

4. Doprava a územný rozvoj Slovenska

4.1. Zámery rozvoja rezortu dopravy definované v oficiálnych dokumentoch na národnej a medzinárodnej úrovni

Vláda SR schválila svojim uznesením č. 21/2000 „Aktualizáciu a rozpracovanie zásad štátnej dopravnej politiky SR“, ako základný systémový dokument rezortu dopravy. Hlavným strategickým cieľom štátnej dopravnej politiky Slovenskej republiky, ktorý vyplýva z orientácie Európskej dopravnej politiky je zabezpečenie podmienok trvalého smerovania vývoja s cieľom udržateľnej mobility pri integrovanom využití všetkých druhov dopravy so špeciálnym dôrazom na intermodalitu a podporu ekologickejších druhov dopravy. V oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry je základnou prioritou výstavba a modernizácia infraštruktúry v trasách multimodálnych koridorov IV., V. a VI., pričom MDPaT SR podporuje prípravu a realizáciu takých projektov, u ktorých sa štandardnými postupmi preukáže ich ekonomická efektívnosť, spoločenská opodstatnenosť a environmentálna prijateľnosť. Rozvojové priority rezortu dopravy sú v oblasti realizácie v uvažovaných horizontoch podmienené značnou potrebou finančných prostriedkov. V súlade s Národnou stratégiou ISPA pre sektor dopravy v rámci prípravy projektov Programu ISPA zabezpečuje MDPaT SR podmienky pre prideľovanie grantov ISPA na realizáciu projektov v oblasti výstavby a modernizácie železničnej a cestnej infraštruktúry.

Podstatnou súčasťou vládou schváleného Národného plánu regionálneho rozvoja SR je Sektorový operačný program za oblasť dopravy, ktorý zohľadňuje Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlостných ciest a obsahuje 7 verejných prác MDPaT SR financovaných z predvstupových fondov EÚ s realizáciou v rokoch 2001 až 2006. V záujme racionalizácie dopravnej obslužnosti územia vo väzbe na rozvoj motorizmu a finančné možnosti vlády SR sa podporuje realizácia integrovaných dopravných systémov na regionálnej báze, s cieľom zvyšovania podielu verejnej hromadnej dopravy.

Uznesením vlády SR č. 162 zo dňa 21.2.2001 bol schválený nový projekt výstavby diaľnic a rýchlостných ciest Slovenskej republiky. Projekt vychádza z procesu dlhodobej predinvestičnej prípravy výstavby diaľničnej siete ČSSR, ČSFR, SR i z materiálov európskych krajín definujúcich celoeurópsku dopravnú sieť (Konferencia ministrov dopravy európskych krajín v Helsinkách v roku 1997 a Odhad potrieb dopravnej infraštruktúry v asociovaných krajinách – projekt TINA.). V územnoplánovacej rovine sa projekt opiera o Konceptiu územného rozvoja Slovenska – II. návrh.

Projekt TINA na území Slovenskej republiky pozostáva z nosnej a doplnkovej siete. Nosnú sieť tvoria tri krétsko – helsinské koridory č. IV., Va. a VI. Doplnkovú sieť tvoria dva severojužné koridory Martin – Zvolen – Šahy – Budapešť a Rzeszów – Vyšný Komárnik – Prešov – Košice – Miskolc.

Návrh lokalizácie diaľnic a rýchlостných ciest nového projektu preukazuje harmonizáciu urbanistických a dopravných koridorov na medzinárodnej i celoštátnej úrovni, taktiež v otázkach hierarchie dopravných systémov. Konštatovaná je zhoda medzi lokalizáciou hlavného dopravného a urbanistického koridoru Bratislava – Žilina – Poprad – Prešov – Košice s lokalizáciou európskeho intermodálneho koridoru č. Va.

V štruktúre európskych intermodálnych koridorov definuje uznesenie vlády diaľničnú sieť Slovenskej republiky nasledovne:

- D1 = Bratislava – Žilina – Košice – Záhor štátna hranica SR/Ukrajina,
- D2 = štátna hranica ČR – Kúty – Bratislava (Rusovce) štátna hranica SR/MR,
- D3 = Žilina (križovatka s D1) – Čadca – Skalité štátna hranica SR/PR
- D4 = štátna hranica SR/Rakúsko Bratislava (Jarovce) – križovatka s D2.

Diaľničná sieť dĺžky 659 km predstavuje 3,8% z celkovej dĺžky siete ciest v správe štátu.

Rovnomernejšie pokrytie územia Slovenska cestnými komunikáciami s nadštandardným jazdným komfortom zabezpečuje diaľničná sieť doplnená rýchlostnými cestami. Sieť rýchlostných komunikácií je navrhnutá v trasách doplnkovej siete TINA, i v trasách ciest E podľa dohody AGR. Sieť rýchlostných ciest je definovaná nasledovne:

- R1 = Trnava – Zvolen – Banská Bystrica,
- R2 = štátna hranica SR/ČR Drietoma – Trenčín – Žiar nad Hronom – Zvolen – Lučenec – Košice,
- R3 = štátna hranica SR/MR Šahy – Zvolen – Kremnica – Martin – Kral'ovany – Dolný Kubín – Trstená štátna hranica SR/PR s alternatívou Zvolen – Banská Bystrica – Turčianske Teplice,
- R4 = štátna hranica SR/MR Milhošť – Košice, Prešov – Vyšný Komárnik štátna hranica SR/PR,
- R5 = štátna hranica SR/PR Svrčinovec – diaľnica D3 Svrčinovec,
- R6 = štátna hranica SR/ČR Lysá pod Makytou – Púchov – Ladce diaľnica D1,

Celková dĺžka siete rýchlostných ciest je 874 km. Nový projekt predpokladá, že dĺžka prevádzkovaných úsekov diaľničnej siete v roku 2010 bude 463 km. Tempo výstavby diaľnic môže zásadne zmeniť rozhodnutie o zmytlení diaľnic od roku 2007.

Koncepcia rozvoja cestnej siete je pripravovaná na schválenie so zohľadnením aktualizácie priemetu hospodárskych, štátoprávných a reformných zmien v Slovenskej republike.

Po roku 1993 prijala Vláda SR niekoľko zásadných koncepčných dokumentov o rozvoji železničnej dopravy v SR. Ide hlavne o dokumenty „Koncepcia rozvoja dopravy“ – uznesenie vlády SR číslo 166 zo dňa 16.3.1995, „Program transformácie a rozvoja železničnej dopravy do roku 2000“ – uznesenie vlády SR číslo 499 zo dňa 4.7.1995, „Dlhodobý program rozvoja železničných ciest,“ – uznesenie vlády SR číslo 197 zo dňa 12.3.1996.

Ministerstvo dopravy pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky má od decembra 2000 vypracovaný materiál č.: 1333/220–00 „Program rozvoja železničných ciest do roku 2010 a návrh financovania investičných akcií“ pripravený na predloženie a schválenie vo Vláde SR. Podľa tohto materiálu infraštruktúra železníc svojou kapacitou prevyšuje súčasné i prognózované výkony. Jej prevádzkový stav je na nízkej úrovni, všeobecne sú vykazované nízke traťové rýchlosti.

V uvedených dokumentoch sa opakujú v zásade rovnaké priority rozvoja železničnej dopravy: modernizácia železničných tratí v európskych multimodálnych koridoroch prechádzajúcich územím Slovenska (koridor číslo IV. ČR – Kúty – Bratislava – Štúrovo – MR, koridor číslo V.a. Bratislava – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou – Ukrajina, koridor číslo VI. Žilina – Čadca – Skalité – PR), dostavba rozostavaných stavieb (zriaďovacia stanica Žilina/Teplička), modernizácia vybraných železničných uzlov a pohraničných staníc (železničné uzly Bratislava, Košice a pohraničné stanice Čierna nad Tisou, Kúty, Čadca). Vybraná sieť určená na modernizáciu železničných tratí je v programe doplnená o severojužné prepojenie železničného koridoru č.IX štátna hranica SR/PR Plaveč – Prešov – Košice – Kechnec štátna hranica SR/MR, ďalej o trať Palárikovo – Zvolen – Košice, obnovu a rekonštrukciu železničných

staníc Prešov, Kysak a Poprad–Tatry.

Funkčnosti dopravnej obsluhy územia Slovenska železničnou dopravou – predovšetkým na regionálnej úrovni – sa zásadným spôsobom dotkne realizácia uznesenia Vlády SR č. 830/2000 z 18. októbra 2000, ktorým sa schvaľuje projekt transformácie a reštrukturalizácie Železníc SR. Hlavnými princípmi projektu transformácie je zachovanie ŽSR ako prevádzkovateľa celoštátnych dráh, ktorých vlastníkom je a bude štát, vyčlenenie činnosti dopravcu do samostatnej štátnej akciovej spoločnosti a vytvorenie podmienok na deetatisáciu a privatizáciu obslužných a doplnkových činností. Projekt ďalej definuje zoznam tratí navrhnutých na transformáciu na regionálne dráhy.

Koncepciu rozvoja kombinovanej dopravy s výhľadom do roku 2010 prijala Vláda SR svojím uznesením č. 37/2001 zo 17. januára 2001. Rozvoj kombinovanej dopravy je viazaný na prognózy rozvoja hospodárstva a predpokladané tovarové toky, vhodné na prepravu kombinovanou dopravou. V rámci koncepcie bol vytýčený cieľ zvýšenia podielu kombinovanej dopravy na objeme medzinárodnej nákladnej prepravy do roku 2010 z terajších 0,96% na 5%. K zabezpečeniu tohto množstva tovaru bude potrebné dobudovať – okrem mobilných prostriedkov – i sieť terminálov kombinovanej dopravy. V ekonomických a územných súvislostiach Slovenska definuje koncepcia ako efektívne budovanie štyroch terminálov kombinovanej dopravy medzinárodného významu v Bratislave, Žiline, Košiciach a v Dobrej pri Čiernej nad Tisou. Terminály v Bratislave, Žiline a Košiciach budú súčasťou komplexných tovarových centier nákladnej dopravy. Súčasťou siete budú ďalej doplnkové terminály kombinovanej dopravy v Ružomberku, Zvolene a v Nových Zámkoch. Okrem nácestných odbavovacích colných stredísk v rámci terminálov kombinovanej dopravy sa predpokladá ich zriadenie v Trnave, Trenčíne, Lučenci a Prešove.

Uznesením vlády SR č. 469 zo dňa 21.6.2000 bola schválená "Koncepcia rozvoja vodnej dopravy". Koncepcia obsahuje analýzu súčasného stavu, stratégiu rozvoja vodnej dopravy a rozvojové programy vodnej dopravy. Závery koncepcie sú zamerané na nasmerovanie rozhodujúcich transeurópskych vodných ciest cez územie Slovenska. Okrem pozície Slovenska ako dunajskej krajiny ležiacej na vodnej ceste E80, sa má tento zámer presadzovať zaradením Vážskej vodnej cesty do kategórie magistralných vodných ciest ako súčasti E30 s prepojením na Odru. Efektívnosť prepojenia Vážskej vodnej cesty s Odrou je podmienená centrálnym severo–južným európskym tranzitom Severné more/ Baltické more – Čierne more, teda náhradou za niekoľko násobne dlhšiu pobrežnú morskú vodnú cestu okolo Európy. Koncepcia ďalej uvažuje, v čase po dokončení výstavby komplexu vodných diel na Dunaji v úseku Budapešť – Viedeň, so splavnením dolných tokov riek Nitra, Hron a Ipel'. Od splavnenia Tisy na území Maďarska a Juhoslávie je závislé splavnenie východoslovenských riek Bodrogu, Laborca a Latorice (pri návrhu na ich splavnenie je potrebné zohľadňovať požiadavky ochrany prírody).

Dokumentom zásadného významu, zaoberajúcim sa problematikou dopravných sietí v krajinách strednej a východnej Európy integrujúcich sa do EÚ, je projekt TINA⁵. Slovensko je zapojené do spracovania tohto dokumentu. Hlavným cieľom projektu je kreovanie a rozvoj Pan – Európskej dopravnej siete zahrňujúcej územie existujúcich i kandidátskych krajín EÚ, so zreteľom ďalšej nadväznosti dopravných koridorov v štátoch bývalého Sovietskeho zväzu a Juhoslávie. Ako východiskové hlavné dopravné siete projektu TINA sú klasifikované siete nachádzajúce sa v multimodálnych dopravných koridoroch schválených dopravnou konferenciou ECMT/CEMT v Helsinkách roku 1997. Hlavná sieť je ďalej procesom TINA kreovaná

⁵ TINA – Transeuropean Infrastructure Needs Assessment

o doplnujúce sieťové reťazce. Výsledným produktom procesu TINA je jednotná dopravná sieť koncipovaná k roku 2015, pričom hlavná sieť TINA, lokalizovaná v multimodálnych dopravných koridoroch, bude mať prioritné investičné postavenie voči aditívnej dopravnej sieti TINA. Výsledné riešenie v hlavných rysoch akceptuje špecifiká dopravno-sídelného priestoru a environmentálnych limitov územia Slovenskej republiky. Projekt TINA je otvorený proces, v rámci ktorého je možné dopravné siete štátov TEN a TINA vzájomne optimalizovať.

Národná stratégia ISPA pre sektor dopravy (z roku 1999) a Sektorový operačný program pre oblasť dopravy (v rámci Národného plánu regionálneho rozvoja) tvoria základ pre implementáciu rozhodnutí Európskeho parlamentu a Rady 1692/96/ES o rozvoji TEN a nariadenia Rady 2236/95/ES (modifikované nariadením Európskeho parlamentu a Rady 1655/1999/ES) o financovaní TEN. V Slovenskej republike sú vytvorené podmienky pre implementáciu nariadenia Rady 1267/1999/ES zakladajúceho Nástroj štrukturálnej politiky pre prípravu na vstup do EÚ (ISPA).

4.2. Východiská rozvoja vonkajšej prepravy

Vonkajší rámec koncipovania dopravnej sústavy Slovenskej republiky je determinovaný jej hodnotovou orientáciou. Zaradenie Slovenska do komunity európskych štátov sa dominantne premieťa, prostredníctvom smerových priestorových preferencií, i do tendencií rozvoja dopravnej sústavy.

Súčasný stav nákladnej dopravy ilustrujú objemové preferencie zahraničného obchodu Slovenskej republiky v členení podľa smerov intermodálnych koridorov. Dominantným dopravným smerom zdrojovej a cieľovej nákladnej dopravy Slovenska je smer západ s 37 percentným podielom železničnej a cestnej dopravy spolu. Po pripočítaní smerov juhozápad a severozápad je preukázateľná viac ako 75 percentná objemová záťaž cestnej a 53 percentná záťaž železničnej infraštruktúry priestoru medzi Bratislavou a Žilinou. Hlavný železničný koridor Bratislava – Žilina – Košice, so započítaním ďalšieho rozhodujúceho železničného smeru východ, prepravuje viac ako 87 % z celkového objemu zdrojovej a cieľovej dopravy Slovenskej republiky. Vstup Slovenska do hospodárskych štruktúr Európskej únie potvrdí doterajší vývoj smerovej orientácie zahraničnej obchodnej výmeny. Pre Slovensko ako súčasť EÚ bude prospešné ak európska environmentálna dopravná politika, usilujúca o presun objemov dopravy z cestných prepráv s veľkou prepravnou vzdialenosťou na železniciu, prinesie posilnenie pozícií železničnej dopravy.

Vo vonkajšej preprave osôb je očakávaný nárast objemov ciest spojených s voľným pohybom osôb v krajinách EÚ. V slovenských podmienkach pôjde zrejme o intenzívnejšie obojstranné využívanie prihraničných regiónov.

4.3. Trvalá udržateľnosť dopravy v kontexte priestorového rozvoja Slovenska

Globálne hodnotenie trvalej udržateľnosti dopravy (existujúceho stavu i možných variantov rozvoja) predchádzalo návrhu dopravy Koncepcie územného rozvoja Slovenska 2001. Ako hlavné kritéria boli použité nasledovné javy charakterizujúce trvalú udržateľnosť dopravy:

priestorové aspekty

- 1a – spájanie regiónov (i cezhraničných) v urbanizovaných priestoroch,
- 1b – spájanie regiónov (i cezhraničných) cez krajinné prostredie a chránené územia,

hospodárske aspekty

- 2a – oživenie a zmena kvality rastu,
- 2b – udržanie a posilnenie zdrojov zásob,

sociálne aspekty

- 3a – udržanie trvalého počtu obyvateľov a ich základných potrieb,
- 3b – názory obyvateľov na spájanie regiónov, sociálna súdržnosť,

environmentálna únosnosť

- 4a – prekračovanie environmentálnych limitov.

Výsledky hodnotenia sú sformulované do nasledovných odporúčení.

Tabuľka - Globálne hodnotenie rizík trvalej udržateľnosti dopravy.

Poradie	Rizikový priestor	Smer	Špecifikácia problémov	Odporúčený postup
1	Východné Slovensko (severovýchodné Slovensko, Karpaty)	sever – juh	1b, 2a, 2b, 3a, 4a	Posilnenie obslužnej funkcie v smere (Poľsko–Stará Ľubovňa–Svidník–Medzilaborce)
2–3	Stredné Slovensko (Gemer, Novohrad)	západ – východ	1a, 2a, 3a, 3b	Realizácia komunikačného prepojenia (NZ–VK–LC a LC–Maďarská rep.)
2–3	Stredné Slovensko (Veľká Fatra, Nízke Tatry, Slovenský Raj, Horehronie)	sever – juh	1b, 2b, 3b, 4a	Odklon tranzitu a zmena funkcie komunikácie, obsluha územia z iných smerov (NR–ZV–KE) s posilnením železničnej a kombi dopravy
4–5	Severozápadné Slovensko (Malá Fatra, Chočské vrchy, Vysoké Tatry, Orava)	sever – juh	2a, 3a, 4a	Odklon tranzitu, posilnenie obslužnej funkcie pre Hornú Oravu (Čadca–Námestovo–Suchá Hora–Poľsko)
4–5	Východné Slovensko (Slovenský kras, Gemer)	západ – východ	1b, 2a, 3a	Zvýšenie stavebnotechnických nárokov na realizáciu komunikácií
6	Juhozápadné Slovensko (Podunajská nížina)	západ – východ	2b	Zvýšenie stavebnotechnických nárokov na realizáciu komunikácií

4.4. Dopravná sústava Slovenskej republiky

Predmetom riešenia v návrhu Konceptie územného rozvoja Slovenska 2001 je nadradená dopravná sústava Slovenskej republiky. Jej funkčnou náplňou je zabezpečenie rovnomerného prístupu regiónov Slovenskej republiky k medzinárodnej zdrojovej a cieľovej doprave, efektívne prevedenie medzinárodného tranzitu územím Slovenska a prepojenie sídiel na celoštátnej a nadregionálnej úrovni. Limitom návrhu je dodržanie princípov trvalej udržateľnosti rozvoja Slovenska.

V podmienkach Slovenska tvorí cestná sieť doplnená o železničné trate základnú komunikačnú štruktúru územia. Ostatné dopravné systémy – leteckej, vodnej a kombinovanej dopravy obzvlášť – vytvárajú dopravné štruktúry vysoko determinované zákonitostami ich efektívnej funkčnosti. Konceptia územného rozvoja Slovenska 2001 v plnej miere rešpektuje logisticky prepracované rezortné konceptie kombinovanej a leteckej dopravy.

Návrh dopravnej sústavy Slovenskej republiky je koncipovaný i ako záväzná platforma pre prehĺbenie obsahovej úrovne v naslednom, odvetvovo zameranom dokumente, územnom generale dopravy Slovenskej republiky. Generel bude založený na využití dopravno-inžinierskych metódik a postupov strategického

environmentálneho posudzovania dopravných systémov a ich prvkov. Jeho súčasťou budú i odporúčania k výberu alternatívnych riešení a študijných námetov nachádzajúcich sa v návrhu Koncepcie územného rozvoja Slovenska 2001. Usporiadanie a pomenovanie jednotlivých kategórií dopravnej sústavy je zoradené podľa ich významu, prvky dopravných systémov s peážnou hierarchickou funkciou sú vždy zaradené do kategórie s vyšším hierarchickým významom. Nadradená dopravná sústava Slovenska je členená nasledovne:

4.4.1. Dopravná sústava pre medzinárodnú dopravu

Dopravná sústava pre medzinárodnú dopravu pozostáva z:

Dopravné siete a zariadenia v trasách multimodálnych koridorov (hlavná sieť TINA)

- multimodálny koridor č. IV. ČR – Kúty – Bratislava/Rusovce – MR lokalizovaný pre cestné komunikácie, ČR – Kúty – Bratislava/Rusovce – Nové Zámky/Komárno – Štúrovo – MR lokalizovaný pre trate železničnej a kombinovanej dopravy, Vážska vodná cesta v úseku Komárno – Sereď, vodná cesta Morava (v študijnej polohe, potreba vyjasniť konflikt záujmov s ochranou prírody a medzinárodných dohovorov),
- multimodálny koridor č. Va. Bratislava – Žilina – Prešov/Košice – Záhor/Čierna nad Tisou – Ukrajina, lokalizovaný pre cestné komunikácie a pre trate železničnej a kombinovanej dopravy, vysokorychlostná železničná trať juh – sever Rakúsko – Bratislava – Žilina – Poľsko s vetvou Čadca – Ostrava (v študijnej polohe), Vážska vodná cesta v úseku Sereď – Žilina, vodná cesta Bodrog/Tisa (potreba vyjasniť konflikt záujmov s ochranou prírody a medzinárodných dohovorov) v úseku hranica MR – Ladmovce,
- multimodálny koridor č. VI. Žilina – Čadca – Skalité – PR lokalizovaný pre trate železničnej a kombinovanej dopravy, Hričovské Podhradie – Žilina (Brodno) – Čadca – Skalité – PR a Višňové (Dubná Skala) diaľnica D1 – Žilina (Brodno) diaľnica D3 pre cestné komunikácie, vodná cesta Kysuca – PR/ČR (v študijnej polohe, potreba vyjasniť konflikt záujmov s ochranou prírody a medzinárodných dohovorov),
- multimodálny koridor č. VII. Dunaj s verejnými prístavmi v Bratislave, Komárne a Štúrove,
- terminály kombinovanej dopravy a tovarové centrá nákladnej dopravy v Bratislave, Žiline a Košiciach, terminál kombinovanej dopravy v Dobrej, hlavné železničné stanice v Bratislave, Žiline, Zvolene a Košiciach,
- letiská pre medzinárodnú dopravu v Bratislave, Košiciach a Poprade,
- výhľadové prístavy na Vážskej vodnej ceste v Sereď, Hlohovci, Novom Meste nad Váhom, Trenčíne, Dubnici nad Váhom, Púchove, Považskej Bystrici a Žiline,
- multimodálny koridor „Pobaltský koridor“ vedený v línii PR (Lublin – Rzesow) – Prešov – Košice – MR (Miškovec – Debrecín) lokalizovaný pre cestné komunikácie pre trate železničnej a kombinovanej dopravy, návrh KURS 2001 nad rámec rezortných koncepcií.

Hierarchicky najvyššie dopravné systémy ciest a železníc – tvoriace základný multimodálny rozmer koridoru – a súbežná sídelná rozvojová os I. stupňa sú lokalizované v koridore Bratislava – Trenčín – Žilina – Poprad – Prešov – Košice. Jednotlivé dopravné systémy tohto koridoru preukazujú najvyššiu efektívnosť prevádzkového a sídelného pokrytia územia. Vzhľadom na smerové preferencie zahraničnej obchodnej výmeny i polohu Slovenska vo vzťahu k tranzitným prúdmi bude koridor – zvlášť jeho západná časť – realizovať rozhodujúcu časť distribúcie dopravy na území Slovenska. Vysoko kvalitná dostupnosť územia pozdĺž multimodálnych koridorov bude na druhej strane prinášať zvýšenú environmentálnu

záťaž urbanizovaného priestoru. Zo strany týchto regiónov pôjde o vklad v prospech efektívnosti dopravnej sústavy celej Slovenskej republiky a o ponuku vzájomného zdieľaniu jednotlivých priestorových funkčných systémov v prospech celku. Je preto prirodzené, že regióny s lokalizáciou najdlhších úsekov multimodálnej infraštruktúry si v porovnaní s ostatnými časťami Slovenska budú vyžadovať globálne vyššie a časovo uprednostnené investície na ich realizáciu.

Podnetom Konceptie územného rozvoja Slovenska 2001, nad rámec dohovorov ECMT/CEMT na konferencii v Helsinkách, je návrh na hľadanie medzinárodnej podpory k vytvoreniu vetvy multimodálneho koridoru č. I. (s pracovným názvom "Pobaltský koridor") v línii Bialystok/Varšava – Lublin – Rzeszow – Prešov – Košice – Miškovce – Debrecen – koridor č. IV Constanca/Istanbul. Priestoru Bratislavy a považského úseku multimodálneho koridoru č. Va sa dotkne v projekte INTERREG II avizovaný zámer Maďarskej republiky realizovať chýbajúci článok multimodálneho koridoru Va. v prepojení Terst – Ľubľana – západné Maďarsko – Bratislava. Spolu s nutnosťou doriešiť efektívne prepojenie Bratislavy a Viedne na území Rakúska tak môže vzniknúť kvalitatívne nová situácia, vyžadujúca si zodpovedajúcu územnoplánovaciu a dopravnoplánovaciu reakciu v priestore Bratislavy.

Dopravné siete a zaradenia v trasách doplnkových koridorov TINA

Dopravné siete a zaradenia v trasách doplnkových koridorov TINA sú alokované nasledovne:

Železničné trate TINA:

- Železničné prepojenie multimodálneho koridoru č. IX s Poľskom v línii PR – Plaveč – Prešov – Košice – Kechnec – MR,
- Leopoldov – Galanta,
- Púchov – Strelenka – ČR,
- Čadca – Svrčinovec – ČR,
- Nové Zámky/Palárikovo – Levice – Zvolen – Lučenec – Košice.

Cestné komunikácie TINA:

- Martin – Turčianske Teplice – Zvolen – Šahy s rovnocenným alternatívnym trasovaním v línii Turčianske Teplice – Šášovské Podhradie – Zvolen a Turčianske Teplice – Banská Bystrica – Zvolen,
- MR – Milhost' – Košice – Prešov – Lipníky – Svidník – PR (do doby realizácie "Pobaltského koridoru")

Výhľadová súčasť doplnkovej siete cestných komunikácií TINA:

- Diaľnica D1 (priestor Madunice/Leopoldov) – Hlohovec – Nitra – Nové Zámky – Komárno – MR Komárom diaľnica M1,
- ČR – Lysá pod Makytou – Púchov,
- ČR – Drietoma – Trenčín,
- ČR – Svrčinovec.

Princíp vyrovnanosti podmienok pre hospodársky rozvoj regiónov vyvoláva realizačné požiadavky na doplnkovú medzinárodnú sieť, zabezpečujúcu rýchly, bezpečný a environmentálne prijateľný spôsob pripojenia ich centier na dopravnú infraštruktúru najvyššieho – európskeho významu. Aj keď parametre efektívnosti dopravnej obsluhy obyvateľstva doplnkových koridorov TINA nedosahujú takú efektívnosť ako v prípade siete Európskych multimodálnych koridorov, ich dopravný a sídelno-rozvojový význam – predovšetkým na území stredného Slovenska – je nenahraditeľný. Stredoslovenské ťažisko osídlenia Banská Bystrica/Zvolen má prostredníctvom priameho prepojenia s multimodálnymi uzlami Bratislavou, Žilinou, Košicami a Budapešťou zabezpečený kvalitný prístup na Európsku multimodálnu sieť.

Novým projektom výstavby diaľnic a rýchlostných ciest (február 2001) požadovaná smerodajnosť Koncepcie územného rozvoja Slovenska 2001 v problematike trasovania stredného severojužného cestného prepojenia nachádza svoj odraz v preferencii rovnocenných alternatívnych trás cez Šášovské Podhradie i cez Banskú Bystricu. Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001 zároveň neodporúča ďalšie úvahy o nových cestných koridoroch v trasovaní prepojenia v línii Banská Bystrica – Lučatín/Medzibrod – Ružomberok. Dôvodom je procesná nadradenosť princípov trvaloudržateľného rozvoja spočívajúca v podpore rozvoja osídlenia vo vhodných priestoroch (Turiec), v podpore prepájania najvýznamnejších ťažísk osídlenia v záujme vytvárania vyšších medzinárodne konkurencieschopných sídelných systémov, v podpore hierarchizácie sídelnej štruktúry bez zvyšovania prepravných nárokov (dve autonómne rovnocenné ťažiská osídlenia Žilinsko/Martinské a Banskobystricko/Zvolenské), ako aj v ochrane environmentálne citlivých a prírodne vysoko hodnotných priestorov pred intenzívnou antropogénnou aktivitou (doliny Moštenická, Hiadeľská, Revúcej i Korytnice v masíve Nízkych Tatier a Veľkej Fatry).

Strategický prepravný význam pre celé územie Slovenska majú prepojenia TINA v smeroch dominujúcej prepravnej záťaže na západ. Tri výhľadové prepojenia s Českou republikou sú ponímané ako ponukové, pre Slovensko akceptovateľné alternatívy, k vzájomnému riešeniu problematiky cestných prepojení. Vetvy vzájomných prepojení multimodálnych koridorov (Va–VI, Va–IV) prispievajú k optimalizácii distribúcie medzinárodnej dopravy na území Slovenska. Cieľom realizácie prepojení sú i očakávané environmentálne prínosy v priestore dopravne preťaženého územia juhozápadného (odvedenie tranzitu smeru juhovýchod – sever z územia Bratislavy) a severozápadného Slovenska (odvedenie ťažkej nákladnej dopravy z priestorov CHKO na slovenskej a českej strane hranice).

Dopravné siete zaradené podľa európskych dohôd (AGR, AGC, AGTC, AGV)

Cestné komunikácie:

- Bratislava – Dunajská Streda – Veľký Meder – Medveďov – MR,
- Bratislava – Senec – Sládkovičovo – Sered' – Nitra – Žiar nad Hronom,
- Trenčín – Prievidza – Žiar nad Hronom – Zvolen – Lučenec – Rimavská Sobota – Košice,
- PR – Trstená – Dolný Kubín – Kľačany/Ružomberok (s napojeniami na diaľnicu D1),

Výhľadová súčasť siete cestných komunikácií:

- ČR – Holíč – Senica – Trnava – Sered',
- D2 Bratislava (Jarovce) – D1 Bratislava(Vajnory) – Borinka – Stupava D2 – Marcheg/Rakúsko (nultý okruh Bratislavy)
- Lučenec – Šiatorská Bukovinka – MR,
- Lipníky – Vranov nad Topľou – Humenné – Michalovce,

Výhľadová súčasť siete železničných tratí:

- Šaľa – Nitra.

Terminály kombinovanej dopravy v:

- Nový Zámok, Štúrove, Zvolene a Ružomberku.

Regionálne letiská pre medzinárodnú dopravu hlavnej siete v:

- Piešťanoch, Sliači, Žiline.

V hospodárskych, sídelných, spoločenských a morfológických podmienkach

Slovenska vytvára cestnú dopravu systém pokrývajúci základné požiadavky na dopravnú obsluhu územia. Sieť komunikácií medzištátneho a celoštátneho významu uzatvára systém zabezpečujúci vyrovnané regionálne podmienky prístupu regionálnych centier k nadradeným európskym dopravným infraštruktúram. Vytvárajú sa tak predpoklady k uplatneniu logisticky ponímaných prepravných hospodárskych služieb. Z dôvodu odstraňovania regionálnych disparít považuje Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001 za účelné rozšíriť sieť vedľajších a doplnkových komunikácií podľa dohody AGR o prepojenia na Záhorí, Zemplíne a Gemeri.

V najdôležitejších prepojeniach koncipuje rezort dopravy sieť ciest s obmedzeným prístupom, porovnateľnú s kvalitatívnym štandardom siete pre multimodálnu dopravu. V stredojužnom prepojení Trnava/Nové Zámky – Zvolen – Lučenec – Košice sa tak v súbehu so železnicou doplnkovej siete TINA vytvára intermodálny koridor významu celoštátneho až doplnkového TINA.

Hlavné dopravné koridory pre medzinárodnú turistickú dopravu

Špecifikom Slovenska sú možnosti ktoré jeho územie ponúka tranzitnej turistickej doprave, obzvlášť v smere sever – juh. Prírodné a turistické zázemie severného a stredného Slovenska ponúka možnosť pozdržať tranzitnú turistickú dopravu cez slovenské územie a prispieť tak rozvoju cestovného ruchu na Slovensku. Pre tento účel sú vyhradené dve hlavné trasy – s možnými paralelnými líniami – určené pre medzinárodnú individuálnu automobilovú dopravu a autobusovú dopravu a jedna trasa určená pre železničnú dopravu. Doplnkovú funkciu vzájomného prepojenia cestných trás v atraktívnom prostredí Vysokých Tatier bude plniť Malý tatranský okruh. Podmienkou akceptovateľnosti cestných trás pre medzinárodnú turistickú dopravu je nekompromisné vylúčenie tranzitu nákladnej dopravy z úsekov lokalizovaných v environmentálne najcitlivejších územiach.

Železničné trate:

- západná severojužná trasa (Krakow – Nowy Targ) PR – Trstená – Dolný Kubín – Kľačany – Vrútky – Banská Bystrica – Zvolen – Šahy – MR (Budapešť),

Cestné komunikácie:


- západná severojužná trasa (Krakow – Nowy Targ) PR – Trstená – Dolný Kubín – Ružomberok – Donovaly – Banská Bystrica – Zvolen – Šahy – MR (Budapešť), s vylúčením nákladnej tranzitnej dopravy v úseku Ružomberok – Donovaly – Banská Bystrica,
- východná severojužná trasa (Krakow – Nowy Targ) PR – Podspády – Spišská Belá – Kežmarok – Poprad – Vernár – Rožňava – Tornaľa – Kráľ – MR (Budapešť), s vylúčením nákladnej tranzitnej dopravy v úseku Podspády – Spišská Belá – Kežmarok – Poprad – Vernár – Rožňava,
- Vitanová – Oravice – Zuberec – Liptovský Hrádok – Pribylina – Starý Smokovec – Ždiar – Javorina (Malý tatranský okruh) s vylúčením nákladnej tranzitnej dopravy v celom úseku.

4.4.2. Dopravné koridory celoštátnej úrovne

Cestné komunikácie:

- Bratislava – Dunajská Streda – Nové Zámky – Veľký Krtíš – Lučenec (tzv. južný cestný ťah),
- Veľký Meder – Komárno,
- Nitra – Topoľčany – Partizánske – Prievidza – Nitrianske Pravno – Turčianske Teplice, s vetvou Topoľčany – Chynorany – Bánovce nad Bebravou,
- ČR – Makov – Čadca – Krásno nad Kysucou – Nová Bystrica – Oravská Lesná –

Námestovo – Trstená – Suchá Hora – PR s pokračovaním PR – Spišská Stará Ves – Stará Ľubovňa – Ľubotín – Bardejov – Svidník,

- Banská Bystrica – Brezno – Vernár,
-  Poprad – Spišská Belá – Stará Ľubovňa – Mníšek nad Popradom – PR
- Ľubotín – Sabinov – Prešov,
- Humenné – Snina – Ubl'a – Ukrajina,
- Vranov nad Topľou – Trebišov – Slovenské Nové Mesto – Čierna nad Tisou – Ukrajina.

Okrem existujúcej siete ciest celoštátnej úrovne reaguje KURS 2001 na návrat k prirodzenej dopravnej regionalizácii Slovenska homogenizovaním potrebných celoštátnych dopravných prepojení. Dôraz na polycentrický rozvoj územia si vyžaduje vytvoriť vhodné podmienky pre rovnocenné prepojenia všetkých regiónov Slovenska. Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001 považuje za nutné realizovať a sfunkčniť vo výhľadovom období koncipovaný južný cestný ťah Bratislava – Veľký Krtíš – Košice. Z južného cestného ťahu má realizácia chýbajúceho prepojenia Dunajská Streda – Nové Zámky strategický význam na celý priestor Malohontu, Novohradu a Gemeru. Nový úsek cesty prinesie vysoko efektívny účinok spočívajúci v skrátení dostupnosti regiónov južného Slovenska i s využitím existujúcej cestnej trasy medzi Novými Zámkami, Veľkým Krtíšom a Lučencom.

V železničnej doprave sú všetky trate celoštátneho významu preradené do kategórie siete TINA. Cieľom tohto kroku je podpora smerujúca k zníženiu objemov medzinárodnej zdrojovej a cieľovej cestnej nákladnej dopravy smerujúcej do územia regiónov Slovenska, mimo ich dopravno-gravitačných centier. Tento zámer prispeje k zlepšeniu obsluhy centier a ich spádového územia stredo–južného Slovenska (Lučenec, Filakovo, Tornaľa, Rožňava). Do rovnakej kategórie je možné zaradiť i námet na spoločné využívanie železničnej trate na území Maďarska a Slovenska v prepojení Čata – Šahy – Ipolytarnóc – Lučenec.

4.4.3. Dopravné koridory nadregionálnej úrovne

Železničné trate:

- Bratislava – Dunajská Streda – Komárno,
- ČR – Brodské – Jablonica – Trnava – Sereď,
- Šurany – Nitra – Prievidza – Horná Štubňa,
- Lužianky – Leopoldov,
- Chynorany – Trenčín,
- Levice – Štúrovo,
- Nové Mesto nad Váhom – Vrbovce,
- Lužianky – Kozárovce,
- Vrútky – Horná Štubňa – Hronská Dúbrava,
- Horná Štubňa – Banská Bystrica,
- Zvolen – Šahy,
- Filakovo – Šiatorská Bukovinka,
- Banská Bystrica – Margecany,
- Poprad – Plaveč,
- Prešov – Vranov – Strážske – Humenné – Medzilaborce – PR (do doby realizácie "Pobaltského koridoru"),
- Slanec – Trebišov – Michalovce – Strážske
- Prešov – Vranov nad Topľou – Strážske.

Cestné komunikácie:

- Rakúsko – Moravský Svätý Ján – Šaštín Stráže – Senica – Nové Mesto nad Váhom,
- Rakúsko – Záhorská Ves – Malacky – Šaštín Stráže/Pezinok – Senec – Šamorín,
- Sládkovičovo – Galanta – Šaľa – Nové Zámky – Štúrovo,
- Šoporňa – Šaľa,
- Galanta – Dunajská Streda,
- Komárno – Štúrovo,
- Hronský Beňadik – Kálna nad Hronom – Štúrovo,
- Nitra – Vráble – Kálna nad Hronom – Levice,
- Žilina – Rajec – Nitrianske Pravno,
- Makov – Bytča,
- Žilina – Terchová – Párnica,
- PR – Novot’ – Zakamenné,
- PR – Oravská Polhora – Námestovo,
- Veľký Krtíš – Slovenské Ďarmoty – MR,
- Liptovský Hrádok – Brezno – Tisovec – Rimavská Sobota,
- Červená Skala – Tisovec,
- Spišský Štvrtok – Spišská Nová Ves – Košice – Slanec – Zemplínske Jastrabie – Veľké Kapušany – Ukrajina,
- Svidník – Medzilaborce – Palota – PR,
- Humenné – Medzilaborce,
- PR – Bacherov – Zborov – Bardejov – Kapušany,
- (Bardejov) – Tarnov – Kurov – PR.

Regionálne letiská pre medzinárodnú dopravu:

- potenciálne letiská Nitra, Prievidza, Trenčín, Ružomberok, Lučenec, Prešov, Svidník, Kamenica nad Čirochou (návrh KURS 2001 nad rámec rezortných koncepcií).

Infraštruktúra nadregionálneho významu vytvára doplnok k vzájomnému prepojeniu regionálnych centier na Slovensku i v pohraničí susedných štátov, zlepšuje dopravnú obsluhu centier a regiónov turistického ruchu cestnou a železničnou dopravou. Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001 považuje za nutné realizovať a sfunkčniť – v intenciách spoločných záujmov a medzištátnej spolupráce Slovenskej a Poľskej republiky – dopravný západo-východný koridor slovensko-poľského pohraničia.

Sieť potenciálnych regionálnych letísk pre medzinárodnú dopravu reaguje na požiadavky sprístupnenia regionálnych a subregionálnych centier medzinárodným obchodným letom.

4.5. Dopravná regionalizácia územia Slovenska

Polycentričnosť dopravného rozvoja Slovenska je založená na liberálnych princípoch fungovania trhového hospodárstva, na vyrovnanosti podmienok dopravnej obsluhy územia, na sociálnej súdržnosti, únosnosti a kvalite života, na environmentálnej únosnosti a na akceptácii princípov trvalej udržateľnosti rozvoja spoločnosti. Regióny Slovenska sformulovali svoju dopravnú a priestorovú politiku (územné plány veľkých územných celkov / územné plány regiónov krajov, regionálne operačné programy (ROP), stanoviská ku konceptu Koncepcie územného rozvoja Slovenska 2001) a táto bola premietnutá do návrhu dopravnej regionalizácie v návrhu Koncepcii územného

rozvoja Slovenska 2001. Vo všeobecnej rovine možno konštatovať, že regionálne dopravné koncepcie zohľadňujú prirodzené dopravno–gravitačné väzby regiónov a v podstate kopírujú hospodársku, spoločenskú, sociálnu, kultúrnu i etnickú regionalizáciu územia. Aplikácia trhovo odskúšanej hospodárskej regionalizácie priestoru Slovenska v spoločenskej a územno–politickej rovine vytvára optimálnu bázu na lokalizáciu rôznych úrovní vybavenosti do regionálnych centier, i s prihliadnutím k otvárajúcim sa možnostiam internacionalizácie zjednocujúceho sa európskeho priestoru.

Dopravno–sídlna štruktúra slovenských miest je uvažovaná v nasledovnej hierarchii:

- Bratislava, lokalizácia funkcií na prvej úrovni (hlavné mesto a metropolitné územie štátu) s dosahom regionálneho funkčného pôsobenia na územie juhozápadného Slovenska,
- Bratislava, Žilina/Martin, Zvolen/Banská Bystrica, Košice/Prešov s lokalizáciou minimálne nadregionálnej dopravnej vybavenosti a občianskej vybavenosti na druhej úrovni. Dopravné zónovanie vychádza z predpokladu, že Bratislava a Košice sú dopravné centrá dvoch – doterajším vývojom potvrdených, ale dnešným a budúcim smerovaním prekonaných – dopravno–gravitačných oblastí Slovenska. Na základe reálnych predpokladov a cielenej snahy regiónov dopravno–gravitačné subcentrá Bratislavskej oblasti – Žilina a Zvolen – koordinovaným a spoločným vývojom so sídlami Martin a Banská Bystrica dospejú do úrovne centier stabilizovaných dopravno–gravitačných oblastí. Pozícia Košíc je už dnes úzko spájaná s Prešovom, čo umožňuje rozvoj tejto aglomerácie ako centra Karpatského regiónu. Bratislava, vzhľadom na svoju atraktívnu dopravnú polohu, bude i naďalej dominantne gravitačne pôsobiť voči juhozápadnému Slovensku a zároveň ju bude potrebné územne odlišovať od juhozápadného Slovenska s centrom Nitra/Nové Zámky.

Základné dopravné a regionálne zónovanie Slovenska druhej úrovne sa bude stabilizovať v nasledovnej štruktúre:

- Bratislava (približne súčasný Bratislavský kraj),
- Juhozápadné Slovensko alebo Podunajský región (približne súčasný Trnavský a Nitriansky kraj) s gravitačným centrom Nitra/Nové Zámky,
- Severozápadné Slovensko alebo Považský región (približne súčasný Trenčiansky a Žilinský kraj) s gravitačným centrom Žilina/Martin,
- Stredné Slovensko alebo Pohronsko–Ipeľský región (približne súčasný Banskobystrický kraj) s gravitačným centrom Banská Bystrica/Zvolen,
- Východné Slovensko alebo Východoslovenský región (približne súčasný Košický a Prešovský kraj) s gravitačným centrom Košice/Prešov.

Hlavnými prínosmi tohto členenia sú:

- pokrytie rozhodujúcej vnútroregionálnej dopravnej obsluhy prostredníctvom infraštruktúry minimálne na úrovni dohodnutých sietí TINA,
- minimalizácia environmentálnych konfliktov spojených s vnútroregionálnou dennou prepravnou obsluhou križujúcou územia národných parkov a chránených oblastí,
- vytvorenie podmienok pre zmenu kvalitatívnej úrovne rastu regiónov,
- podpora sociálnej súdržnosti regiónov v ich historicky overených hraniciach.

Bratislava je, a v riešení Koncepcie územného rozvoja Slovenska 2001 i zostáva, najvýznamnejším dopravným uzlom Slovenskej republiky. Na území aglomerácie sa križujú multimodálne koridory č. IV. a Va., mesto zároveň leží na Dunaji klasifikovanom ako multimodálny koridor č. VII. Priestor Bratislavy sa nachádza v tesnej blízkosti reálne existujúcej dopravnej siete TEN štátov Európskej únie. Väzba

Bratislavy k bodom napojenia na sieť TEN má vysokú intenzitu sídelných väzieb zakotvenú v dlhodobom historickom a spoločenskom kontakte s priestorom Viedne. Návrh dopravnej infraštruktúry prepájajúcej dopravnú sústavu Slovenska, Maďarska a Rakúska prináleží doriešiť na trilaterálnej úrovni. Konceptia územného rozvoja Slovenska 2001 uvažuje s prepojením cestného systému TINA z priestoru Jaroviec na diaľnicu Viedeň – Budapešť, ďalej s prepojením z priestoru Záhoria (diaľnica D2) na adekvátnu cestnú komunikáciu na území Rakúska (Záhorská Ves – Angern), s pripojením vetvy VRT z priestoru Viedne.

Región juhozápadné Slovensko má dopravnú obsluhu zabezpečenú multimodálnou sieťou koridorov IV. a Va., taktiež prvkami sietí prepájajúcimi multimodálne koridory. Napriek ideálnej dopravnej polohe regiónu na križovatke multimodálnych koridorov existuje značný deficit v obsluhu železničnou dopravou ťažiska osídlenia – Nitry. Absentuje rýchle železničné prepojenie Nitry s Bratislavou – ako so súčasťou európskej metropolitnej aglomerácie Viedne – taktiež so železničným systémom multimodálneho koridoru Va. Vo výhľadovom riešení Konceptie územného rozvoja Slovenska 2001 sa navrhuje preverovať a skúmať realizovateľnosť výstavby a prevádzkovania vetvy železničnej trate multimodálneho koridoru č. IV v úseku Šaľa (Sereď) – Nitra.

Región severozápadné Slovensko je priestorom s vysokým dopravným polohovým potenciálom, ktorý bude sprostredkovať distribúciu medzinárodnej dopravy i pre iné regióny Slovenska. Jeho hlavné dopravné osi vytvárajú multimodálne koridory č. Va a VI, a doplnková sieť TINA v smere na stredné Slovensko a Moravu. Na území regiónu dochádza k zhode lokalizácie hlavných dopravných koridorov a sídelných pásov, zaručujúcej vysoký stupeň efektívnosti dopravnej obsluhy. Priestor žilinskej aglomerácie je jedným z troch kľúčových dopravných uzlov Slovenska. Na existujúcom prepojení cesty I/18 na Moravu je nutné realizovať korekcie za účelom presmerovania ťažkej nákladnej dopravy z území CHKO na slovenskej i českej strane hranice.

Dopravný skelet regiónu stredného Slovenska je v hlavných smeroch zabezpečený dopravnou infraštruktúrou siete TINA. V západovýchodnom smere vytvára železničný ťah TINA Nové Zámky – Zvolen – Košice (súčasť modernizovaných tratí AGTC), súbežne sledovaný cestou pre medzinárodnú dopravu, multimodálny koridor celoštátneho významu. V priestore Zvolena sa križuje dopravná infraštruktúra úrovne TINA siete cestnej a železničnej dopravy, čím sa vytvára sekundárny transformačný uzol atrakčne pokrývajúci stredoslovenskú dopravno-gravitačnú oblasť. Rozdiel tohto uzla od uzlov Bratislava, Žilina a Košice spočíva v potlačenej funkcii nákladného európskeho tranzitu. Stredné Slovensko je tak v plnej miere prístupné multimodálnej zdrojovej a cieľovej doprave, pričom jedinečnosť chránených území Národných parkov a biosférických rezervácií v centre Slovenska nie je ohrozovaná nežiaducim transeurópskym ťažkým nákladným tranzitom. V priestore komunikačného križovania Nízkych Tatier bude prepojenie cez Donovaly preferované pre turistickú dopravu, prepojenie Turčianske Teplice – Banská Bystrica bude preferované pre nadregionálne sídelné väzby severozápadného a stredného Slovenska a prepojenie Turčianske Teplice – Kremnica bude zabezpečovať prioritné väzby distribúcie multimodálnej dopravy do regiónov.

Hlavnou dopravnou osou regiónu východné Slovensko je existujúci multimodálny koridor č. Va, prepojený v priestore Košíc so železničnou sieťou TINA Nové Zámky – Zvolen – Košice. Konceptia územného rozvoja Slovenska 2001 nepredpokladá taký výrazný nárast prepravných prúdov automobilovej dopravy, aby bolo potrebné realizovať (okrem diaľnice D1) ďalšie kapacitné prepojenie medzi Slovenskom a Ukrajinou v línii Humenné – Snina – Ubl'a. Naopak, posilnenie sídelných a hospodárskych väzieb prostredníctvom kvalitatívne lepších cestných komunikácií

medzi aglomeráciou Košice/Prešov a mestami Michalovce, Vranov nad Topľou a Humenné vytvorí podmienky k oživeniu celého stagnujúceho regiónu. Región východného Slovenska je v zamýšľanej koncepcii navrhnutý na zlepšenie medzinárodnej multimodálnej dostupnosti územia. Táto iniciatíva sa odráža v návrhu usilovať o vytvorenie multimodálneho koridoru vedúceho cez aglomerácie a mestá pozdĺž východných hraníc asociovaných štátov EÚ. Návrh multimodálneho koridoru, pracovne nazývaný ako "Pobaltský koridor", je lokalizovaný do vetvy koridoru č. I Bialystok/Varšava – Lublin – Rzeszów – Prešov – Košice – Miškovec – Debrecen. Severo–južná multimodálna línia je vedená územím, ktoré má na poľskej, slovenskej i maďarskej strane hranice podobné hospodársky poddimenzované parametre. Zámer realizácie Pobaltského koridoru vytvára v priestore Košíc a Prešova križovatku s multimodálnym koridorom č.Va s dosahom na územie Poľska, Ukrajiny, Maďarska a Rumunska. Vytvárajú sa tak predpoklady na naplnenie myšlienky o Košiciach ako o centre Karpatského euroregiónu .

5. Technické vybavenie a územný rozvoj Slovenska

5.1. Infraštruktúra vodného hospodárstva a územný rozvoj Slovenska

Nerovnomerný výskyt vody v čase a priestore spôsobuje škody nielen pri prebytku, ale aj pri jej nedostatku. Preto je potrebné s ňou účelne hospodáriť – akumulovať ju pre obdobie nedostatku a predchádzať nepriaznivým účinkom vody v čase jej prebytku. Pri hospodárskom využívaní a nakladaní s vodou sa musí uplatňovať aj princíp minimalizovania negatívnych vplyvov na životné prostredie zahrňujúce i vodné bohatstvo, s cieľom jeho zachovania pre budúce generácie.

Vodný fond (objem vody) je periodicky obnovovaný z atmosferických zrážok. Pri dodržiavaní správnych zásad jeho obnovy a využívania je relatívne nevyčerpatelný. Keďže využívaním sa časť vody stráca, ďalšia časť znehodnocuje (znečistením), obnovovanie vodného fondu vyžaduje bilancovanie a dlhodobé plánovanie, navrhovanie a realizáciu opatrení podľa kvalifikovaných rozhodnutí.

Súčasný stav vodného hospodárstva na Slovensku má stagnujúcu tendenciu. Tento stav je dôsledkom rozsiahlej spoločenskej transformácie po roku 1989, ktorá je sprevádzaná mimo nesporných pozitív aj radou negatívnych javov ovplyvňujúcich celú spoločnosť a aj vodné hospodárstvo ako jej neoddeliteľnú súčasť.

Hlavné ciele vodohospodárskej politiky v súlade s návrhom rámcovej smernice EÚ o vodnej politike sú:

1. zabezpečenie pitnej vody,
2. zabezpečenie vody na ďalšie hospodárske účely,
3. prevencia a zmiernenie následkov povodní a obdobia sucha,
4. ochrana životného prostredia.

Prvé tri ciele vodohospodárskej politiky, ktoré realizujú vodohospodárske záujmy v povodí, vyžadujú koordináciu odborných vodohospodárskych činností – služieb a premietajú sa zvlášť do nasledujúcich okruhov:

- a) starostlivosť o vodné toky a regulácia ich režimu,
- b) optimalizácia riadenia vodohospodárskych sústav a riadenie odtokov v povodí,
- c) riešenie preventívnych protipovodňových opatrení,
- d) starostlivosť o podzemné zdroje vody,
- e) uspokojovanie potrieb užívateľov vody v trvale udržateľných medziach,
- f) zaistenie bezpečnej a spoľahlivej funkcie vodohospodárskych diel,