

## Tak blízko a tak ďaleko... na infraštruktúre záleží

09.08.2023 Pravda ~ Strana 25 ~ Andrea Elscheková Matisová ~ Rubrika: Názory depeša

Poľsko sa hospodárskou výkonnosťou radí medzi najúspešnejšie štáty strednej Európy. Aj v rámci krajín Vyšehradskej štvorky si za ostatných päť rokov pripisuje najväčší pokrok. Pod úspech sa podpisujú aj masívne investície do infraštruktúry. Len v tomto roku sa počíta s odovzdaním 50 km diaľnic a vyše 200 kilometrov rýchlostných ciest. Hoci geografické podmienky hrajú Poliakom určite do kariet, 10–násobný rozdiel v tempe výstavby oproti Slovensku tým vysvetliť nemožno. O dôležitosti a význame cestných prepojení asi nik nepochybuje. Kvalitná infraštruktúra je katalyzátorom pre rozvoj obchodu, služieb, turizmu, udržanie a tvorbu pracovných miest, prílev investícií, inovácie a v neposlednom rade pomáha medziľudským kontaktom. V skratke, cesty v konečnom dôsledku prinášajú celkový rozvoj a lepšiu kvalitu života. Stále chýbajúca štvorprúdovka medzi Slovenskom a Poľskom nás o tieto príležitosti roky ochudobňuje.

Kľúčová diaľnica D3 na Kysuciach sa síce začala stavať ešte v roku 1997, stále však z celkovej dĺžky 60 km chýba 23, medzi Čadcou a Žilinou. Aktuálny plán dostavby počíta s rokom 2030 a do tohto dátumu je v hre aj využitie eurofondov. Dobudovanie diaľnice D3 určite nie je lokálnym problémom Kysúc, ako sa to niekedy prezentuje, ale strategickou záležitosťou národného záujmu, ktorá má navyše zásadné medzinárodné konzekvencie. Okrem faktu, že D3 je súčasťou Európskeho dopravného koridoru sever – juh Via Baltica – Adriatica a základnej siete TEN–T, trojuholník Kysuce, Ostravsko a južné Poľsko vytvára región takmer s 10 miliónmi obyvateľov a so silným priemyslom s automobilkami Kia, Hyundai a General Motors či desiatkami ich subdodávateľov. Intenzita stavebných prác za našimi hranicami dokazuje, že Poliaci a Česi si plne uvedomujú potenciál regiónu, ako aj význam prepravy v tejto časti Európy. Česká strana finišuje úsek rýchlostnej cesty k Svrčinovcu a Poliaci plánujú do jesene 2024 odovzdať chýbajúcich 50 km S1 k štátnej hranici s pripojením na našu nedokončenú D3. Na Kysuciach tak hrozí ešte väčší nápor dopravy, pričom už dnes autá stoja v hodinových kolónach.

Problém máme aj na východe Slovenska, konkrétne s rýchlostnou cestou R4, ktorá je súčasťou medzinárodného koridoru Via Carpathia spájajúceho sever Poľska a Pobaltie s juhom Európy. Ide o chrbtovú kosť tzv. Trojmorja, prepojenia Baltiku so Stredozemným a s Čiernym morom, alebo pre lepšiu predstavu, územia spájajúceho 125 miliónov ľudí. Cesta má navyše z hľadiska vojenskej mobility aj dôležitý bezpečnostný rozmer. Pri realizácii „nášho“ 70–kilometrového úseku medzi Prešovom a Svidníkom a ďalej na štátnu hranicu s Poľskom sme v porovnaní so susedmi opäť vo výraznom časovom sklze. Maďarsko svoj úsek už dokončilo a Poľsko avizuje pripojenie k slovenskej hranici o tri roky, najneskôr do roku 2027. Domáci optimisticko–realistický scenár počíta s rokmi 2030/2032, pričom na viacerých úsekoch sme dnes ďaleko od začatia realizácie a chýba aj financovanie nateraz plánované ako projekt verejno–súkromného partnerstva.

Do tretice, Poliaci sa k našej hranici približujú aj na Orave, kde sa má na hraničný priechod v Chyžnom napájať najdlhšia rýchlostná cesta Poľska S7 vedúca z Gdanska cez Varšavu a Krakov na štátnu hranicu v celkovej dĺžke vyše 700 km. Štafetu z hranice, z Trstenej má prevziať naša R3 cez Oravu, Martin, Zvolen a Šahy smerom na Maďarsko. Ostatné správy z výstavby úseku Tvrdošín – Nižná, ktorý má odbremeniť roky neúnosnú dopravu a zlepšiť život Oravcov, však opäť nepotešili. Stavba mešká niekoľko mesiacov s novým termínom dokončenia v roku 2024. Tým sa ale problém nekončí. Aby bol prechod Oravou plynulý, oravská časť R3 potrebuje dobudovať ďalších päť úsekov!

Spojenie s našim druhým najväčším susedom, s ktorým zdieľame 541 km hranice, komplikuje aj skutočnosť, že v prevádzke sú len tri cestné prepojenia bez hmotnostného obmedzenia – v Trstenej,

vo Vyšnom Komárniku a v Skalitom. Je zrejme, že tento stav je nedostatočný a nezodpovedá existujúcim požiadavkám. Z dopravného i geografického hľadiska si urgentne pýta riešenie hraničný priechod v Mníšku nad Popradom/ Piwniczna. Hoci nad hraničnou riekou je postavený nový most s potrebnou nosnosťou pre nákladný tranzit, cesta na Starú Ľubovňu a ďalej do Prešova je v havarijnom stave a pre nákladné vozidlá nezjazdná. Roky sme nedokázali nájsť nevyhnutných cca 350 miliónov eur na jej rekonštrukciu, pričom na oveľa menej zmysluplné aktivity sa peniaze zo štátneho rozpočtu vždy našli. V praxi to potom vyzerá tak, že 22–kilometrový úsek kamióny obchádzajú 180 km.

Čo dodať na záver?

Dopravná infraštruktúra a dopravné spojenia sú neuralgickým bodom slovensko–poľskej relácie. Na našej strane je veľmi veľa zameškaného. Unikajú nám príležitosti, stávame sa ostrovom a zároveň dopravným lievikom, nehovoriac o reputácii v očiach susedov. Dobiehať zameškané je preto politickou, ekonomickou a dnes už aj bezpečnostnou nevyhnutnosťou. Príklad Poľska inšpiruje.

Andrea Elscheková Matisová, veľvyslankyňa SR v Poľsku

Zdroj:

<https://nazory.pravda.sk/depesa/clanok/677339-tak-blizko-a-tak-daleko-na-infrastrukture-zalezi/>