

Od nástupu ministra dopravy a výstavby Slovenskej republiky Arpáda ĚRSEKA do úradu uplynul rok už 31. augusta. Funkciu preberal podľa vlastných slov s odhodlaním „trvalo vyriešiť dopravnú situáciu na kritických miestach.“ O tom, že ich je takmer vo všetkých odvetviach rezortu viac ako dosť, nebolo pochyb vlani a niet ich ani teraz. Napriek tomu, že minister Ěrsek už podnikol celý rad krokov na vyriešenie či aspoň zmiernenie dlhými rokmi nahromadených početných problémov.

Z Bratislavy do Košíc vlaky už jazdia rýchlejšie



Samozrejme k tomu okrem zanedbanosti cestnej infraštruktúry ešte z čias socializmu značnou mierou prispel rozmach cestnej aj železničnej (nákladnej) dopravy, rýchly rozvoj informatizácie v riadení dopravy a celý rad ďalších skutočností, ktoré vyplývajú z procesu globalizácie a rastu obchodných vzťahov.

TERMÍNY A PRÍČINY

Pri páde socializmu v roku 1989 bolo na Slovensku dokončených zhruba 182 kilometrov diaľnic, pričom najdlhší úsek na trase do Košíc sa ťahal od Bratislavy po Piešťany. Politici prakticky od začiatku sľubovali skoré dokončenie diaľničného spojenia Bratislavy s Košicami.

Najskorší termín podľa vtedajšieho ministra dopravy Rezeša bol rok 2005. Potom to minister Vážny sľuboval na rok 2010. Odvtedy sa termín niekoľkokrát predlžoval.

Programové vyhlásenie vlády na súčasné vládne obdobie uvádza definitívne dokončenie diaľnice D1 v roku 2023. No najnovšie diaľnica z Bratislavy do Košíc môže byť hotová do roku 2025, respektíve do roku 2026.

Príčin, pre ktoré sa termíny dokončenia sústavne posúvali, bolo tiež viac ako dosť. Po nástupe vlády Mikuláša Dzurindu sa výstavba diaľnic dostala do zložitej ekonomickej situácie, došlo dokonca k útlmu stavebných prác.

Neskôr Lubomír Vážny ako tieňový minis-

ter výstavby a dopravy za Smer v roku 2005 konštatoval, že „chýbajú mnohé úseky, zafinované trasy, výkupy pozemkov v niektorých častiach, hodnotenia vplyvu na životné prostredie, územné rozhodnutia, stavebné povolenia, tendre. A čo je najdôležitejšie, vlastná výstavba.“ Medzi príčinami meškania figuruje aj hospodárska kríza.

PENIAZE, PENIAZE

No jedným z vážnych dôvodov meškania diaľnice D1 sú financie. Hoci nebyť fondov Európskej únie, neboli by sme vo výstavbe ani tam, kde sme. Od začiatku predvstupových rokovanií nám Spoločenstvo poskytlo stovky miliónov eur práve na dopravnú infraštruktúru.

Ešte v začiatku procesu však štát pri výstavbe tunela Branisko dlhoval stavebným firmám vyše sedem miliárd korún a výstavba diaľnic sa predražovala. Za najťažší a najdrahší úsek je považovaný tunel Višňové. Mal by byť dokončený, teda v roku 2019, ale do hry vstúpili nepredvídané okolnosti, ktoré si vyžiadali zmenu technického riešenia, aj oddialenie dohotovenia.

Okrem toho výstavbu v v lete 2017 ovplyvnilo záverečné stanovisko štátu z procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie v úseku Turany – Hubová, na ktorom si nepredvídaný geologický zosun vyžiadaval opätovné prehodnotenie diaľnice.

Ministerstvo životného prostredia (MŽP) vydalo záverečné stanovisko z procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie (EIA) a odsúhlasilo stavbu diaľnice D1 v úseku Turany – Hubová vo variante s tunelmi Korbelka a Havran, ktorý obchádza malofatranské údolia.

Povrchový variant údolím Váhu by ohrozil vzácne rašeliniská, jaskyne, chránené územia aj obyvateľov. Údolné varianty by zasiahli šesť chránených území, pričom tunelový variant sa im vyhne. Údolné varianty by tiež úplne znehodnotili turisticky atraktívny sútok Oravy a Váhu i rekreačný areál Kralovianskych jazier. Národná diaľničná spoločnosť teraz pripravuje všetky kroky tak, aby sa mohlo začať stavať čo najskôr, pričom kľúčové pre ďalší postup bude zabezpečenie dostatku financií na prípravu a následne aj na samotnú výstavbu. Presný harmonogram jednotlivých krokov bude možné zverejniť až po tom, ako padne rozhodnutie o ďalšom financovaní výstavby diaľnic a rýchlostných ciest.

Práve peniaze sú hlavným problémom, pretože tento úsek už nie je možné financovať z prostriedkov EÚ.

PREŠOV UŽ ODŠARTOVAL

Koncom mája 2017 sa začala výstavba jedného z posledných chýbajúcich úsekov diaľnice medzi Bratislavou a Košicami. Úsek D1 Prešov západ – Prešov juh s dvojkilometrovým mestským tunelom výrazne skrátí cestu autom do Košíc.

Som spokojný, že sme mohli využiť letnú stavebnú sezónu na prípravné práce. Proces posudzovania vplyvov na životné prostredie nám to umožňuje. Správa EIA bude zverejnená, zatiaľ však môžem povedať, že nie je potrebné robiť dodatočné environmentálne opatrenia a dopravné problémy v Prešove nezmnú zo dňa na deň, faktom je, že tranzitnú dopravu v smere od Popradu na Košice potrebujeme dostať z mesta. Vnútromestskú dopravu odľahčí nová štvorpruhová cesta po Nábřežnej komunikácii. Zároveň intenzívne riešime finančné krytie severného obchvatu mesta, ktorý by mal Prešov definitívne odľahčiť od dennodenných zápch.

Úsek diaľnice D1 Prešov západ – Prešov juh bude priamym pokračovaním úseku D1 Svinia – Prešov západ, ktorý je už v prevádzke. V križovatke Prešov juh bude navrhovaná diaľnica napojená na existujúcu diaľnicu D1 Prešov – Budimír. Diaľnica D1 bude tvo-

riť „západný“ obchvat mesta Prešov a rýchlostná cesta R4 bude tvoriť „severný“ obchvat mesta Prešov. Tieto komunikácie sú navzájom prepojené v mimoúrovňovej križovatkovej Prešov západ. Cieľom je previesť predovšetkým tranzitnú dopravu mimo obývaného územia mesta. Preto bola križovatka navrhnutá tak, aby prepájala všetky smery a všetky kategórie ciest. Práce na križovatkovej Prešov západ prebiehajú od minulého roka a semafor na vstupe do Prešova odstránili v auguste.

Vodiči ušetria jazdou po prešovskej diaľnici približne 18 minút (až 80 percent času) oproti pôvodnej trase cez mesto. Kým jazda po starej ceste cez mesto trvá približne 24 minút, úsek diaľnice prejdú vodiči za päť minút. Projekt bude hotový o štyri roky.

LAHŠIE DO POLSKA

Až dva nadväzujúce úseky diaľnice D3 v júni 2017 som otvoril so slovami: „Stretávame sa pri otvorení jedného z kľúčových úsekov diaľnice D3. Cesty, ktorá spojí veľmi perspektívne regióny Poľska, Česka a Slovenska. Diaľnice, ktorá zatriktívni tento región pre investorov a tým podporí tvorbu nových pracovných miest“. Ide o vyše 15 km dlhú diaľnicu začínajúcu križovatkou Svrčinovec za rovnomennou obcou, cez Skalité až po hraničný prechod do Poľska. Diaľnica je na trase európskeho dopravného koridoru v severojužnom smere. Tranzitná doprava na tomto úseku tvorí približne tretinu celkovej premávky. Nový diaľničný prechod v Skalitom odľahčil hraničné prechody Trstená na Orave (s Poľskom) a Svrčinovec (s Českom).

Osobné automobily šetria cestou po diaľnici Svrčinovec – Skalité – štátna hranica 9 minút času oproti ceste prvej triedy, ktorá je o 2,17 km dlhšia. V blízkosti doteraz využívaných komunikácií a priľahlých obcí sa presmerovaním dopravy zlepšil životné prostredie ako aj dopravný komfort obyvateľov. Zníži sa hluk a prašnosť v obciach Čierne a Skalité.

Význam novej diaľnice sa ešte zvýši po dokončení nadväzujúceho úseku Čadca, Bukov – Svrčinovec, ktorý bude obchvatom Čadce a odľahčí aj obec Svrčinovec. Plánované dokončenie tohto úseku, ktorý je momentálne vo výstavbe, je na koncom roka 2020.

Súčasnou diaľnicou sú aj dva jednorúrovňové tunely (Poľana 898 m, Svrčinovec 420 m) a 29 mostov. Z nich je najdominantnejší most Vály, ktorý sa svojou výškou, 84 m nad terénom, stal najvyšším mostom na Slovensku aj v strednej Európe. Na jeho vybudovanie bolo použitých 12 000 kubíkov betónovej zmesi. Celková dĺžka pravého mosta je 604,8 m a počas výstavby bol využívaný pracovný výťah, ktorý skrátil cestu nahor na 2,5 minúty. Ďalšou raritou mosta je vetrolam, ktorého lamely sú osadené tak, aby cestujúcim umožnili unikátny výhľad do troch okolitých krajín: Slovenska, Česka a Poľska.

Projekt výstavby diaľnice D3 Svrčinovec – Skalité bol rozdelený na 2 fázy. Prvá fáza bola financovaná z Operačného programu Doprava, na druhú fázu prispievajú fondy Európskej únie v rámci Operačného programu Integrovaná infraštruktúra.

Úsek D3 Skalité – štátna hranica bol postavený ešte v roku 2005, nebolo však možné

ho sprejzdniť, keďže nebol napojený na cestnú sieť. Do užívania motoristom bol preto odovzdaný až spolu s úsekom D3 Svrčinovec – Skalité.

Súčasnou D3 je aj nedávnootvorený úsek Žilina Strážov – Žilina Brodno, ktorý zároveň tvorí severozápadný obchvat mesta. Jeho otvorenie skráti vodičom smerujúcim na sever čas za volantom o polovicu a odľahčí dopravnú situáciu v Žiline. Každé otvorenie diaľnice je pre Slovensko významným míľnikom. Je to dobrá správa pre obyvateľov regiónu, ktorým sa bude ľahšie dýchať a hlavne jazdiť. Zároveň sme doplnili ďalší kúsok v mozaike nášho cieľa, ktorým je európsky koridor smerom na sever.

Takmer 4,3 kilometra dlhý diaľničný úsek D3 Žilina, Strážov – Žilina, Brodno patrí medzi technicky najnáročnejšie na Slovensku. Prakticky celá jeho trasa totiž vedie buď po mostoch alebo cez tunel. Začiatok úseku je v priamom napojení na úsek D3 Hričovské Podhradie – Žilina, Strážov. Následne premostuje estakádou Hričovskú priehradu a vchádza do tunela Považský Chlmec. Po viac ako dvoch kilometroch pod vrchom Chlmec sa z východného portálu tunela trasa napojí na most prechádzajúci ponad cestu a riekou Kysucou. Úsek na svojom konci vyúsťuje do križovatky s cestou I/11, ktorá je začiatočným bodom nasledujúceho úseku plánovanej diaľnice D3 po Kysucké Nové Mesto.

Zaujímavosťou stavby je, že uprostred celkovej dĺžky tunela Považský Chlmec bola otvorená „stredová stavebná jama“, ktorá umožnila raziene obidvoma smermi (na východ aj západ). Raziene tunela tak bolo možné zo šiestich strán súčasne, v nepretržitej prevádzke na ňom pracovalo 240 robotníkov. Tunel má dve samostatné tunelové rúry pre jednosmernú premávku s dĺžkami tunelových rúr cca 2,2 km, 6 prechodových chodieb pre chodcov a 2 prechodové chodby pre obslužné a záchranné vozidlá.

Dominantom celého úseku je estakáda s dĺžkou 1,5 km ponad priehradu, ktorá stojí na 57 pilieroch. Tie boli postavené hlavne vo vodnej nádrži Hričov z prístupovej komunikácie vybudovanej priamo na priehrade. Počas prác bolo potrebné neustále sledovať a vyhodnocovať hladinu vody. Celková dĺžka mostných objektov na novom úseku je viac ako 3,7 km.

Výstavba sa začala v júni 2014 s pomocou eurofondov ako fázovaný projekt v rámci Operačného programu Doprava a Operačného programu Integrovaná infraštruktúra.

ŽELEZNICE SA MENIA

Fondy EÚ pomohli už i pri modernizácii železničných tratí a železničnej dopravy. Teraz sme modernizovali koľajnice v smere na sever od Žiliny a pokračujeme aj v smere na východ. Práve tieto úpravy umožnili, aby sa v novom grafikone od 10. decembra zrýchlila doprava na trati Bratislava – Košice, pretože časť trate zodpovedá nárokom na vlakovú rýchlosť 160 kilometrov za hodinu.

Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) v snahe ešte v roku 2017 zvýšiť rýchlosť dopravy na trati Bratislava – Košice vyhlásila a v európskom vestníku verejného obstarávania ešte v júni publikovala oznámenie o záujme

prenajať si na 10 rokov desať elektrických lokomotív. Základné podmienky požadovali, aby nové rušne rýchlejšie zrýchľovali aj rýchlejšie brzdili a zvládnu rýchlosť prinajmenšom 160 kilometrov za hodinu. Dodávateľ zároveň musí byť schopný zrýchliť ich na požiadanie ZSSK až na 200 kilometrov za hodinu.

Nové rušne už sú v prevádzke v novom grafikone 2017/2018. Z hlavného mesta sa cestovanie rýchlikom do Žiliny skrátilo o 15 minút, pri vlakoch kategórie InterCity o 7 minút. Vlakmi InterCity sa podľa nového cestovného poriadku 2017/2018 cestuje nielen rýchlejšie, ale po prvý raz aj priamo z metropoly východu až do hlavného mesta Rakúska. Doteraz cestujúci museli v bratislavskej hlavnej stanici prestupovať. Po novom môžu zostať vo vlaku, kým dopravca len vymení rušeň, čím sa skráti aj celkový čakací čas. Cesta priamym IC vlakom do Viedne trvá 6 hodín a 12 minút. Moderneršie trate prinášajú komfortnejší a spoľahlivý spôsob prepravy. Verím, že to cestujúci ocenia a zistia, že v mnohých prípadoch sa im oplatí vymeniť auto za ekologickjší vlak.

To však nie je jediná zmena. Rýchliky do Košíc už od leta opäť jazdia aj južnou trasou. Od letnej zmeny grafikonu každý druhý rýchlik smerujúci na Banskú Bystricu je vo Zvolene odklonený na južnú trasu a jeho trasa je predĺžená až do Košíc. Zároveň sú zabezpečené aj prípoje do Banskej Bystrice s priamym spojením s Bratislavou, keďže štyri páry vlakov aj naďalej smerujú priamo do Banskej Bystrice.

Rastie počet cestujúcich na linke spájajúcej s Bratislavou Rožňavu, Lučenec, Detvu a ďalšie mestá na južnej trase. Ide o potenciál, ktorý chceme využiť, a preto už od leta sme zaviedli do ponuky priame vlaky medzi Košicami a Bratislavou južnou trasou.

Zrýchlenie trate v úseku Bratislava – Púchov je súčasťou stavby „Modernizácia železničnej trate Nové mesto nad Váhom – Púchov, III. etapa (úsek Zlatovce – Trenčianska Teplá)“. Investícia vo výške 245 miliónov eur trvala od roku 2012 do októbra 2017 a bola financovaná zo zdrojov ŽSR.

DO PRÁCE NA BICYKLI

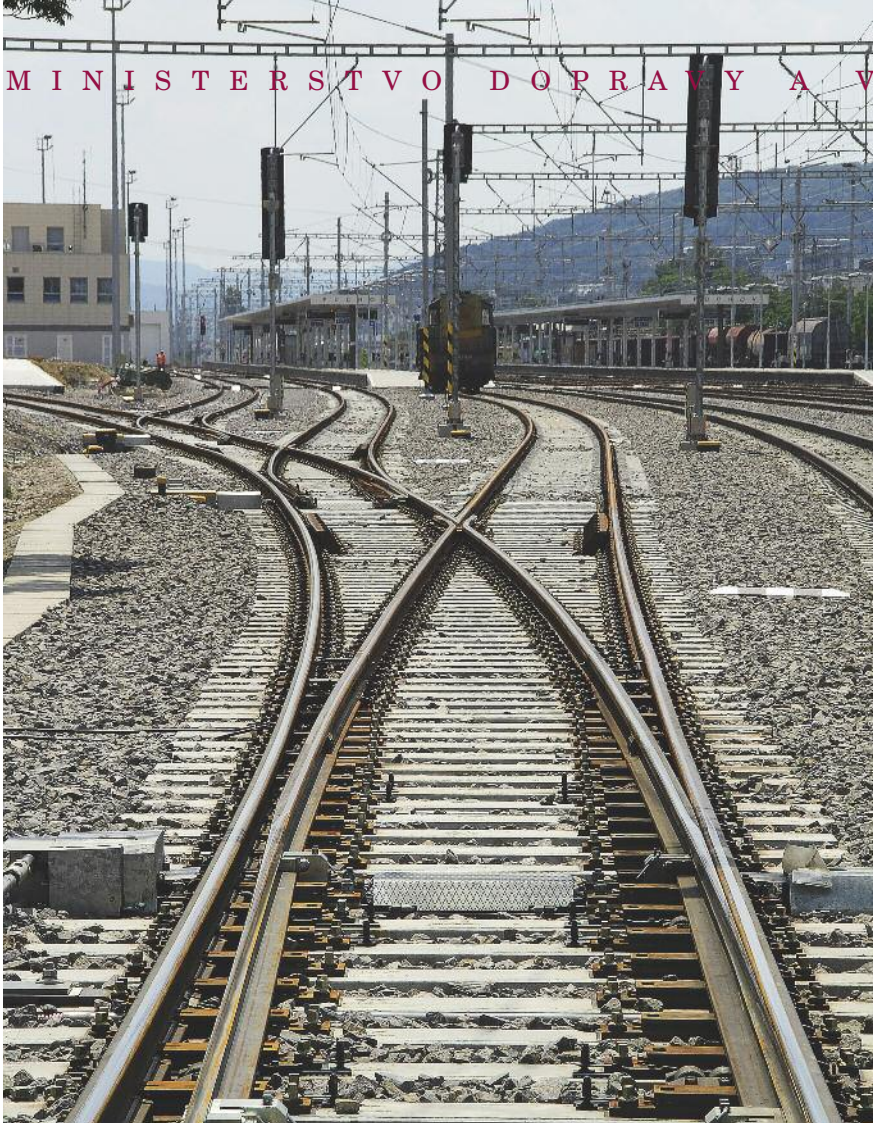
Záujem o cyklo dopravu zažíva na Slovensku nárast. Aj v tomto roku a opäť s oveľa väčšou intenzitou ako v predošli rokoch, sa verejnosť zapojila do súťaže Do práce na bicykli, určenej pre všetkých obyvateľov a slovenské mestá a obce, ktoré sa v zmysle štatútu súťaže oficiálne zaregistrujú na internetovej stránke www.dopracenabicykli.eu.

Veľký záujem zamestnancov cestovať do práce na bicykli nás teší. Prispejú tak k zlepšeniu svojej zdravotnej kondície a v konečnom dôsledku k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy vo svojom meste.

Do konca júna 8 532 účastníci súťaže absolvovali 1 107 642,99 kilometrov a ušetrili 314 779,87kg CO₂.

PODPORA EÚ PRE 13 PROJEKTOV

Trinást dopravných projektov zo Slovenska s celkovým grantom viac ako 153 miliónov



- eGAFOR (meteorologická podpora pre leteckú dopravu)
- NEXT-E (nadsnárodný projekt šiestich krajín na budovanie siete nabíjajúcich staníc pre elektromobily v rámci transperuópskeho dopravného koridoru)
- URBAN-E (nadsnárodný projekt zameraný na budovanie nabíjajúcich staníc v mestách Lubľana, Bratislava, Záhreb).
- NCE-AdvancedEvNet (poľsko-slovenský projekt na vybudovanie siete nabíjajúcich staníc v kľúčových európskych dopravných koridoroch)
- fuelCNG (Projekt zameraný na produkciu skvapalneného plynu a vytvorenie staníc pre zásobovanie cestnej a riečnej dopravy)
- LBG: Renewable transport for the Visegrad countries (projekt na produkciu skvapalneného plynu a výstavbu siete staníc v krajinách V4)

ZRUŠENÉ SÚŤAŽE

Minister dopravy a výstavby koncom mája zrušil súťaž na Atlas pasívnej infraštruktúry. Systém, ktorý má zbierať a zobrazovať dáta o polohe telekomunikačnej, ale aj o cestnej alebo energetickej infraštruktúre, za viac ako 40 miliónov eur ide nad rámec toho, čo od nás vyžaduje Európska únia a projekt v tejto podobe nebol financovateľný z európskych fondov.

Súťaž na Atlas pasívnej infraštruktúry bola pripravená tak, že by nemohol byť prefinancovaný z európskych fondov a rovnako sme v ňom našli niektoré technické nedostatky, a preto sme sa rozhodli zmluvu nepodpísať.

Okrem toho sa zrušil 17,2-miliónový tender na poradenské služby k eurofondom. Súťaž rozbehol ešte koncom roka 2015 exminister Ján Počiatek, no ministerstvo poradenstvo za zhruba 17 miliónov eur (bez DPH) nepotrebuje.

Mám problém s tou obrovskou čiastkou. Toľko peňazí nevieme vyčerpať. Aj keď to bola rámcová dohoda a mohli by sme z toho čerpať, koľko uznáme za vhodné, taká suma veľmi rezonuje. Zároveň sme vypísali novú súťaž, cenu za poradenstvo na všetky eurofondové projekty teraz za 5 až 5,5 milióna eur. Peniaze sa majú použiť do roku 2020.

Som pripravený zrušiť každý ďalší tender, ktorý nepreukáže svoju opodstatnenosť. Na základe aktuálnych skúseností som vydal pokyn, aby sa služby poradenských firiem na našom ministerstve využívali efektívnejšie. Mnohé činnosti, ktoré boli v pôvodnom zadaní, dnes už zabezpečujú naši zamestnanci interne.

Začiatkom decembra som sa rozhodol stiahnuť Informačný systém výstavby v súčasnej podobe z nadchádzajúceho rokovania Riadiaceho výboru prioritnej osi 7 Informačná spoločnosť. Urobil som tak na základe vlastných analýz, pripomienkového konania ako aj po zozbieraní expertných posúdení, ktoré som si na tento projekt nechal vypracovať. Postupne vyhodnocujeme jednotlivé IT projekty, ktoré som našiel po svojom príchode na ministerstvo na stole. Vždy sa snažime nájsť tú najlepšiu hodnotu pre štát a sústredím sa predovšetkým na konkrétny prínos pre ľudí.

eur získalo podporu EÚ a dostalo sa do užšieho výberu Európskej komisie medzi plánované investície v rámci Nástroja na prepájanie Európy. Medzi projektmi je napríklad modernizácia železnice i nabíjacie stanice na e-autá.

Medzi projektmi sú najmä projekty z ekologických druhov dopravy: železničná a vodná. Uspeli však aj projekty zamerané na rozvoj alternatívnej energie v cestnej doprave. V rámci všetkých troch doterajších výziev vyčlenila Európska únia na financovanie projektov súvisiacich s alternatívnym pohonom na elektrinu, či skvapalnený plyn takmer 17 miliónov eur.

Slovenské projekty boli v Bruseli úspešné. Ukázali sme, že vieme zabojsť o peniaze na dopravu kvalitnými projektmi. Víťame preto plány Európskej komisie na pokračovanie v tejto forme kohéznej politiky aj v rokoch 2018 – 2020 a chceme sa zapojiť do ďalších výziev. Európska únia v najbližších rokoch investuje do rozvoja dopravy na Slovensku viac ako 700 miliónov eur. Ide o peniaze z Nástroja na prepojenie Európy (CEF), ktoré na úspešné projekty prideľuje priamo Brusel. Predstavujú investíciu navyše k už prideleným štyrom miliardám v Operačnom programe Integrovaná infraštruktúra, a to najmä do udržateľných módov dopravy.

V rámci doterajších troch výziev schválila Európska komisia prostredníctvom Výkonnej agentúry pre inovácie a siete desiatky slovenských projektov, najmä z oblasti železničnej a vodnej dopravy. Uspeli však aj projekty zamerané na rozvoj alternatívnych palív v do-

prave. V rámci všetkých troch doterajších výziev vyčlenila Európska únia na financovanie projektov súvisiacich s alternatívnym pohonom na elektrinu, či skvapalnený plyn takmer 17 miliónov eur. Podporený bol aj jeden cestný projekt, spolufinancovanie výstavby diaľnice D3 Čadca Bukov – Svrčinovec. Možnosť stavať diaľnice z nástroja CEF je zatiaľ limitovaná.

Slovensko má v rámci nástroja CEF možnosť získať celkovo 743 miliónov eur z európskych zdrojov. Sú to vlastne peniaze navyše k už prideleným štyrom miliardám v Operačnom programe Integrovaná infraštruktúra.

Zoznam dopravných projektov, ktoré sú v užšom výbere EK pre financovanie z nástroja CEF (3. výzva):

- Implementácia GSM-R do siete ŽSR, úsek Varín – Košice – Čierna nad Tisou štátna hranica
- Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR, úsek Malacky (mimo) – Kúty, štúdie
- Dostavba zriaďovacej stanice Žilina - Teplica a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina, úsek Žilina (mimo) – Varín
- Opatrenia na zlepšenie splavnosti zdržer Hrušov na Dunaji
- Dodanie a inštalácia systému ETCS do hnacích dráhových vozidiel radu 361 ZSSK
- Dva projekty zamerané na zlepšenie parametrov letovej prevádzky Jednotného európskeho neba