

Bratislava a regióny v perspektíve dopravného rozvoja



Author: SF / Juraj Pokorný | Published: 11.03.2011

Nové spôsoby financovania cestnej infraštruktúry

Peter Hronský z Výskumného ústavu dopravného v Žiline vo svojej prezentácii priblížil súčasný stav a rozvoj cestnej infraštruktúry na Slovensku. A pridal aj trošku histórie, teórie i faktov. Paneurópske koridory vznikli v roku 1991, keď ich bolo definovaných prvých 9. Okrem koridorov doplnkovej siete TEN-T prechádzajú cez Slovensko 3 hlavné multimodálne koridory TEN-T: Drážďany - Arad (IV), Benátky - Užhorod (V) a Gdaňsk - Žilina (VI). Na európskych cestách rozoznávame trasy hlavné (áčka) a pomocné (béčka). Na Slovensku - členskej krajine organizácie TEM (Transeurópska magistrála) - je 7 hlavných ťahov (sieť diaľnic a rýchlostných ciest). V súčasnosti sú podľa Hronského preferované úseky, ktorých výstavba je menej náročná.

Medzi prínosy plynúce z budovania nadradenej cestnej siete Hronský zaradil zníženie nehodovosti, zvýšenie výnosov z výberu mýta, zníženie užívateľských nákladov (prepravný čas a spotreba pohonných hmôt), eliminácia negatívneho vplyvu na ŽP, rozvoj sídelnej štruktúry SR, zníženie dopravnej záťaže na kapacitne slabých súběžných cestách a dostupnosť diaľničných koridorov SR. Pokiaľ ide o optimálnu postupnosť výstavby z pohľadu verejných financií, výsledná hodnota štátnych úspor a príjmov je podľa neho vyjadrená sumou ekonomických prínosov (nehodovosť, mýtna, regionálne prínosy, zníženie emisií) a úsporou verejných financií spojených s uprednostnením výstavby niektorých finančne náročnejších stavebných úsekov (kritérium vplyvu nárastu cien stavebných prác).

Záver a odporúčania z pohľadu Petra Hronského sú jednoznačné: MDVRR SR musí okrem vládnych priorit zabezpečiť z hľadiska multimodálnych koridorov a doplnkovej siete TEN-T výstavbu úsekov diaľnice D3 Žilina - Skalité, rýchlostnej cesty R3 Martin - Šašovské Podhradie a R3 Zvolen - štátna hranica SK/HUN. Takisto je nevyhnutné, aby zabezpečilo výstavbu D1 v úseku Bratislava - Trnava v súlade s STN 73 6101 - plnohodnotný trojpruh s odstavovými pruhmi a zaradilo do prípravy a výstavby ciest I. triedy - cestu I/63 Bratislava - Senec a I/62 Senec - Sereď v kategórii C 22,5. O hľadani nových spôsobov financovania cestnej infraštruktúry v SR ani nehovoriac.

Metodika hodnotenia vplyvov veľkých projektov

Zaujímavé momenty a nové impulzy medzi účastníkov fóra vniesol dopravný inžinier Igor Ripka zo

spoločnosti IRDATA prezentáciou Metodiky dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov veľkých investičných projektov v Bratislave. Za kľúčové problémy dopravy v hlavnom meste označil niekoľko faktov: 290-tisíc registrovaných automobilov, 160-tisíc denne dochádzajúcich osôb, neexistujúci nosný systém MHD, dopyt a nedostatok odstavňích plôch, nevhodné premiešanie funkcií v bratislavskom území a tlak developerov. Každá funkcia generuje podľa neho istý počet parkovacích miest.

Metodiku, ktorá určuje postup pri spracovaní vplyvov veľkých investičných projektov na dopravnú situáciu v dotknutej komunikačnej sieti, vypracovala zmiešaná pracovná skupina na základe týchto východísk:

- Za veľký investičný projekt sa považuje stavebná investícia, ktorej primárne požiadavky na statickú dopravu presahujú 300 parkovacích stojísk.
- Určujúcimi prvkami komunikačnej siete, ktoré definujú jej dopravnú priepustnosť (kapacitu), sú križovatky.
- Dopravné zaťaženie je priemetom realizácie prepravných vzťahov (počtu ciest), ktoré sú definované svojou hodnotou a smerom.
- Kapacita križovatky musí byť dimenzovaná na jej špičkové hodinové dopravné zaťaženie a definuje sa pre každý jej smer osobitne s určením čiastkovej kapacity každého z nich.
- Hodnota dopravného potenciálu územia závisí od jeho funkčného využitia, pričom každá funkcia je charakteristická svojím typickým denným priebehom cieľovej a zdrojovej dynamickej dopravy.
- Cieľom, resp. zdrojom prepravného vzťahu (cesty) IAD sú parkovacie miesta. Ich počet pre nové investičné projekty musí zodpovedať ustanoveniam STN 73 6110.
- Navrhované funkcie v každom území musia vecne zodpovedať príslušným ustanoveniam platného ÚPN.

Prečo nespojiť D4 s bratislavskými radiálami?

Prítomný čestný hosť podujatia Tibor Schlosser (hlavný dopravný inžinier hlavného mesta SR Bratislavy) s nadšením vyzdvihol Ripkom prezentovanú metodiku ako tú, ktorá pomôže všetkým mestám na Slovensku. „Za hlavné mesto môžem povedať, že tím, ktorý ju spracoval, bude k nám pozvaný. Očakávam, že v metodike sa ešte dotiahne kapacita územia,“ skonštatoval Schlosser. Ako dodal, obchodné centrá dnes medzi sebou súperia o návštevníkov a pre každého investora je dôležité, aby sa mu vložené peniaze vrátili.

Na margo Bratislavy podotkol, že politici z nej chceli urobiť 1-miliónovú metropolu, realita je však taká, že 420-tisícové mesto sa denne premieňa na trištvrte miliónové. Aké bude centrum? Podľa neho cezhraničné. Štát by mal preto spoločne s mestom vytvoriť ekvivalentného partnera pre Viedeň. Vo veľkej filozofii cestnej infraštruktúry treba, aby bol projekt samofinancovateľný. „Prečo by sa mala D4 realizovať ako celok, a nie separátne? Prečo ju nespojiť s bratislavskými radiálami?“ - vniesol do diskusie pár provokujúcich námietok Schlosser a záverom zdôraznil, že tak ako by Bratislava nebola schopná rozvoja bez regiónov, nedokázali by to ani regióny bez Bratislavy.

V budúcom článku prinesieme prierez vystúpeniami ďalších aktívnych rečníkov fóra o doprave, ktorého hlavnými partnermi boli KPM Consult, a.s. a MS architekti, s.r.o.

Podklady, mapky a grafy - VÚD (1-4), IRDATA (5-8)

- 5) Zaťaženie vybraných profilov
- 6) Dopravno-kapacitný výpočet
- 7) Počty spojov
- 8) Prúdy cestujúcich

