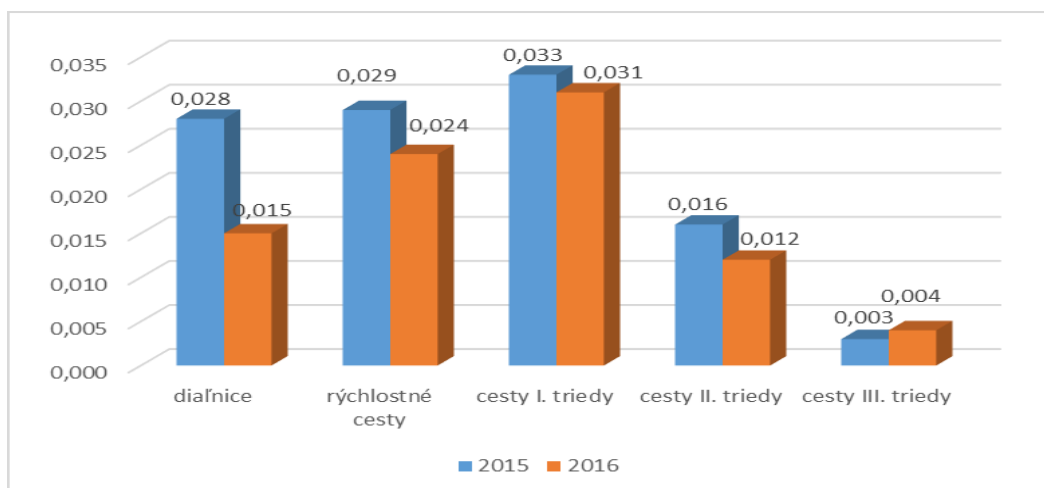
Jedným z dôležitých ukazovateľov nebezpečnosti cestnej premávky sú dopravné nehody vrátane ich následkov na zdravie účastníkov, ktoré sú evidované v policajnom Informačnom systéme dopravných nehôd (ISDN).

Príčiny dopravných nehôd môžu spočívať v správaní účastníkov nehody, v technickom stave zúčastnených vozidiel, v cestnej premávke a v iných okolnostiach (napr. v stave

pozemných komunikácií), tzn. že dopravná nehoda je výsledkom rozporného správania účastníka cestnej premávky s danými podmienkami cestnej dopravy. Praxou overený fakt teda vyvracia priamu úmeru medzi dĺžkou pozemnej komunikácie a počtom dopravných nehôd, ku ktorým na nej prišlo. Priama úmernosť neplatí ani pri aplikovaní klasifikácie tried pozemných komunikácií, nakoľko táto klasifikácia zaručuje len kvalitatívnu podobnosť cestných komunikácií, zhodnosť vylučuje miestna jedinečnosť terénu, vyplývajúca z reliéfu a charakteru krajiny. Napriek uvedenému pre základné porovnanie sme prepočítali dopravné nehody na dĺžku komunikácie [3]. Z obrázkov 7 a 8 je zrejmé, že vznik dopravnej nehody je častejší na komunikáciách I. triedy oproti diaľniciam a rýchlostným cestám.



Obr. 7: Počet usmrtených osôb podľa druhu komunikácie za roky 2015 a 2016
(Zdroj: spracované autormi na základe [3])



Obr. 8: Podiel DN s usmrtením na 1 km cestnej komunikácie v SR za roky 2015 a 2016
(Zdroj: spracované autormi na základe [3])

5. ZÁVER

Výstavbou modernej cestnej siete najvyššej kategórie a rekonštrukciou dôležitých úsekov ciest je možné dosiahnuť výrazné zníženie dopravnej nehodovosti v skúmanom území.

Región severozápadného Slovenska z hľadiska potenciálu ekonomického a sociálneho rozvoja má dobré predpoklady aj vďaka cezhraničným kontaktom s PR a ČR. Cestné spojenie medzi Poľskom a Českom musí byť vybudované ako homogénne v celej trase cez SR a vo vetvách aj na území ČR a PR, len také cestné spojenie môže zabezpečiť rozvoj. Spojenie Slovenska s PR a ČR v tomto regióne bude mať vplyv na širšie dopravné vzťahy, akými je severo – južné spojenie aglomerácie Katovic, Ostravy s Bratislavou, Viedňou a Budapešťou, čo podporí rozvoj podnikateľských aktivít a medzinárodnú spoluprácu.

Literatúra:

- [1] <http://www.ssc.sk> citované 25.4. 2017
- [2] <https://www.ndsas.sk/> citované 21.4. 2017
- [3] <http://www.minv.sk> citované 20.4. 2017
- [4] <http://www.historiadiálnic.sk/> citované 24.4. 2017
- [5] Vyhláška FMV č. 35/1984 Zb., ktorou sa vykonáva zákon o pozemných komunikáciách (cestný zákon), v znení neskorších predpisov;
- [6] Štatistické ročenky, Štatistický úrad SR
- [7] ČELKO, J. a kol.: Územný generel dopravy mesta Žilina. Žilina: Žilinská univerzita v Žiline, 2015.
- [8] Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov;



D49 – R6 a rozvoj střední Moravy a Slovenska

**Odborný seminář
„Perspektivy dostavby dálniční sítě v Slovenské republice“**

**31. 5. 2017
Žilina**

Libor Lukáš
předseda sdružení
www.liborlukas.cz



D 49

Silniční propojení

R 6





Sdružení – aktivity

Cílem Sdružení je zlepšení dopravní dostupnosti, jako nezbytné podmínky pro hospodářské oživení a další rozvoj oblasti střední a východní Moravy:

- ✓ **Spolupráce a partnerství s orgány státní správy, orgány krajů, samospráv obcí a měst při rozhodovacích procesech umožňujících plynulou přípravu dopravních staveb**
- ✓ **Lobbing a působení na ústřední orgány, vládu, ministerstva i jednotlivé politiky s cílem podpory infrastruktury silniční a železniční dopravy v oblasti střední a východní Moravy**
- ✓ **Nabízíme pomoc a podporu v partnerství s odborníky a dalšími profesními sdruženími v oblasti spojených s výstavbou a údržbou dopravní sítě.**
- ✓ **Prosazujeme koncepci dlouhodobého a stabilního financování dopravní infrastruktury jako důležitého předpokladu udržitelného rozvoje regionu. Realizace jednotlivých projektů dopravní infrastruktury je proto důležitou podmínkou pro budoucí rozvoj a prosperitu regionu.**
- ✓ **Pokračování v přípravě souboru legislativních opatření směřujících ke snížení nákladů při budování dopravní infrastruktury - od zmírnění např. technických požadavků staveb, přes splnění požadavků zachování ochrany životního prostředí, po omezení obstrukčního prodlužování povolenacích řízení a pravomocných rozhodnutí nutných pro realizaci.**

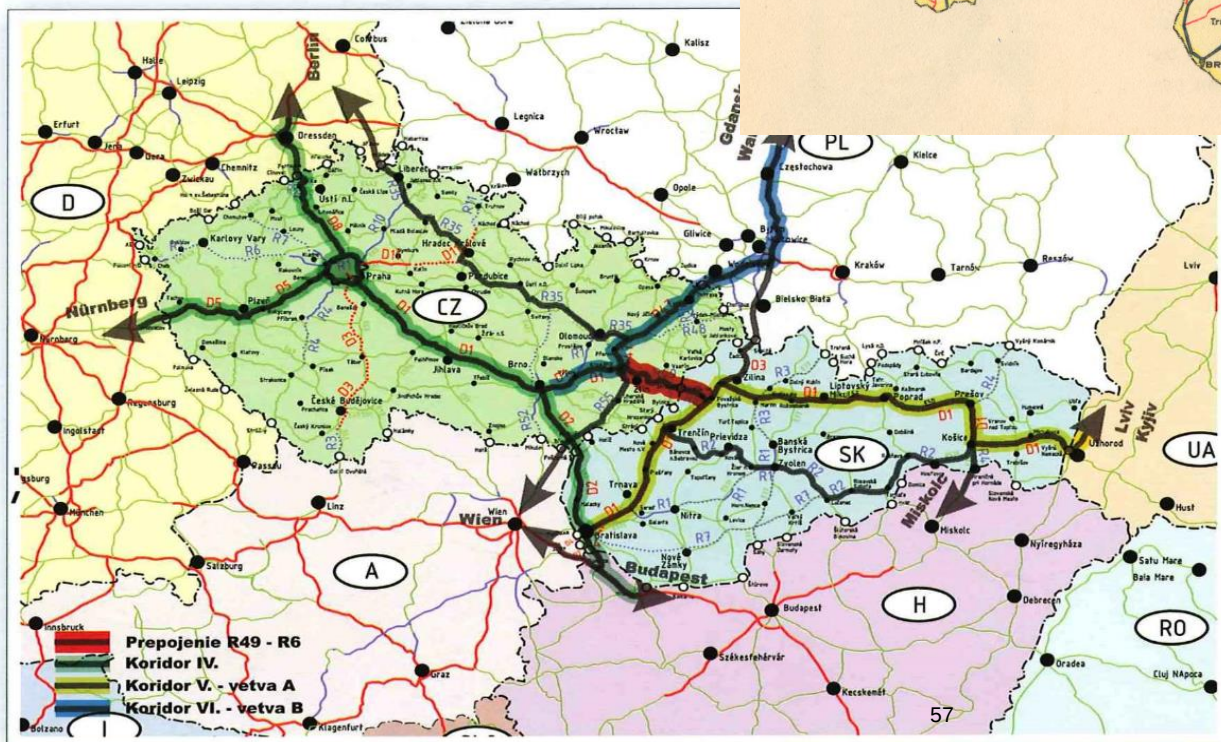
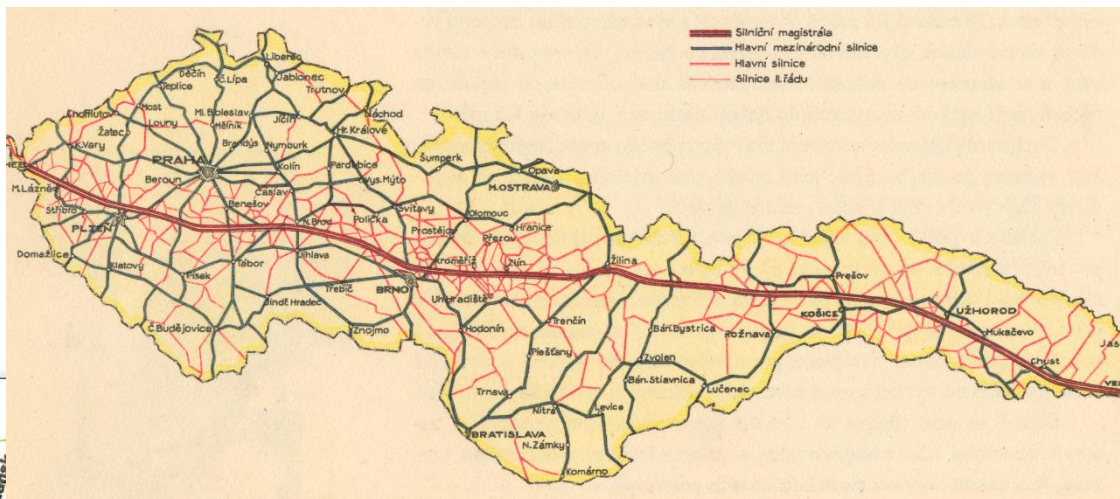
Občanská platforma pro řešení nejpalčivějších problémů v oblasti dopravní infrastruktury na Moravě, podporována zástupci významných měst, obcí a řadou klíčových podnikatelských subjektů,

Jsme pro „podporu něčeho“ na rozdíl od jiných občanských sdružení, které se profilují „proti něčemu“.



Západovýchodní multimodálního propojení

**Myšlenka propojení západ –
východ rychlostní komunikací
vedoucí v oblasti Zlína se
poprvé objevila již ve 30. letech
minulého století**



**Absence multimodálního
propojení ČR a SR v síti TEN-T
(mimo severojižní Břeclav – Bratislava),
po dlouhých letech společného
státu a s tím souvisejících vazeb
ekonomických, sociálních,
kulturních a společenských,
rozhodně nenaplnuje integrační
procesy EU, ale naopak **buduje
nadregionální bariéry**.**



První kroky přípravy - koncepce a dohody

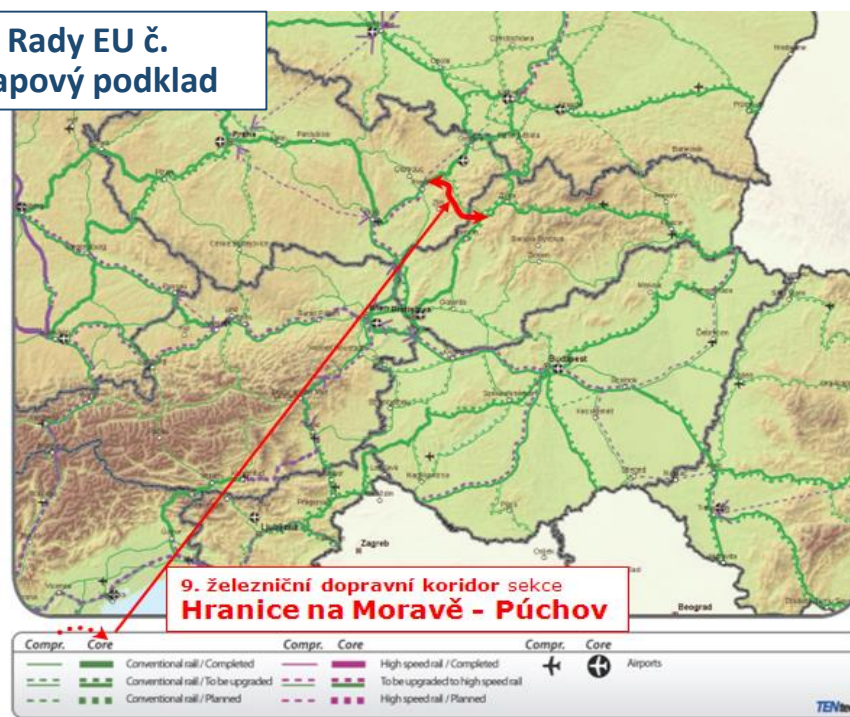
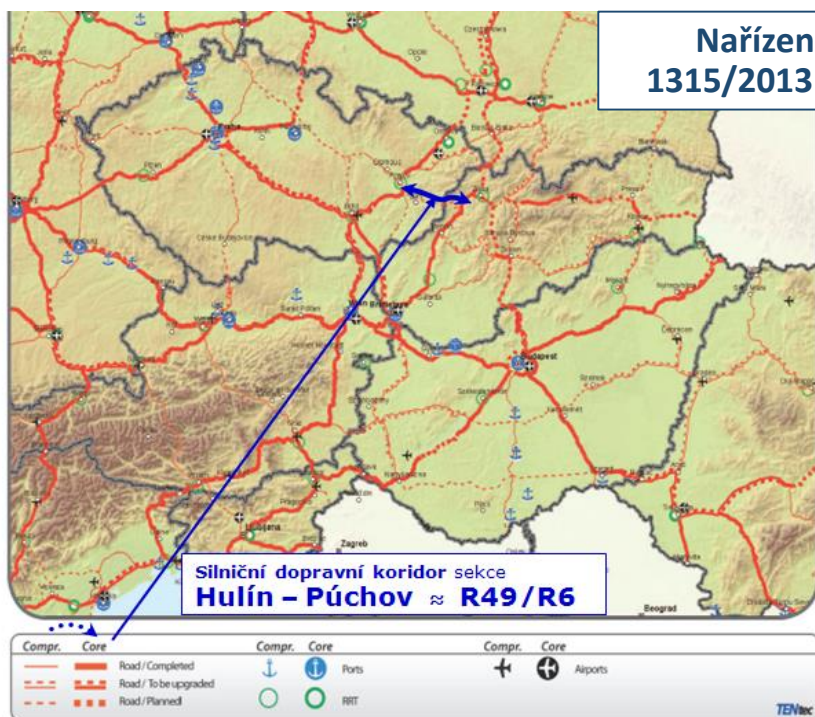
Po rozdělení Československa bylo rozhodnuto o odklonu české dálnice D1 směrem na Ostravu a Polsko a zařazení původního směru Zlín – Žilina do kategorie rychlostních silnic.

- ✓ **Návrh rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010 o vedení dálnic a rychlostních silnic včetně R49 (Usnesení vlády ČR č. 741+P/1999)**
- ✓ **Schválení sítě dálnic a rychlostních silnic SR (Usnesení vlády SR č. 162/2001)**
- ✓ **Schválení územního plánu VUC Zlínské aglomerace trasa R49 (Usnesení vlády ČR č. 891/2000)**
- ✓ **Schválení závazné části VUC Trenčianský kraj a stavba R49/R6 v úseku hranice ČR/SR – Púchov jako veřejně prospěšná stavba (Usnesení vlády SR č. 289/1998)**
- ✓ **Tato koncepce byla potvrzena vládou ČR schválením Politiky územního rozvoje ČR (Usnesení vlády ČR č. 929/2009)**
- ✓ **„Dohoda mezi vládou ČR a vládou SR o propojení české rychlostní silnice R49 a slovenské rychlostní silnice R6 na česko-slovenských hranicích“ ze dne 20. 9. 2004 ve Zlíně (Sbírka mezinárodních smluv č. 4/2005) - v rámci konference „Česko-slovenské dopravní propojení – cesta k prosperitě“, která doporučila „zařadit rychlostní komunikaci R49 a R6 do mezinárodní sítě TEN-T“**



Transevropská dopravní síť TEN-T

Dne 20. 11. 2013 chválil Evropský parlament „Nařízení EP a Rady (EU) o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě“ č. 1315/2013 (Úřední věstník EU L 348/1 dne 20. 12. 2013), které zahrnuje západovýchodní multimodální propojení ČR a SR do hlavní „core“ sítě TEN-T jako součást „Rýnsko-dunajského koridoru“ – jedná se o 9. železniční nákladní koridor definován v trati Praha - Pardubice - Přerov – Hranice na Moravě - Horní Lideč - Žilina - Čierna nad Tisou /Ukrajina a silniční propojení Praha - Brno - Hulín - Zlín - Horní Lideč - Púchov - Žilina - Košice /Ukrajina, jehož **součástí je i rychlostní silnice D49 / R6.**





Multiplikační efekty propojení D49 – R6

Propojení D49 Hulín – R6 Púchov bylo na celé řadě dalších mezinárodních setkání **podpořeno hospodářským a veřejným sektorem po obou stranách československé hranice:**

- ✓ Dne 24. 2. **2000** na konferenci „**Aktuální otázky obchodu mezi ČR a SR – rozvoj přeshraniční spolupráce**“ deklarovaly podporu přeshraničnímu **západovýchodnímu spojení E50 (Norimberk) - Praha - Brno – Zlín – Púchov – Žilina – Košice – (Kijev)** - Obchodní a hospodářské komora Zlínského kraje a Slovenská obchodná a priemyselná komora, regionálna komora Žilina.
- ✓ 21. 11. **2013** bylo podepsáno v Žilině „**Memorandum o prioritách při řešení výstavby dálnic**“ mezi Hospodářskými komorami Zlínského, Žilinského, Moravskoslezského kraje a Sdružením pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě a Slovensko-korejským hospodářským výborem - na prvním místě je **rychlostní silnice R49 / R6**.
- ✓ „**Zahájit výstavbu rychlostní silnice R49 v úseku Hulín – Holešov – Fryšták** a urychlit přípravu a realizaci navazujícího úseku **Fryšták – Lípa s pokračováním na Vizovice a dále na hranici ČR/SR Střelná - Lazy pod Makytou**“ bylo konsensuálně přijato účastníky mezinárodních konferencí „**Střední Morava – křižovatka dopravních a ekonomických zájmů**“ v letech **2011 až 2016**.
- ✓ Dne 31. 3. **2016** na setkání regionálních **hospodářských komor států V4** podepsali „**Memorandum k prioritě hlavního evropského koridoru R3 ... v aspektu multiplikačního efektu obsluhy existujícího průmyslu, tranzitu a ekologie**“ kde jako navazující prioritu deklaruje „**prioritně začít výstavbu úseku rychlostní cesty R49/R6 Zlín – Vizovice – Střelná – Púchov „Via czecho-slovakia“**“. (signovali představitelé SOPK Žilina, KHK Moravskoslezského a Zlínského kraje, RHK Katowice, Krakow a Bialsko-Biala, OPK Győr-Ménfőcsanak-Sopron župa...)



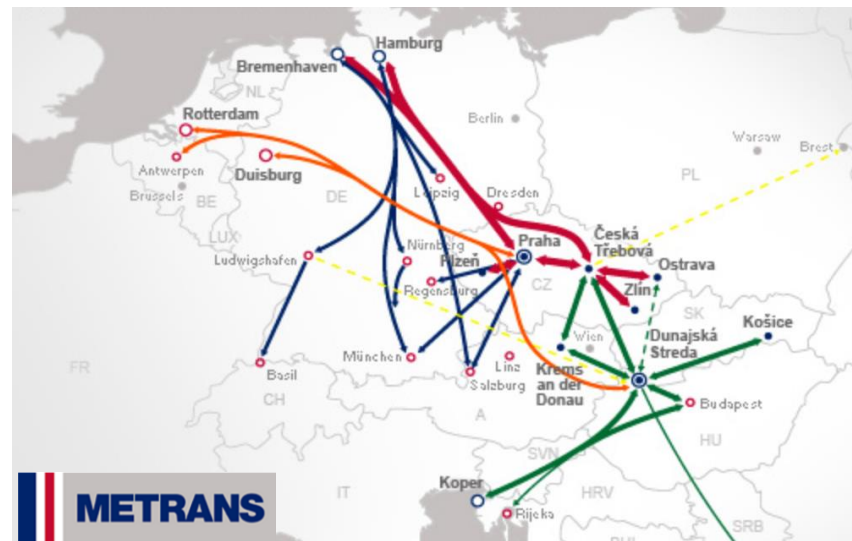
Multiplikační efekty propojení D49 – R6



Strategická průmyslová zóna HOLEŠOV



360 hektarů a až 4.000 pracovních míst



GLOBAL LOGISTICS FOR CENTRAL EUROPE and BEYOND Terminal ZLIN - Zelechovice/Lipa (CZ)



Kapacita: 7.500 TEU - 180 kamionů - několik vlaků
6,9 ha, cca 100 zaměstnanců, překládka až 800 000 TEU za rok



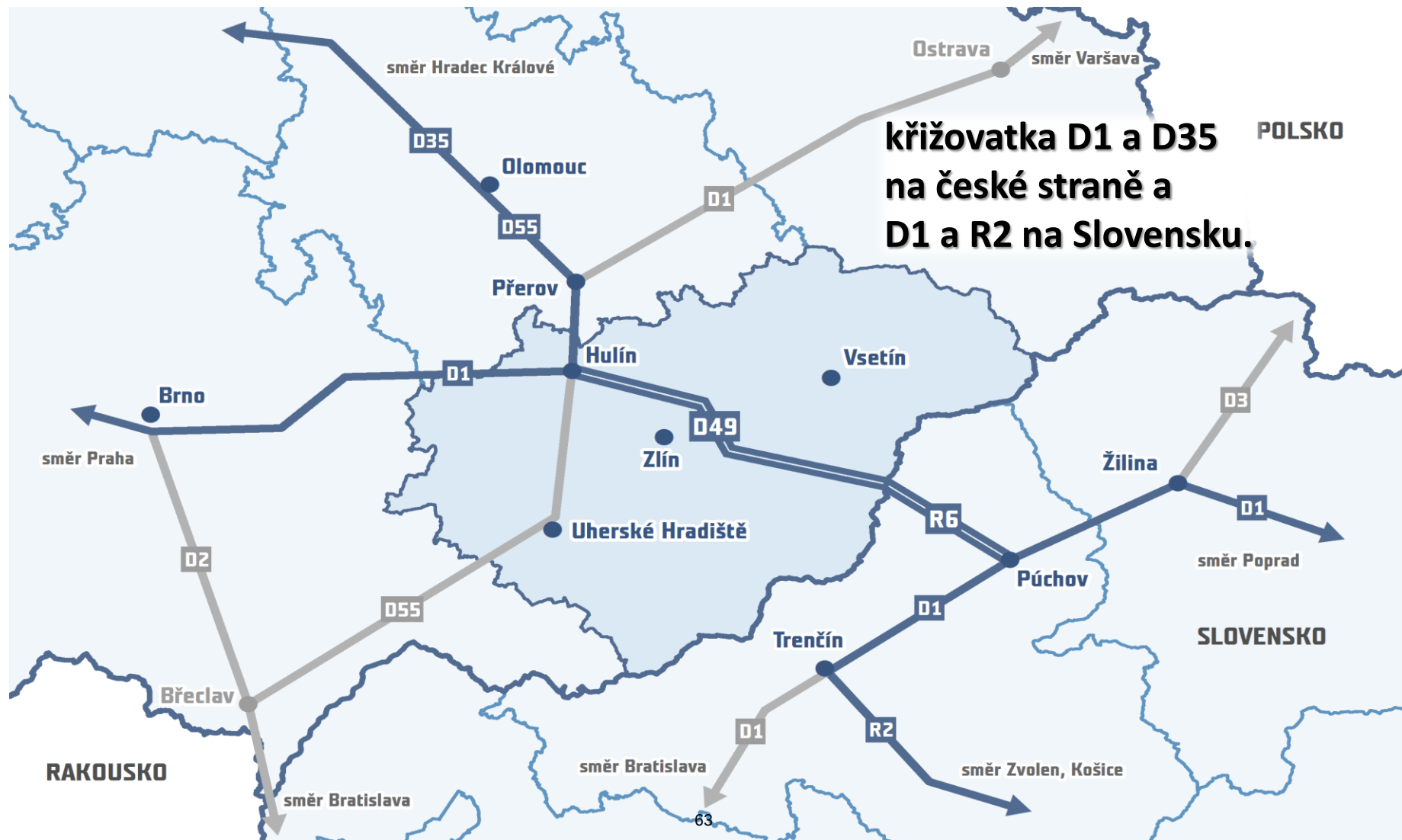
Propojení D49 – R6 na jednání Vlády ČR a SR

Propojení D49 Hulín – R6 Púchov bylo jako priorita deklarována na jednání vlád ČR a SR:

- ✓ **„Dopravní infrastruktura - Vlády České republiky a Slovenské republiky se dohodly** na pokračování vzájemné intenzivní spolupráce v oblasti budování a propojení dopravní infrastruktury obou zemí. Za obzvlášť důležité považují budování spojení, která urychlí dopravu a jsou významná i z hlediska mezinárodní zbožíové přepravy. Obě vlády se shodly na koordinovaném postupu při realizaci společných přeshraničních projektů. **Za společnou prioritu** v tomto směru **byla označena výstavba nových silničních spojení R6/R49 mezi slovenskou D1 u Púchova a českou D1 u Hulína a napojení slovenské D3 na vybudovanou českou S11 v úseku R5 – Svrčinovec – státní hranice ČR/SR.**“ (Dne 24. 4. 2014 ve Skalici - SK)
- ✓ **„Doprava - Vlády potvrdily zájem na pokračování koordinovaného postupu při přípravě a realizaci společných přeshraničních projektů.** Konkrétně se jedná o výstavbu **nového silničního spojení R49/R6 mezi českou D1 u Hulína a slovenskou D1 u Púchova ...**“ (Dne 12. 5. 2015 Valtice - CZ)
- ✓ **Česko-slovenská mezivládní komise pro přeshraniční spolupráci přijala usnesení, ve kterém vyslovila podporu pokračování vzájemné intenzivní spolupráce v oblasti budování a propojení dopravní infrastruktury obou států: „Za mimořádně důležité považuje komise urychlení realizace mezinárodních silničních spojení R49/R6 mezi českou D1 u Hulína a slovenskou D1 u Púchova a napojení slovenské D3 na českou I/11 v úseku R5 – Svrčinovec – státní hranice ČR/SR, které jsou zařazené do transevropských sítí TEN – T“.** (Dne 29. 11. 2015 na 18. zasedání Velehrad – CZ)



Propojení D49 – R6





21. 9. 2017 - Luhačovice

www.konference-morava.cz

www.infrastrukturamorava.cz

VII ročník mezinárodní konference
„Střední Morava - křižovatka dopravních a ekonomických zájmů“



**Děkuji za pozvání
a za pozornost**

Tomáš Baťa:

***„Poměry nejsou vinny nikdy a ničím. Vinni jsou vždycky lidé.
Poměry je třeba buď zvládnout nebo se jim přizpůsobit“***