

JUŽNÝ MULTIMODÁLNY DOPRAVNÝ KORIDOR SLOVENSKEJ REPUBLIKY

(Informácia o strategickom význame západo-východného pozemného dopravného prepojenia naprieč euro-ázijského kontinentu do stredu Európy)

Z teórie dopravnej obsluhy vysokorozvinutých hospodárskych regiónov vyplýva, že hlavné dopravné trasy – koridory je účelné situovať na relatívne priamych spojniciach najvýznamnejších dopravných uzlov s tým, že lokálna obsluha vnútorných priemyselných celkov by sa mala dopravne obsluhovať po najkratších a tým aj najefektívnejších cestách. Z dôvodu minimálneho zaberania pôdy pod dopravné cesty, najmä koridory by mali vo svojej trase koncentrovať väčšinu pozemných druhov dopravy. Zo súčasného pohľadu do týchto druhov je možné zaradiť železnicu, cestu, vodu, potrubné a náväzné energetické a telekomunikačné káblové trasy. Ide vlastne o kombinované prepravné trasy alebo reťazce. Práve tento fenomén spájania – integrácie na dopravných trasách vytvoril aj pojem „koridor“ s upresnením ich funkčného pôsobenia o slovné spojenia „multimodálny“ prípadne „intermodálny“. Pre upresnenie týchto pojmov uvádzame, že multimodálna preprava sa vykonáva minimálne dvoma druhmi dopravy a intermodálna sa vykonáva viacerými druhmi, avšak pomocou tej istej nákladovej jednotky bez potreby ďalšej manipulácie s jej obsahom počas prepravného procesu, ale len s jej prekladom na iný druh dopravného prostriedku.

Pri plošnom vymedzení hospodárskeho regiónu ide vlastne o základný plošný útvar, t.j. „produktívny trojuholník“. Pri prvom integrovaní sa západoeurópskych štátov do Európskej únie, bol priemyselne najrozvinutejším regiónom podľa Schillerovho inštitútu strategických štúdií určený trojuholník s uzlami (vrcholmi) Paríž – Berlín – Viedeň. Práve tieto tri metropolitné mestá EU musia byť napojené aj na ďalšie okolité regióny v rámci rozšíreného územia o nové členské, prípadne asociované štáty EU, ale aj o ďalšie územia extravilánu krajín kooperujúcich s týmto hospodárskym celkom najmä pri doprave surovín energetických zdrojov, produktov, výrobkov a ďalších komodít obchodného styku. Táto objektívna nevyhnutnosť spoľahlivého dopravného spojenia iniciovala Európsku komisiu pre vypracovanie koncepcie dopravných koridorov, hlavne na najefektívnejšie spojenie západnej Európy s východoeurópskymi štátmi a to hlavne na báze multimodalít zamýšľaného koridoru.

Medzinárodnou autoritatívnou organizáciou v predmetných trasách koridorov sa stala Paneurópska komisia ministrov dopravy (CEMT) štátov západnej a východnej Európy. Na svojej prvej konferencii v roku 1991 v Prahe boli prijaté zásadné kritéria na smerovanie a realizáciu a na rozvoj a financovanie dopravných koridorov. Na druhej konferencii na Kréte (Heraclion) v roku 1994 bolo už definovaných deväť multimodálnych dopravných koridorov ako základ budúceho rozvoja infraštruktúry v krajinách strednej a východnej Európy. Na tretej konferencii v roku 1997 boli tieto trasy doplnené o desiaty koridor vo smere na juh Európy.

Do systému týchto desiatich transeurópskych koridorov dopravnej siete (TEN) boli zahrnuté tieto koridory:

- I. Helsinki – Tallin – Riga – Kaunas – Warsaw – Riga – Kaliningrad – Gdansk
 (cestná trasa Via Baltica, železničná trasa Rail Baltica);
- II. Berlin – Warsaw – Mins – Moscow – Nizni Novgorod
- III. Berlin/Dresden – Wrocław – Lvov – Kiev
- IV. Berlin/Nürnberg – Praha – Budapest – Constanta /Thessaloniki/ - Istanbul

- V. Venice – Trieste/Koper – Ljubljana – Uzgorod – Lvov
vetva A: Bratislava – Žilina – Košice – Uzgorod
vetva B: Rijeka – Zagreb – Budapest
vetva C: Ploce – Sarajevo – Osijek – Budapest
- VI. Gdansk – Grudziadz/Warsaw – Katowice – Žilina
(na koridor V. vetva A) vetva Katowice cez Ostravu na koridor IV.
- VII. Dunaj (vodný koridor)
- VIII. Durres – Tirana – Skopje – Sofia – Varna
- IX. Helsinki – St. Petersburg – Moscow/Pskov – Kiev – Ljubasevka –
Chisinau – Bucharest – Dimitrovgrad – Alexandroupoli
vetva A: Ljubasevka – Odesa
vetva B: Kiev – Minsk – Vilnius – Kaunas – Klaipeda/Kalliningrad
- X. Salzburg – Ljubljana – Zagreb – Beograd – Nis – Skopje – Veles – Thessaloniki
vetva A: Graz – Maribor – Zagreb
vetva B: Budapest – Novi Sad – Beograd
vetva C: Nis – Sofia – na koridor IV. do Istanbulu
vetva D: Veles – Bitola – Florina – Via Egnatia

V nadväznosti na tieto zásadné strategické rozhodnutia, boli dopravnými odborníkmi v zásade sústredenými v Slovenskej dopravnej spoločnosti pri Slovenskej akadémii vied a Vysokej škole dopravnej (dnes Žilinskej univerzite) vypracované štúdie, ktoré poukázali na to, že hlavné dopravné trasy SR sa musia opierať na tri zásadné produkčné a priemyselné centrá koncentrované v regiónoch Bratislavy, Žiliny a Košíc t.j. na Slovenský dopravný trojuholník. Kým dve odvesny tohto multimodálneho dopravného trojuholníka Bratislava – Žilina a Žilina – Košice sa neskôr dostali aj do transeurópskych dopravných koridorov a to do piateho koridoru vetvy A. Strategicky najvýznamnejšia prepona koridoru Bratislava – Košice aj napriek budúcim najväčším kapacitným možnostiam (Južný multimodálny dopravný koridor SR, ďalej len JMMDK SR) zostal bez medzinárodnej odozvy a tým aj zodpovedajúcej podpory.

Predtým, než sa v ďalšom podrobnejšom analyzovaní budeme zaoberať JMMDK SR, musíme si uvedomiť, že cez územie SR priamo prechádza skoro polovica európskych koridorov dopravnej siete TEN a to koridory č. IV, V, VI a VII – Dunajský vodný koridor. Práve tento posledný koridor ako jediný umožňuje priame využitie ostatných troch druhov pozemných dopravy (železničná, cestná a potrubná) pri vysokoefektívnom využívaní aj veľkokapacitnej vodnej dopravy. Vodná doprava je jednoznačne okrem svojej kapacitnej možnosti aj energeticky, ekonomicky, ekologicky a v podmienkach slovenského úseku Dunaja a celoročne využiteľná pre návaznú prepravu tovarov zo strednej Európy smerom na všetky západoeurópske štáty EU, ale aj do Švajčiarska a v pokračovaní námornou dopravou aj do ostatných štátov aj mimo zoskupenia v EU. Práve tento aspekt je rozhodujúcim impulzom pre urýchlenie realizáciu JMMDK SR.

Odborník nie do detailov zorientovaný v špecifických, najmä prírodných a hydrometeorologických podmienkach plavby na Dunaji by mohol oponovať, prečo viesť železničnú, cestnú a potrubnú vo smere východ – západ až do stredu Európy a ukončiť ich na toku transeurópskej vodnej magistráli: Dunaj – Mohan – Rýn, a nie v mieste vyústenia Dunaja do Čierneho mora. Práve na tomto mieste je si potrebné uvedomiť, že rieky východne od nášho územia t.j. rieky na Euro-ázijskom kontinente majú ohraničenú plnosplavnosť a to najmä v dôsledku ich zamŕzania od 2÷3 až po 4÷5 mesiacov v roku, vrátane približne 1 mesačného zamŕzania dolného nezregulovaného úseku Dunaja (pobrežné úseky Dunaja na Ukrajine, Rumunsku a Moldavsku), čo z hľadiska prepravného – dopravnej nie je zanedbateľný fenomén, najmä dnes pri tendencii minimalizácie predzásobenia výroby (skladovania)

surovín, materiálov a tovarov. Ďalším nie zanedbateľným a rovnako významným faktom je, že v mimonavigačnom období je potrebné a nevyhnutné tovarové prúdenie presunúť na kapacitne primeranú, najmä železničnú dopravu. V tomto meteorologickom nepriaznivom období nie je reálne uvažovať s cestnou dopravou, ktorá je v porovnaní so železničnou dopravou neporovnateľne nákladovejšou energeticky náročnejšou a ekologicky najmenej výhodnou. Okrem zohľadnenia týchto objektívnych daností je si potrebné uvedomiť aj to, že od východnej hranice stredoeurópskych štátov EU je infraštruktúra železničnej dopravy situovaná na širokom rozchode (1520 mm) oproti západo a stredoeurópskym tratiam úzkeho rozchodu (1435 mm). Práve tento fakt je tým ďalším modalitným aspektom o ktorý by mal byť rozšírený vyššie citovaný JMMDK SR, t.j., aby sa na tomto 450+500 km úseku uvažovalo aj s bezprekládkovou (vrátane bezmanipulačnou) prepravou vagónov širokého rozchodu a to aj bez prípadnej manipulácie súvisiacej s výmenou kolesovo-podvozkových vagónových blokov. Avšak nielen podvozkový blok je jediným problémom prechodu so širokého na úzky rozchod, ale sú to aj iné najmä gabaritné problémy súvisiace s takouto trasou vrátane náväzných dimenzovaní stavebných objektov na trase.

Okrem toho je potrebné si uvedomiť, že dopravný koridor v smere Bratislava (respektíve Komárno) – Žilina sa už dnes môže opierať o dve nosné modalítity železničnej a cestnej dopravy a v perspektíve po plnosplavnení Vážskej vodnej cesty (podľa uznesení vlády SR č. 469/2000 – Koncepcia rozvoja vodnej dopravy a č. 463/2002 z 9.5.2002 – Zámer projektu výstavby Vážskej vodnej cesty) sa bude v prvom kvartáli tohto storočia opierať aj o modalitu vodnú. Teda z tohto hľadiska je spomínaný čiastkový slovenský úsek koridoru TEN-T č. V. najdôležitejší. Práve preto sa na spomínanom úseku Bratislava – Žilina prebudováva železničná trať na rýchlosť 160 km/hod. a zároveň je pred dokončením aj diaľničné spojenie vyvolávané najmä výstavbou automobilky Hyundai Kia. Napriek tomu je však potrebné aj na tomto smerovaní si uvedomiť, že tento úsek by mal vo všetkých spomínaných modalitách prepojenie aj severným smerom na koridor č. VI vrátane plnohodnotného napojenia pripravovanej automobilky Hyundai/Kia v Nošovicích v ČR a v časti vodnej dopravy aj na rieku Odru v severnom smere na brech Baltického mora.

Pokračovanie úseku koridoru č.V. od Žiliny do Košíc a na Lvov v Ukrajine už len v modalitách železničnej a cestnej dopravy, môže vzhľadom na vysokohorské podmienky (medzi Vysokými a Nízkymi Tatrami) v cestnej doprave by sa malo jednať prevažne o osobnú dopravu s obmedzovaním nákladnej cestnej dopravy vzhľadom na minimalizáciu znehodnocovania prírody tohto turisticky významného regiónu.

JMMDK SR na úseku Bratislava – Košice by okrem železničnej a cestnej dopravy mal v sebe zahŕňať aj súbežnú tretiu modalitu – potrubnú, t.j. energovody ropy a plynu. A práve trasa poslednej modality je už dnes viazaná na stavebnú uzáveru, ktorá sa priamo núka doplniť ju o vysokoefektívnu cestnú a železničnú dopravu vrátane jej doplnenia o širokorozchodnú železničnú trať.

Práve v tejto súvislosti je potrebné si uvedomiť, že sa nejedná len o priestorové využitie územia v stavebnej uzávere, ale aj o jej majetkovo-právne vysporiadanie a tým aj o získanie prostriedkov, resp. zníženie nákladov na jej vybudovanie. Pritom sa tu nejedná o zanedbateľné finančné prostriedky, pretože podľa súčasných skúseností sa tieto náklady pohybujú v rozsahu jednej štvrtiny až jednej tretiny celkových nákladov na podobné infraštruktúrne stavby. Navyše pôda nachádzajúca sa v tejto stavebnej uzávere nie je ešte dnes majetkovo-právne vysporiadaná. Z druhej strany celkový efekt zo smerovania tejto dopravnej trasy v smere energetických trás prináša najvyšší synergetický efekt aj z hľadiska ekonomických nárokov na vybudovanie JMMDK SR.

Z vyššie uvádzaného vyplýva, že v rámci budovania JMMDK SR okrem železničných trás oboch rozchodov, by tento dopravných koridorov mal na seba prevziať aj záťaž cestnej nákladnej (kamiónovej) dopravy vrátane prepráv ťažkých, nadrozmerných nebezpečných

tovarov aj s príslušnou preventívnou ochranou a vybavením zariadeniami pre prípad odstránenia dôsledkov takých havárií, čo je v úplnej zhode aj s bezpodmienečným zabezpečením energetických potrubných trás. Najvýznamnejšiu úlohu však JMMDK SR v železničnej doprave môže zohrať aj v tranzitnej nákladnej doprave a v osobnej vysokorýchlostnej doprave na veľké vzdialenosti. Posledná skutočnosť vyplýva z toho, že severná trasa (Bratislava – Žilina – Košice) musí prechádzať cez vrcholový priesmyk v rajóne Štrby t.j. cca 900 m nad morom s relatívne malými polomermi zákrut, čo predurčuje vysokorýchlostnú trať v smere západ-východ umiestniť v JMMDK SR. Navyše sa v rámci komplexného koridorového efektu ponúka aj potrubné trasy rozšíriť o trasu pitnej vody, pretože južné a východné lokality potrebujú dotovať zásoby pitnej vody zo stredoeurópskej zásobárne, ktorú predstavuje Žitný ostrov. V rámci kolektorovej trasy, ktorá je pri tak sústredenej zástavbe priamo nevyhnutná, by mohli byť uvedené ako silové tak telekomunikačné a spojové káblivé trasy, spolu s ďalšou líniovou infraštruktúrou.

Pri uvedení si faktu, že širokorozchodné trate dopravné obsluhujú celú severo-východnú časť euro-ázijského kontinentu od Vladivostoku, Sachalinu v Ruskej federácii (vrátane nabiehajúcich námorných trajektov najmä v Japonska) a kontinentálne tovarové prúdy z Číny a prakticky všetkých krajín Ďalekého východu, stáva sa myšlienka predĺženia, „Širokorozchodnej“ naprieč Slovenskom do stredu Európy na breh Dunaja (prípadne Váhu, po dokončení prebiehajúcich prác súvisiacich s plnosplavnením dolného Váhu) viac ako strategicky výhodným zámerom. Multimodálne bezprekládkové prepravy nákladových jednotiek vrátane vysokotarifikujúcich komodít z a do štátov nachádzajúcich sa v historickej osi tzv. „hodvábnej cesty“ pomocou JMMDK SR umožnia ich dopravenie na križovatku s tzv. jantárovou cestou (Baltik – Jadran) a následne po vodnej ceste Dunaj – Mohan – Rýn od Severného do Čierneho mora. Napriek tomu, že infraštruktúrna dopravná trasa je viac menej priestorovo určená energetickými potrubnými trasami, pri projektovaní a najmä následnej výstavbe by sa malo vychádzať z podmienky minimalizácie plošného zaberania územia a v prírodne stiesnených úsekoch aj v podobe dvojpodlažnej estakády.

Ďalším novým impulzom okrem určenia desiatich multimodálnych koridorov bol v EU prijatý plán priorít infraštruktúrnych európskych dopravných projektov. Na Európske spoločenstvá vydala Európska komisia v septembri roku 2001 novú spoločnú dopravnú politiku v Bielej knihe „Dopravná politika EU do roku 2001 – Časť rozhodnúť sa“. Okrem deklaratívneho rozhodnutia, že európska dopravná politika má zásadný vplyv na ďalšie horizonty a smerovania rozvoja dopravy v Európe, bolo prijatých týchto tridsať priorít (projektov), ktoré budú zo strany EU aj finančne podporované:

1. Železničná trasa Berlin – Verona/Miláno – Bologna, Neapol – Messina – Palermo
2. Vysokorýchlostná železničná trať Paríž – Brusel – Cologne – Amsterdam – Londýn
3. Vysokorýchlostná trasa juh-západ Európy
4. Vysokorýchlostná trasa východ
5. Betuwe linka
6. Železničná trasa Lyon – Terst – Divača/Koper – Ľubl'ana – Budapešť – ukrajinská hranica
7. Cestná trasa Igoumenitsa/Patras – Atény – Sofia – Budapešť
8. Multimodálna trasa Portugalsko/Španielsko – zvyšok Európy
9. Železničná trasa Cork – Dublin – Belfast – Stranraer
10. Letisko Malpensa
11. Oresundská stála linka
12. Severský Trojuholník železníc/cestná trasa
13. Spojené kráľovstvo/Írsko/Benelux cestná trasa
14. Západná pobrežná hlavná trasa

15. Galileo
16. Nákladná železničná trasa Sines/Algeciras - Madrid – Paríž
17. Železničná trasa Paríž – Štrasburg – Štuttgart – Viedeň – Bratislava
18. Rýn – Mohan – Dunaj vnútrozemská vodná trasa
19. Vysokorýchlostná trať priechodnosť Pyrenejského poloostrova
20. Fehmarnská oblasť železničnej trasy
21. Cestná trasa od mora
22. Železničná trasa Atény – Sofia – Budapešť – Viedeň – Praha – Norinberg/Drážd'any
23. Železničná trasa Gdansk-Varšava – Brno/Bratislava – Viedeň
24. Železničná trasa Lyon/Ženeva – Bazel – Diusburg – Rotterdam/Antverty
25. Cestná trasa Gdansk – Brno/Bratislava – Viedeň
26. Železničná/cestná trasa Írsko/Spojené kráľovstvo/kontinentálna Európa
27. „Baltická železnica“ trasa Varšava – Kaunas – Riga – Tallin – Helsinki
28. „Eurocaprail“ železničná trasa Brusel – Luxemburg – Štrasburg
29. Železničná trasa od Jónsko – adratických medzinárodných koridorov
30. Vnútrozemská vodná trasa Séna – Scheldt

Z uvedených priorít je z pohľadu JMMDK SR veľmi významná železničná trasa č. 17, t.j. Paríž – Štrasburg – Štuttgart – Viedeň – Bratislava, ktorá má z EZ vyčlenených 10 077 mil. Eur, z toho na úpravu trate medzi Bratislavou a Viedňou bolo vyčlenených 300 mil. Eur. Pre informáciu najväčšou položkou priority č.17 je úprava trate v Rakúsku medzi Salzburgom a Viedňou, na ktorú bolo pridelených 6 600mil Eur. Na túto železničnú trasu priamo naväzuje aj cestná trasa – priorita č.4 t.j. vysokorýchlostná trasa východ.

Jednoznačne veľmi významnou synergetickou väzbou JMMDK SR je jeho priame napojenie a možnosť využívania aj predností medzinárodnej vodnej dopravy na transeurópskom vodnom dopravnom koridore č. VII (Dunaj – Mohan – Rýn), ktorý sa zo strany EU tiež prioritou č.18 t.j. Rýn – Mohan – Dunaj vnútrozemská vodná trasa. Rozhodujúcim cieľom tejto priority je plnosplavnenie tejto významnej vodnej cesty, tak by plavidlami bolo možné prepraviť minimálne jednorázovú skupinu tovarov od Severného mora do Čierneho mora o minimálnej hmotnosti 3000 ton. Celkovo má EU vyčlenenú na túto prioritu čiastku 1 889 mil. Eur a z toho na trasu Viedeň – Bratislava 180 mil. Eur. Významná čiastka sa predpokladá využiť aj na dolnom Dunaji a to na odstránenie brodových a plytkovodných úsekov a to najmä s prihliadnutím na prepravu ťažkých a veľkoobjemových zásielok a tiež zásielok obsahujúcich nebezpečné tovary.

Je teda zrejmé, že spolupráca železničnej cestnej a vodnej dopravy je viac ako nevyhnutná. Otázkou len zostáva optimálne vytypovanie prekladných miest – prístavov a to ako na Dunaji, tak aj na dolnom toku, našej najvodnatejšej rieky Váh. Dolný tok Váhu je už dnes čiastočne splavnený a v zmysle prijatých uznesení vlády SR (469/2000 21.06.2006 – Konceptia rozvoja vodnej dopravy SR a 463/2002 z 09.05.2002 – Zámer projektu výstavby Vážskej vodnej cesty) by mal byť v dohľadnom čase (5÷6 rokov) na tomto úseku plnosplavnený na možnosti preplavovania sa štandardnými nákladovými jednotkami – tlačnými člmi typu E, pri ktorých podľa hĺbky sa ponor pohybuje v rozmedzí 1500 – 1900 ton. Na dolnom Váhu ako aj na hornom toku Dunaja od Bratislavy je možné využiť dve takéto člňové nákladové jednotky a pri smerovaní na dolný Dunaj minimálne šesť jednotiek.

Vychádzajúc z týchto skutočností prvú prekladkovú polohu z/na východ je možné situovať už na rieke Váh, kde sa JMMDK SR prvý krát dotkne splavnej vodnej cesty, t.j. v hornej rejde vodného diela Sered', ktoré je pripravené pre výstavbu už v tomto roku (2007). Konkrétne sa jedná o lokalitu miest Hlohovec – Leopoldov, kde je z tohto pohľadu aj ideálny prístup ako pre železničnú aj cestnú dopravu vrátane tovarových tokov súvisiacich s výrobným komplexom automobilových závodov koncernu PSA Peugeot Citroën Slovakia.

Samozrejme, že v tejto súvislosti najvýznamnejšími prístavmi sú Komárno na sútoku Váhu a Dunaja a jednoznačne s prístavom Bratislava. Prístav Bratislava ktorý okrem horného Dunaja má veľkú perspektívnu úlohu zohrať aj ako uzlový prístav pre rieku Moravu a tovarové toky na štáty severnej Európy má oba brehy slovenské.

Prístav Komárno (podľa dohody o významných vnútrozemských vodných ciest Európy medzinárodného významu – AGN má číselné označenie P80-40) je potenciálne veľmi významným uzlovým prístavom. V súčasnom období po odstránení plavebných prekážok – trosiek zničených mostov v rajóne Nového Sadu, už nič neprekáča tomu, aby medzinárodná dunajská vodná cesta sa nestala nedostupná aj pre nové efektívne plavebné technológie a možnosti využívania lodí určených pre bezprekládkovú prepravu v režime zmiešanej rieka – more plavby a to či už motorových nákladných lodí, ale aj pri využívaní oddelených nákladových a motorových jednotiek pomocou tlačnej technológie na rieke a pomocou materských kontajnerových lodí na moriach. S prihliadnutím aj na tento aspekt bol vo vyššie spomenutej koncepcii rozvoja vodnej dopravy SR navrhnutá aj nová dislokácia prístavu pred sútokom Váhu a Dunaja vrátane premostenia posledného veľtoku novým diaľnično-železničným mostom a to vo väzbe na komplexnú obsluhu kombinovaných prepravných systémov vrátane vysokorýchlostných. Pre komplexnú informovanosť je potrebné si uvedomiť aj to, že v tomto uzle sa nachádza aj najvýznamnejší stavebný a opravársky komplex – Slovenské lodenice a.s. s bohatou tradíciou výroby lodí určených pre vnútrozemskú, námornú aj zmiešanú rieka-more technológiu plavby.

Nie menej významnou, ba práve najvýznamnejšou vstupnou bránou diaľkovej medzinárodnej dopravy na územie SR, je dopravná infraštruktúra jej hlavného mesta Bratislavy, vrátane už spomínanej vodnej dopravy. Pri posudzovaní dopravného uzla Bratislavy dôležitú úlohu zohráva aj vyváženosť nákladnej a osobnej dopravy a to najmä z pohľadu potreby nových infraštruktúrných stavieb. V tomto uzle k tradičným druhom pozemnej dopravy pristupuje aj doprava letecká a to tiež ako osobná tak aj nákladná doprava.

V osobnej doprave je potrebné pozornosť sústrediť obom vzájomne sa podmieňujúcim druhom a to ako komfortnej regionálnej doprave, dnes aj vysokorýchlostnej doprave na väčšie vzdialenosti vrátane tranzitnej. Posledný fenomén je jednoznačne prioritný v leteckej doprave, ale ako už bol vyššie spomenutý zámer o budovaní vysokorýchlostnej železničnej trate Paríž – Bratislava, ale aj jej predĺženie a to najmä východným smerom t.j. aj s prestupom na vlakovú súpravu na široký rozchod v rámci JMMDK SR.

V týchto zámeroch nesmie zaostať ani doprava vodná, hoci tu je možné vysokorýchlostný fenomén aplikovať najmä na regionálnu dopravu. Táto doprava sa môže aplikovať napríklad pomocou viactrupových lodí (katamaránov, trimaránov, klzákov) ale aj hydroletov vrátane exohydroletov (lietajúce lode), vznášadiel a ďalších lodí na spoločnom hydroaerodynamickom princípe. Jedná sa dnes už o tradičné linky Bratislava – Viedeň, Bratislava – Komárno – Budapešť a pod.

Na väčšie vzdialenosti sa uplatňuje najmä komfortný a pohodlný kajutový spôsob osobnej lodnej dopravy s príslušnou hotelovou infraštruktúrou obsluhy.

Práve z tohto pohľadu sa už dnes stala Bratislava atraktívnym osobným prístavom pre osobné rekreačné lode na linkách Holandsko a Belgicko (Rotterdam, Amsterdam, Antverpy), Švajčiarsko (Bazilej) a Nemecko (od rýnskeho Duisburgu ako aj dunajského Pasova). V nadväznosti na celoročne už prakticky pínosplavný juho – východný smer sa črtajú aj nové linky Bratislava – Konstanca a pomocou osobných lodí zmiešanej plavby rieka – more aj na linkách Bratislava – Odesa, Bratislava – Kiev, Bratislava – Jalta, Bratislava – Rostov na Done, Bratislava – Volgograd alebo Astrachán ku brehom Kaspického mora, ale aj na linkách Bratislava – Konstanca – Varna – Istanbul, prípadne až do atraktívnych prístavov Grécka a Stredomoria. Túto víziu uvádzame skôr ako výzvu pre budúcich podnikateľov v tomto odvetví vodnej dopravy. Aby nemohol vzniknúť dojem, že vyššia uvádzaná výzva nemá

reálny základ, je možné poznamenať, že ešte v deväťdesiatych rokoch minulého storočia bola práve v Slovenských lodeniciach vyprojektovaná a hydrodynamicky (modelovo) odskúšaná osobná loď určená na linku Kiev – Bratislava, resp. Viedeň podľa objednávky ukrajinskej dneprovskej plavebnej spoločnosti.

Záverom je možné zhrnúť, že myšlienkový zámer vytvorenia JMMDK SR má okrem regionálneho aj nadregionálny a medzinárodný reálny význam a to nielen pre priame železničné spojenie juho – východnej Európy vrátane ďaleko-východného euro-ázijského kontinentu pomocou širokorozchodnej trate do stredu Európy aj s prihliadnutím na vysokorýchlostné trate osobnej dopravy.

Ešte treba poznamenať, že v rámci energetických potrubných trás cez geologicky menej náročné územie južného Slovenska je možné obohatiť o koridorový efekt aj ďalšie pozemné druhy dopravy vrátane kolektorovej trasy elektro-energetickú a káblovú telekomunikačnú trasu a navyše aj o potrubnú trasu pitnej vody zo stredoeurópskej zásobárne (Žitného ostrova) a prípadne aj o ďalšie média. Zároveň by JMMDK SR v nákladnej cestnej doprave mal odľahčiť energeticky a ekologicky náročnú severnú trasu znížením exhalácií vysoko-výkonných pohonných jednotiek ťažkej nákladnej dopravy prechádzajúcej cez najcennejšie vysokohorské prostredie SR. Zároveň bolo poukázané na ďalšie náväzné možnosti synergetických efektov komplexných kombinovaných dopravno-prepravných sústav v stredoeurópskom regióne. Práve tu môže Slovenská republika významným spôsobom zohrať úlohu tranzitného sprostredkovateľa medzi východo-západnými a severo-južnými kontinentálnymi prepojeniami.

Bratislava, február 2007

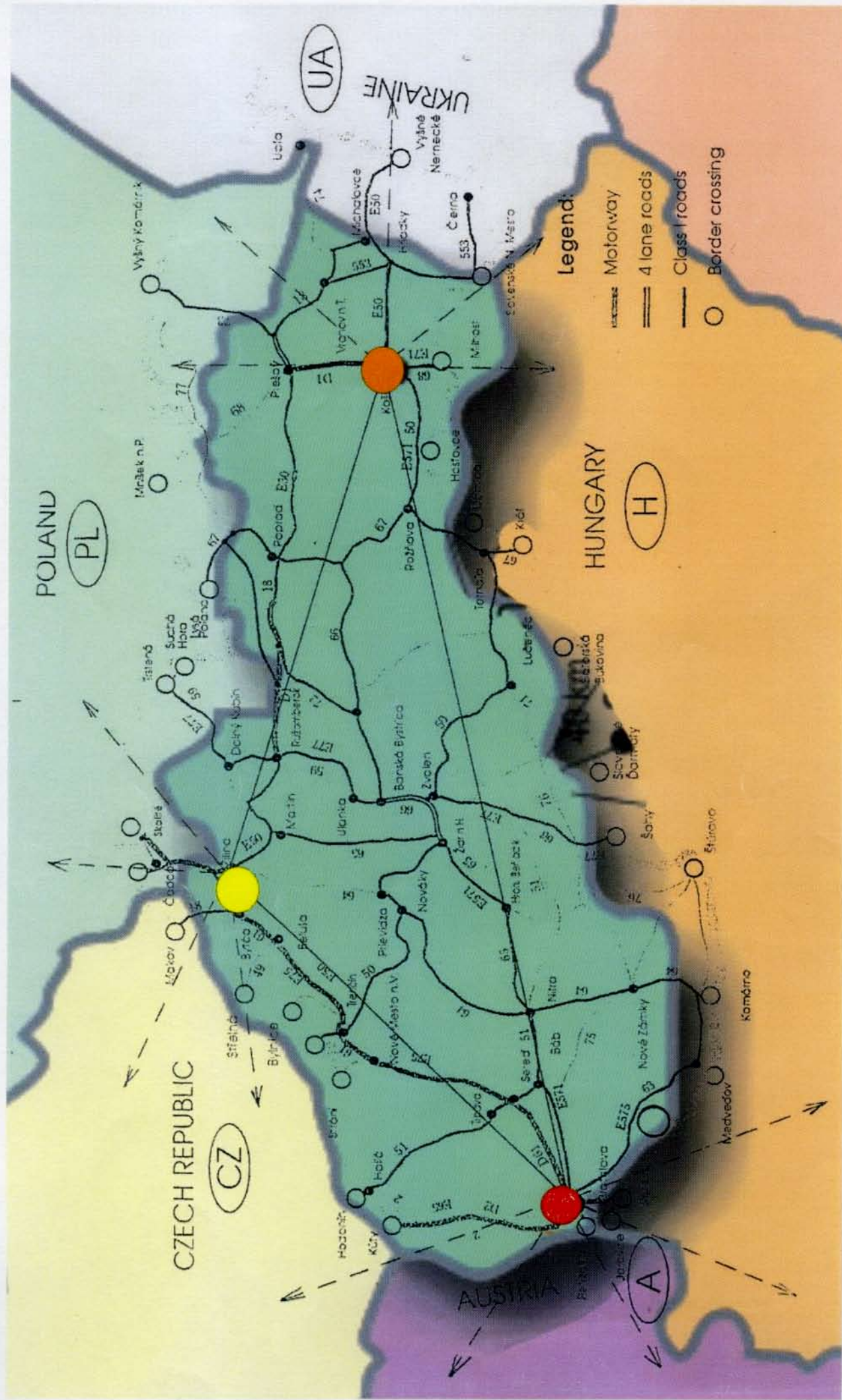


Prof. Ing. Dezider Szabo, PhD



host' prof. Ing. Jaromír Klepoch, CSc.

TROJUHOLOŇNÝ MODEL DOPRAVNEJ INFRAŠTRUKTÚRY SR



Hlavné dopravné uzly Slovenska:
Bratislava – Žilina – Košice

MULTIMODÁLNE DOPRAVNÉ KORIDORY VÝCHODNEJ EURÓPY



HLAVNÉ MEDZINÁRODNÉ OSI

1. Pobrežná diaľničná sieť
2. Severná os
3. Centrálna os
4. Juhovýchodná os
5. Juhozápadná os

High Level Group
Major trans-National axes
and Motorways of the Sea ports

Canarias
Santa Cruz de Tenerife
Las Palmas

Açores
Ponta Delgada

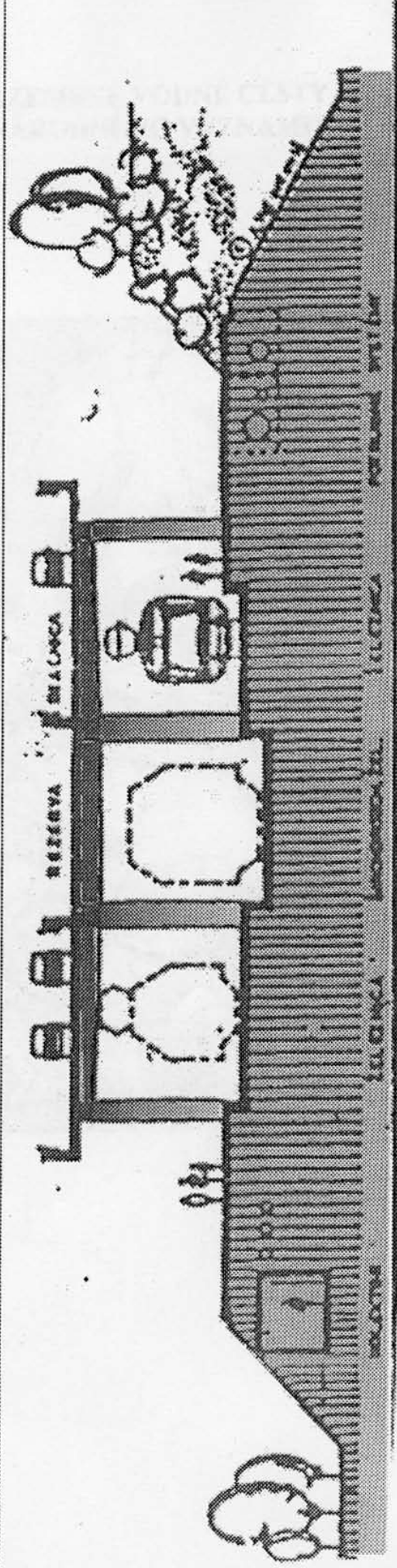
Madeira
Funchal
Madeira City

Multimodal axes *	
	Trans-national axis
	Axis towards other countries
	Inland waterway axis
	Motorways of the sea
	Motorways of the sea port
TEN-T network	
	TEN-T Road
	TEN-T Railway
	TEN-T Inland waterway
TEN-T priority axes	
	Road priority axis
	Railway priority axis
	Inland waterway priority axis

0 250 500 1 000 1 500 km

* To be reviewed and
updated in 2010
EN 22005

JUŽNÝ MULTIMODÁLNY DOPRAVNÝ KORIDOR



Železničná i cestná doprava v jednom koridore

VNÚTROZEMSKÉ VODNÉ CESTY MEDZINÁRODNÉHO VÝZNAMU

