

Technické podmienky „Inštrukcia o DID“ 1/2012, zadané ako úloha RVT SSC na rok 2011, boli spracované kolektívom členov Celoštátnej skupiny Doprava pri Slovenskom zväze stavebných inžinierov. Elaborát po priebežnom pripomienkovaní bol schválený 15.01.2012 a jeho text je zverejnený aj na www.ssc.sk.

Spracovaním a schválením TP „Inštrukcia o dopravno-inžinierskej dokumentácii DID“ sa zvýraznila podpora a požiadavka akceptovania príslušných dopravno-inžinierskych činností v celom ich priereze, tak z časových, ako aj z územných hľadísk. Tým sa tiež naplnilo doterajšie dlhodobé úsilie dopravných odborníkov, usilujúcich sa o obnovu a oficiálnu legalizáciu spracovávaní jednotlivých druhov dopravno-inžinierskej dokumentácie formou začlenenia DID do rámca legislatívy v oblasti plánovania, projektovania a organizácie dopravy v rámci celej SR.

Jedným z hlavných dôvodov spracovania technických podmienok tohto druhu v súčasnej dobe bolo, že na základe spracovania jeho základných článkov a téz v určitom časovom predstihu, tieto umožňujú posúdiť nutnosť a rozsah začlenenia DID do práve prebiehajúcej tvorby znenia noviel základných zákonov a vyhlášok. Ide predovšetkým o úpravy cestného a stavebného zákona. Ich dôležitou a neoddeliteľnou súčasťou je požiadavka zodpovedajúceho riešenia problémov dopravy. Na overenie schopnosti v TP definovaných zásad v dostatočnom rozsahu pokryť všetky javy s tým spojené, bude nutné predovšetkým čo najskôr zaviesť ich do bežnej praxe.

Keďže tieto TP nie sú v rozpore so žiadnymi dotknutými a stále platnými zákonmi, keďže iba niektoré z ich znení podrobnejšie rozpracovávajú, je možné „Inštrukciu o DID“, ako schválenú, aj v súčasnosti, priamo aplikovať v ÚPD či v projektovej dokumentácii. Je vhodné ju využívať pri všetkých prácach spojených so zadávaním, tvorbou, posudzovaním a schvaľovaním rôznych druhov a stupňov dopravno-inžinierskej, územnoplánovacej a projektovej dokumentácie, predovšetkým dopravných stavieb, ale taktiež ostatných dopravnoinžinierskych činností, s tým spojených. Osobitú dôležitosť nadobúda ich aplikácia pri akejkoľvek rozsiahlejšej výstavbe v zastavanom území a v záujmovom území miest (napr. pri výstavbe priemyselných parkov, nákupných a rekreačných centier), vzhľadom na vyvolané zmeny v kvalite dopravnej obslužnosti príslušného územia.

Predpokladá sa, že prínos TP bude spočívať hlavne v jednotnosti, v zabezpečovaní vzájomnej nadväznosti, prepojitelnosti, zrovnateľnosti a opakovanej využiteľnosti jednotlivých druhov DID v ÚPP a ÚPD, a následne v projektovej dokumentácii.

Aj z týchto dôvodov, v rámci pripomienkového konania bola vznesená požiadavka, predovšetkým zo strany časti zadávateľov a spracovateľov DID, na ich ďalšie rozpracovanie do podoby určitých príloh k „Inštrukcii...“ (formou samostatných vzorov, metodických pokynov, smerníc a pod.), ujednocujúcich rozsah a obsah jednotlivých druhov DID, s podrobnejším členením na textovú, tabuľkovú a grafickú časť. Vhodným sa v tomto smere ukazuje aj úsilie o ich previazanosť na jednotlivé druhy ÚPD, nová metodika tvorby ktorých sa už taktiež rieši.

Spracovanie určitých metodických usmernení (DID, V DID), na ktoré sa prihliadalo aj v TP „Inštrukcia o DID“ r. 2012 pritom nebolo v minulosti iba pokusom o kodifikáciu moderných metód riešenia dopravy, jej infraštruktúry a vybavenosti dopravnoinžinierskymi metódami. Aj v rámci prípravy a tvorby „nového“ stavebného zákona a jeho vyhlášok už v rokoch 1965-1970 bolo možné vychádzať nielen zo zahraničných vzorov riešenia dopravy v území. Rozvíjajúci sa odbor dopravného inžinierstva na našich technických vysokých školách a výskumy s praktickými aplikáciami na viacerých odborných pracoviskách (VÚVA, CUA, Terplan, Urbion), umožnili vypracovať viaceré podkladové elaboráty, postačujúce pre definovanie zásad riešenia dopravných vzťahov, ich prerozdeľovania a prideľovania na dopravnú infraštruktúru. Na nich bolo cenné najmä to, že na základe znalosti množstva zahraničných materiálov, sa tieto aj tvorivo aplikovali na naše, často veľmi odlišné podmienky a overovali sa v praxi.

Vo väzbe na stavebný zákon boli spracované viaceré metodické pokyny, podrobne definujúce v textovej, tabuľkovej a grafickej časti taktiež rozsah a podrobnosť riešenia dopravy v jednotlivých stupňoch a druhoch územnoplánovacej dokumentácie. Na ne nadväzovali rezortné pokyny DID a V DID. Viaceré odborné semináre, zaoberajúce sa problematikou riešenia problémov dopravy, osobitne v sídlach, potvrdili z viacerých stránok vhodnosť jednotiacej „inštrukcie“, a súčasne upozornili na jej nedostatky, resp. na potrebu jej ďalšieho rozpracovania. Na základe teoreticko-metodických prác, hlavne viacerých pracovísk ÚDI (žiaľ po r. 1990 postupne rušených) a Dopravoprojektu, v celom Československu vznikali projekty, opierajúce sa o metodiku DID. Svojho času výrazne prispeli k rozvoju mestského dopravného inžinierstva, jeho aplikácii v riešení dopravnej problematiky viacerých, hlavne väčších miest (Praha, Plzeň, Brno, Bratislava, Košice....). Následne však prílišná preferencia rozvoja motoristickej dopravy, s osobitným neriadeným rastom individuálneho motorizmu, v spojení s výraznými zmenami v prestavbe územia (zastavaného i nezastavaného), bez rešpektovania dopravnoinžinierskych kritérií ich vyváženého rozvoja, spôsobujú súčasné narastajúce dopravné problémy, a to prakticky všade.

Postupné úpravy, korekcie a zmeny v stavebnom zákone a jeho vyhláškach za posledných 20 rokov vymazali (nedopatrením?, z neznalosti? zámerne?) taktiež legislatívnu oporu, požadovanú pri tvorbe dopravných vzťahov v rámci spracovávanía dopravných častí ÚPD.

Odstránila sa tým aj požiadavka potreby spracovania DID v zmysle rezortnej „Inštrukcie o DID“ z vyhlášky č. 84/1976 Zb. Zrušením príslušných ministerstiev po r. 1992 účinnosť „Inštrukcie o DID“ (rovnako ako účinnosť VDID) prakticky zanikla.

Potrebné koncepčné riešenie prepravných a dopravných vzťahov, ich účinne prerozdeľovanie a optimálne pridelovanie na príslušný druh dopravy a jej následnú podporu sa väčšinou degraduje iba na málo koncepčné a dopravno-inžiniersky nezdôvodnené „riešenie“ dôsledkov nekoordinovaného rastu dopravy (hlavne cestnej) výstavbu nových cestných trás. Úsilie o zlepšenie daného stavu sa koncentruje nie na odstraňovanie príčin, ale na navrhovanie ďalšieho rozvoja a prestavby cestnej infraštruktúry, hlavne v extravilánoch, so všetkými dôsledkami z toho plynúcimi (kongescie, nehodovosť, zhoršovanie ŽP) pre sídla. V samotných projektoch (napr. DUR) väčších stavieb chýba často zdôvodnenie, prečo sa komplexnejšie a dopredu neanalyzujú a neriešia aj dopravné problémy v širšom záujmovom území, v dotknutých sídlach a neposudzujú sa ich dopady, t.j. aké (negatívne) zmeny a ďalšie zvýšené nároky na ich dopravnú infraštruktúru nové stavby vyvolajú.

V časti tvorby podkladov (ÚPP) pre ÚPD figuruje aj Územný generel dopravy, pričom jeho potreba a význam je v existujúcom platnom stavebnom zákone dostatočne zdôvodnený. Vzhľadom na jeho funkciu a polohu nemôže ale byť plnohodnotnou a komplexnou náhradou DID v jej jednotlivých stupňoch a druhoch, tak ako sú definované v schválenom TP. Podobne ďalší z druhov ÚPP – urbanistická štúdia nemôže dostatočne zastúpiť DID, navyše v praxi sa často spracováva dokonca bez adekvátneho riešenia (posudenia) dopravy príslušným odborníkom!

Pyramidálne usporiadanie DID v TP „Inštrukcia...“ vychádza zo sledovania, prognózovania a následného riešenia všetkých (alebo aj len niektorých) druhov dopravy, so skúmaním ich vzájomnej previazanosti, podmienenosti a možnosti optimálneho prerozdeľovania výkonov, s následným navrhovaním ich infraštruktúry a vybavenosti. Logicky tak na seba nadväzujú jednotlivé druhy DID čo do funkcie a územného vymedzenia: prognóza rozvoja dopravy (pre štát, región, obec), generálny dopravný plán (pre región a obec), plán rozvoja dopravného systému (pre obec a zónu), ktoré majú koncepčný charakter a priamu väzbu na ÚPD. Ďalej štúdia organizácie dopravy a rozvoja dopravného systému (pre región a obec), ročný projekt organizácie a riadenia dopravy (pre región, obec, zónu)) a operatívne návrhy organizácie a riadenia dopravy (pre obec, zónu) sa viažu viac na následnú projektovú dokumentáciu, vzhľadom na podrobnejšie, technické rozpracovanie koncepcií v priemete na príslušnú dopravnú infraštruktúru. Preverovacie dopravnoinžinierske štúdie sa spracúvajú podľa potreby, bez územného či časového obmedzenia, a väčšinou slúžia ako podklad a upresnenie niektorej časti ostatných druhov DID.

Takéto členenie a pomenovanie jednotlivých druhov DID zavádzal už pôvodný rezortný predpis, a k pôvodným názvom sa vrátili aj TP „Inštrukcia o DID“ 1/2012. Dosiaľ sa v praxi s termínmi ako „generálny dopravný plán“ či „riešenie organizácie dopravy“ možno bežne stretnúť, uvádzajú sa v STN a definujú sa aj v novších odborných prekladových publikáciách. Nebol teda dôvod meniť ich.

S cieľom upresniť a spodrobiť obsah a rozsah jednotlivých druhov DID bude treba otvoriť medzi odborníkmi rozsiahlejšiu diskusiu. Jednotlivé, strohé články schváleného elaborátu však k tomu vytvárajú rámec, ktorého naplnenie je závislé aj od požiadaviek zadávateľov ÚPD a DID (napr. na rozsah a zastupiteľnosť dopravných prieskumov), no závisí aj od odborných schopností spracovateľov, ako tieto tézy tvorivo aplikovať. Nemenej podstatnými sú aj možnosti, nároky (finančné, časové, územné) a spôsoby realizácie navrhnutých koncepcií a projektov.

Aké by mohli byť prínosy aplikácie TP „Inštrukcie ..“ pre súčasnú prax? V doteraz spracovávaných stratégiách a makrokoncepciách jednotlivých druhov dopravy často chýba riešenie väzieb a dopadov na ostatné druhy (prerozdelenie výkonov v čase a priestore z hľadiska ich celkovej optimalizácie a znižovania dopadov na ŽP), v DID zahrnuté do komplexnej prognózy rozvoja.

V poslednom období z rôznych dôvodov sa pristupovalo k dopravnému riešeniu ÚPD na úrovni VÚC, ale hlavne na úrovni miest a malých sídel, iba z hľadiska riešenia dopravnej infraštruktúry a vybavenosti. Je to pomerne citlivá problematika, ktorá si zaslúži mimoriadnu pozornosť nielen z odborného hľadiska, ale aj napr. z hľadiska prerozdeľovania financií do dopravy a výsledného efektu ich využívania, dopadov na zníženie kongescií, nehodovosti, či hluku z dopravy.

Potreba zmien pri súčasnom, aj u nás už väčšinou neúnosnom stave dopravy, hlavne v mestách, a úsilie o jej trvalú udržateľnosť si ale vyžadujú efektívnejšie zavádzanie príslušných zásad tvorby dopravnej infraštruktúry z urbanisticko–dopravných hľadísk a zjednotených postupov, aj vo vzájomnej koordinácii rozvoja územia a jeho dopravnej obsluhy, predovšetkým v rámci revízie ÚPD na úrovni ÚP obcí. A tiež ich pokračovanie, až po zmeny v organizácii motorovej dopravy v lokalitách, kde je potrebné preferovať nemotoristickú dopravu a navrhovať rozsiahlejšie obmedzenia pohybu a parkovania pre individuálnu motorovú dopravu.

Aplikácia TP Inštrukcia o DID je len jedným z legislatívnych nástrojov a praktických pomôcok ako takéto ciele postupne dosahovať v praxi. Je logické, že na tento predpis by mali nadväzovať aj ďalšie práce výskumného, metodického a normotvorného charakteru, inovujúce a dopĺňujúce

doterajšie predpisy, STN, návody a rôzne metodické usmernenia, konkrétnejšie sa zaoberajúce riešením jednotlivých druhov dopravy, ich infraštruktúrou a vybavenosťou.

Je treba dúfať, že sa na dlhšiu dobu nestane „TP Inštrukcia o DID“ jediným materiálom, o ktorý sa budú môcť odborníci oprieť.

Záver

Je treba dúfať, že sa na dlhšiu dobu nestane „TP Inštrukcia o DID“ jediným materiálom, o ktorý sa budú môcť odborníci oprieť.

Veríme, že v tejto práci, v súlade so zameraním SZSI, ako nezávislej odbornej dobrovoľnej záujmovej organizácie, a hlavne v spolupráci so SKSI, SAS, SKA a ďalšími odbornými združeniami a ústavmi u nás a v zahraničí, budeme môcť naďalej nejakou formou naďalej pokračovať. Preto autori prosia o zasielanie pripomienok, podnetov a skúseností z aplikáciou predmetného TP v praxi.

(Pozn. Zverejnenie príspevku na web stránkach SZSI a SKSI bolo schválené SSC.)

Autor:

- Ing. Anna Kollárová
- Bratislava, február 2012