

Vysoká škola logistiky o. p. s.

**Dopravná infrastruktúra vybraného
regiónu**

(Bakalárska práca)

Přerov 2022

Ladislav Petrik



**Vysoká škola
logistiky**
o.p.s.

Zadání bakalářské práce

student	Ladislav Petrik
studijní program	LOGISTIKA
obor	Logistika v dopravě

Vedoucí Katedry bakalářského studia Vám ve smyslu čl. 22 Studijního a zkušebního řádu Vysoké školy logistiky o.p.s. pro studium v bakalářském studijním programu určuje tuto bakalářskou práci:

Název tématu: Dopravní infrastruktura vybraného regionu

Cíl práce:

Zhodnotit stav dopravní infrastruktury vybraného regionu, identifikovat případné nedostatky a navrhnout opatření na jejich eliminaci.

Zásady pro vypracování:

Využijte teoretických východisek oboru logistika. Čerpejte z literatury doporučené vedoucím práce a při zpracování práce postupujte v souladu s pokyny VŠLG a doporučeními vedoucího práce. Části práce využívající neveřejné informace uveďte v samostatné příloze.

Bakalářskou práci zpracujte v těchto bodech:

Úvod

1. Dopravní infrastruktura jako součást dopravních systémů
2. Analýza dopravní infrastruktury regionu Podunajsko
3. Návrh na zlepšení dopravní infrastruktury
4. Zhodnocení návrhů

Závěr

Rozsah práce: 35 – 50 normostran textu

Seznam odborné literatury:

HLAVOŇ, Ivan a kol. Dopravní a spojová soustava. Přerov: Vysoká škola logistiky, 2010. ISBN 978-80-87179-12-3.

HLAVOŇ, Ivan a Blanka KALUPOVÁ. Dopravní a spojová soustava 2. řerov: Vysoká škola logistiky, 2010. ISBN 978-80-87179-53-6.

RAJČÁKOVÁ, Eva. Regionálny rozvoj a regionálna politika. Bratislava: Univerzita Komenského, 2005. ISBN 80-2232-038-2.

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Blanka Kalupová, Ph.D.


Datum zadání bakalářské práce:


31. 10. 2021

Datum odevzdání bakalářské práce:

6. 5. 2022

Přerov 31. 10. 2021


Ing. et Ing. Iveta Dočkalíková, Ph.D.
vedoucí katedry


prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.
rektor

Čestné prehlásenie

Prehlasujem, že predložená bakalárska práca je pôvodná a že som ju vypracoval samostatne. Prehlasujem, že citácia použitých prameňov je úplná a že som v práci neporušil autorské práva v zmysle zákona č. 121/2000 Sb., o autorskom práve, o právach súvisiacich s právom autorským a o zmene niektorých zákonov (autorský zákon), v znení neskorších predpisov.

Prehlasujem, že som bol taktiež oboznámený s tým, že sa na moju bakalársku prácu plne vzťahuje zákon č. 121/2000 Sb., o autorskom práve, o právach súvisiacich s právom autorským a o zmene niektorých zákonov (autorský zákon), v znení neskorších predpisov, hlavne § 60 – školné dielo. Beriem na vedomie, že Vysoká škola logistiky o. p. s. nezasahuje do mojich autorských práv použitím mojej bakalárskej práce pre pedagogické, vedecké a prezentačné účely školy. V prípade ak použijem svoju bakalársku prácu alebo poskytnem licenciu k jej využitiu, som si vedomý povinnosti informovať pred tým o tejto skutočnosti Vysokú školu logistiky o. p. s. prorektora pre vzdelávanie.

Prehlasujem, že som bol poučený o tom, že bakalárska práca je verejná v zmysle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o zmene a doplnení ďalších zákonov (zákon o vysokých školách), v znení neskorších predpisov, hlavne § 47b. Taktiež dávam súhlas Vysokej škole logistiky o. p. s. k sprístupneniu mnou spracovanej bakalárskej práce v jej tlačenej i elektronickej verzii. Súhlasím s prípadným použitím tejto práce Vysokou školou logistiky o. p. s. pre pedagogické, vedecké a prezentačné účely.

Prehlasujem, že odovzdaná tlačaná verzia bakalárskej práce, elektronická verzia na odovzdanom optickom médiu a verzia nahraná do informačného systému sú totožné.

V Přerove, dňa 6. 5. 2022

.....
podpis

Pod'akovanie

Na tomto mieste, by som rád poďakoval mojej vedúcej bakalárskej práce pani Ing. Blanke Kalupovej, Ph.D. Chcel by som jej vyjadriť vďaku za jej cenné rady, odbornú pomoc, ochotu a trpezlivosť pri spracovaní mojej bakalárskej práce. Ďalej ďakujem svojej rodine za podporu počas celého štúdia.

Anotácia

V bakalárskej práci je spracovaná problematika týkajúca sa dopravnej infraštruktúry regiónu Podunajsko, ktorý sa skladá z okresov Dunajská Streda, Komárno a Nové Zámky (južná časť okresu). V prvej časti práce je uvedené teoretické východisko k danej problematike, v analytickej časti je spracovaná analýza dopravnej infraštruktúry cestnej, železničnej, vodnej a leteckej dopravy. Pozornosť je venovaná najmä infraštruktúre cestnej a železničnej dopravy. Následne je uvedený návrh na zlepšenie a jeho zhodnotenie.

Kľúčové slová

dopravná infraštruktúra, región Podunajsko, cestná komunikácia, železničná trať

Annotation

The presented bachelor thesis focuses on the transport infrastructure of the Danube region, which consists of the districts of Dunajská Streda, Komárno and Nové Zámky (southern part of the district). The first part of the thesis presents a theoretical basis for the issue, in the analytical part is an analysis of transport infrastructure of road, rail, water and air transport. Particular attention is paid to road and rail transport infrastructure. The following is a proposal for improvement and its evaluation.

Keywords

transport infrastructure, Danube region, roads, railway

Obsah

Úvod	8
1 Dopravná infraštruktúra ako súčasť dopravných systémov	9
1.1 Doprava	9
1.2 Dopravná infraštruktúra	13
1.2.1 Dopravné cesty a zariadenia	13
1.2.2 Črty dopravnej infraštruktúry	14
1.2.3 Efekty dopravnej infraštruktúry	15
1.3 Dopravná infraštruktúra cestnej dopravy na Slovensku.....	16
1.4 Dopravná infraštruktúra železničnej dopravy na Slovensku.....	18
2 Analýza dopravnej infraštruktúry regiónu Podunajsko	23
2.1 Základná charakteristika regiónu	23
2.2 Región Podunajsko z hľadiska dopravnej infraštruktúry Slovenska.....	24
2.3 Analýza dopravnej infraštruktúry regiónu	26
2.3.1 Infraštruktúra cestnej dopravy	26
2.3.2 Infraštruktúra železničnej dopravy	32
2.3.3 Infraštruktúra vodnej dopravy	36
2.3.4 Infraštruktúra leteckej dopravy	39
3 Návrh na zlepšenie dopravnej infraštruktúry	40
3.1 Zhodnotenie analýzy v kapitole 2	40
3.2 SWOT analýza	41
3.3 Návrhy na zlepšenie	46
4 Zhodnotenie návrhov	49
Záver	51
Zoznam zdrojov	52
Zoznam skratiek	54
Zoznam grafických objektov	55
Zoznam príloh	56

Úvod

Životná úroveň sa neustále zvyšuje, a aj to je dôvodom prečo sa zvyšuje cena cestnej dopravy. V súčasnosti sa cena zvyšuje neovplyvniteľne kvôli zvyšovaniu cien pohonných hmôt, čo má na svedomí vojnový stav na Ukrajine. Zvyšujúca sa životná úroveň si vyžaduje modernizáciu a neustále rozširovanie kapacity cestnej siete. Na to aby sa hospodárstvo daného štátu mohlo rozvíjať a napredovať je potrebná kvalitná dopravná infraštruktúra, a to aj z pohľadu zahraničných investorov. Cestná doprava má ešte stále rozhodujúci podiel na trhu. Aj to je dôvodom nárastu dopravnej zápchy a to najmä na hlavných cestných trasách a v mestách má za následok negatívny dopad na životné prostredie a zdravie obyvateľstva. Z týchto dôvodov je veľmi dôležité, aby dopravná infraštruktúra bola kvalitná, navrhnutá správne a prispôsobená nielen podmienkam, ktoré daný región má ale mala na zreteli aj ochranu životného prostredia.

Bakalárska práca sa venuje problematike dopravnej infraštruktúry vo vybranom regióne, ktorým je Podunajsko. Cieľom práce je zhodnotiť stav dopravnej infraštruktúry vybraného regiónu Podunajsko, identifikovať prípadné nedostatky a navrhnúť opatrenia na ich elimináciu. Následne navrhované opatrenia zhodnotiť.

Predložená práca je rozdelená do štyroch kapitol

V prvej kapitole je na základe informácií z odbornej literatúry a teoretických znalostí získaných počas štúdia na vysokej škole spracované teoretické východisko pre riešenie zadania bakalárskej práce. Pozornosť je sústredená na ozrejenie základných pojmov, podstaty dopravných systémov a problematiku dopravnej infraštruktúry.

V ďalšej časti práce je na základe pozorovania a získavania informácií spracovaná charakteristika vybraného regiónu Podunajsko a analýza dopravnej infraštruktúry tohoto regiónu. Na základe zhodnotenia analýzy sú tu spracované návrhy na zlepšenie súčasného stavu a ich zhodnotenie.

1 Dopravná infraštruktúra ako súčasť dopravných systémov

Doprava je práve jedným z kľúčových faktorov rozvoja každej jednej modernej spoločnosti a ekonomiky, ale pritom sama o sebe nie je cieľom ale prostriedkom predpokladu k dosiahnutiu regionálnej a sociálnej súdržnosti, a hospodárskeho rozvoja.

1.1 Doprava

Definícia pojmu doprava na teoretickej úrovni v rôznych obmenách a je veľmi zřejmé, že jednotliví autori uvádzajú síce viac odlišných definícií, ale ich základná podstata je skoro vždy rovnaká. Doprava je definovaná ako činnosť, ktorá je spätá s cieľavedomým premiestňovaním hmotných statkov alebo osôb v rôznych časových, objemových a priestorových súvislostiach a to za použitia rôznych dopravných prostriedkov, technológií. Doprava je práve tá, s ktorou sú spojené iné činnosti, ako napríklad veľmi podstatný obchod a obchodovanie. [1]

Na druhej strane môže byť doprava chápaná ako premiestňovanie hmotných statkov a osôb z daného východiskového bodu do daného cieľového miesta. Produktom dopravy je preprava. Doprava uspokojuje jednu zo základných potrieb dnešného človeka, t. j. mobilitu človeka, bez ktorej si súčasné fungovanie nevieme ani predstaviť. Je tu priama závislosť v rozvinutej del'be práce, ktorá má následne vyššie nároky na kapacitu dopravy. Avšak súčasne stúpajú nároky na kvalitu, presnosť, spoľahlivosť, bezpečnosť a rýchlosť dopravy (prepravy), pričom nie je jednoduché dané nároky plne uspokojiť. [2]

V hospodárstve má doprava špecifické postavenie, ktoré vyplýva z jej charakteru a funkcie. Je možné skonštatovať, že je to samostatné výrobné odvetvie, pri ktorom sa tak ako v poľnohospodárstve a priemysle produkuje nová hodnota, aj keď nie vo forme nového hmatateľného produktu. Na rozdiel od iných odvetví je doprava charakteristická viacerými zvláštnosťami. Produkcia predstavuje prepravu tovaru a osôb v priestore, kedy produkcia a spotreba prebiehajú v jeden moment. Bez dôležitého činiteľa a to dopravy, by nemohla byť vykonávaná výroba v poľnohospodárstve ani v priemysle a nemohlo by dôjsť k používaniu ich produktov. Aj z týchto dôvodov je moderná a plne fungujúca doprava predpokladom dobrého rozvoja vyspelej ekonomiky.[3]

Jednotlivé druhy dopravy tvoria dopravnú sústavu vymedzeného územia (napr. dopravná sústava regiónu, dopravná sústava kraja, dopravná sústava štátu).

Dopravu je možné rozdel'ovať podľa rôznych kritérií:

1. Podľa premiestňovaného objektu prepravy sa rozlišuje:

- osobná doprava,
- nákladná doprava.

2. Podľa typu dopravnej komunikácie a používaných dopravných prostriedkov sa doprava delí na:

- cestnú dopravu,
- dráhovú dopravu (železničná, električková a iné),
- vodnú dopravu (vnútrozemská, námorná),
- vzdušnú dopravu,
- kombinovanú dopravu,
- nekonvenčnú dopravu (napr. potrubná, pásová).

3. Podľa obsluhovaného územia:

- vnútroštátna doprava,
- medzinárodná doprava.

4. Podľa možnosti prístupu k doprave:

- verejná,
- neverejná (individuálna) doprava.

5. Podľa pravidelnosti:

- pravidelnú dopravu,
- nepravidelnú dopravu.

6. Podľa prostredia v ktorom je realizovaná sa delí na:

- podzemnú dopravu,
- pozemnú dopravu,
- nadzemnú dopravu,
- viacúrovňovú dopravu. [4]

Rozdelenie dopravy podľa vybraných kritérií je spracované v tabuľke 1.1.

Tab. 1.1 Rozdelenie druhov dopravy z viacerých hľadísk

Podľa priestoru, v ktorom sa nachádza dopravná cesta	pozemná	cestná pozemná
		železničná
		nemotorová
	vodná	vnútrozemská
		pobrežná
		námorná
letecká		
Podľa predmetu a spôsobu dopravy	osobná	individuálna
		hromadná
	nákladná	verejná
		na vlastný účet
Podľa územného rozdelenia dopravných systémov	mestská, miestna	
	vnútroštátna, regionálna	
	medzinárodná	
Podľa vzťahu zdroja a cieľa dopravy vzhľadom k územiu	vnútorná	
	vonkajšia	
	tranzitná	

Zdroj: [3].

Doprava je chápaná ako prostriedok uspokojovania potrieb, ktoré nemôžu byť uspokojené na mieste. Výraz doprava obsahuje všetky fyzické miesta aj k tomu používané nástroje ako napríklad pešie cesty, vozidlá, infraštruktúru, zdroje, energiu, a iné pomocné prostriedky. Doprava má dôležitý význam a je podstatným prvkom pre hospodárstvo každého štátu a obyvateľstvo.

Mobilita hrá dôležitú rolu pre vnútorný trh a pre zvyšujúcu sa životnú úroveň občanov, pretože majú možnosť voľne sa pohybovať. Stav dopravy je ukazovateľom hospodárskeho rastu prípadne stagnácie alebo recesie v neposlednom rade vytvára pracovné miesta.

Doprava mení reliéf krajiny. Cesty, železnice a kanály krajinu rozdeľujú ale na druhej strane spájajú mestá a obce a umožňujú tak vzájomný obchod a komunikáciu medzi ľuďmi navzájom. Negatívne vplýva na životné prostredie práve vtedy, keď doprava svojím procesom a zariadeniami znečisťuje, kontaminuje a devastuje. [5]

Z hľadiska dopravných systémov má významné postavenie v dopravnej sústave cestná doprava. Cestná doprava zahŕňa všetku dopravu po pozemných komunikáciách, uskutočňovanú nezávislými dopravnými prostriedkami – cestnými vozidlami, prípadne aj závislými dopravnými prostriedkami (so závislosťou od trolejového vedenia). Jej účelom je premiestňovanie osôb a tovaru nielen po pozemných komunikáciách, ale aj po dopravných plochách a vo voľnom teréne. Cestným dopravným prostriedkom sa rozumie cestné motorové alebo prípojné vozidlo, používané na prepravu osôb alebo tovaru, prípadne na osobitné účely a služby. Cestná doprava patrí medzi klasické odvetvia dopravy. Nie je obmedzená miestom nakládky a vykládky, preto jej základnou charakteristickou vlastnosťou je, že umožňuje prepravu „z domu do domu“. Charakteristická pre cestnú dopravu je jej veľká územná rozptýlenosť, možné prerušenie dopravného procesu, hustá sieť pozemných komunikácií, úspora času a nákladov pri preprave na kratšie vzdialenosti, možnosť prepravy špeciálnych tovarov, prispôbivosť času odovzdania tovaru príjemcovi. Medzi nevýhodu môžeme zaradiť obmedzenú schopnosť nakládky, menšiu kapacitu ložného priestoru, ďalej vyradenie daných druhov nebezpečného tovaru z prepravy, tak isto aj závislosť od počasia a dopravnej situácie na cestách, dopravná nehodovosť.

Nákladná cestná doprava sa uplatňuje vo všetkých odvetviach národného hospodárstva a v oblasti služieb. Napríklad v stavebníctve slúži na prepravu zemín, stavebného materiálu a pod., v poľnohospodárstve a pri zbere úrody, pri zásobovaní veľkoobchodných skladov. Až 80% tovaru sa prepravuje na krátke vzdialenosti do 150 km, kde pre ich dopravu neexistuje iná alternatíva ako cestná doprava.

Okrem priamej prepravy zabezpečuje cestná doprava zvoz a rozvoz tovaru zo železničných staníc a prístavov. Malá kapacita ložného priestoru vozidla je pre zásobovanie a rozvoz tovaru výhodná. Nevýhodnou a pre životné prostredie neúnosnou sa nákladná cestná doprava stáva pri zlom plánovaní – ak je priveľa prázdnych jász a ak sa používajú priveľké vozidlá vzhľadom na požiadavky zákazníkov, tak isto ako nevýhodou je vysoká nehodovosť na pozemných komunikáciách. [5]

1.2 Dopravná infraštruktúra

Doprava je životne dôležitá pre dobré fungovanie hospodárskych činností a kľúčom k zabezpečeniu sociálneho blahobytu a súdržnosti obyvateľstva. Doprava zabezpečuje každodennú mobilitu ľudí a je kľúčová pre výrobu a distribúciu tovaru. Dopravné cesty a zariadenia

Dopravnú infraštruktúru tvoria:

- dopravné cesty – na nich sa uskutočňuje pohyb dopravných prostriedkov (umele vybudované sú cesty a železnice, prirodzené sú moria, oceány a iné),
- dopravné zariadenia – dopravné stavby a iné súčasti statickej dopravy (prístavy, letiská, parkoviská a iné).

Infraštruktúra zahŕňa prístavy, prístavy a letiská, cestné, železničné a potrubné siete, sklady a zariadenia spojené s týmito sieťami a verejné a súkromné dopravné služby, ktoré na nich fungujú. Fyzické komponenty dopravnej infraštruktúry zahŕňajú mosty, tunely, chodníky, železničné trate, priepusty, prístaviská, odbavovacie plochy a potrubia. Tieto prvky sú umiestnené na zemi alebo nad alebo pod úrovňou zeme – ale vždy sú spojené so zemou alebo sú k nej pripojené. Môžu existovať v odrezkoch alebo násypoch alebo na prirodzenom povrchu. [6]

Dopravná infraštruktúra je cenným aktívom. Cestné aktíva vlastní a spravujú všetky úrovne vlády, ale za hlavný podiel týchto aktív je priamo zodpovedná miestna samospráva. Dopravné prostriedky majú inžiniersku a ekonomickú životnosť v rozmedzí od desaťročí (pre cestné značenie) do 2–3 desaťročí v prípade vozoviek a železničných tratí a po niekoľko desaťročí (alebo dlhšie) v prípade mostov a tunelov. To znamená, že väčšina cestného majetku bude počas životnosti vystavená vplyvom zmeny klímy, a preto je pri návrhu, správe a údržbe majetku nevyhnutné prispôsobenie sa meniacim sa klimatickým podmienkam.

Dopravné systémy sú uznávané ako jeden z hlavných systémov kritickej infraštruktúry v akomkoľvek hospodárstve, pričom sú vystavené nepriaznivým vplyvom extrémneho počasia, klimatických zmien, prírodných katastrof a incidentov spôsobených človekom a katastrofami. Okrem toho, dopravné siete a najmä cestná sieť sú životne dôležitými faktormi, ktoré umožňujú regionálnu ekonomiku a plnohodnotný život obyvateľstva. Dopravné systémy patria do množiny distribuovaných infraštruktúrnych systémov,

pretože ich infraštruktúrne komponenty sú prepojené a rozmiestnené po celom regióne. Fyzické komponenty systému existujú v prepojenej sieti, ktorá pokrýva tento región a umožňuje pohyb ľudí, vozidiel a tovaru v rámci regiónu. Fyzikálne prvky teda podliehajú prevládajúcim environmentálnym a klimatickým podmienkam oblasti. Pozemné dopravné systémy – cestná a železničná – vyžadujú na svoju činnosť prepojené fyzické aktíva. Vodná doprava si okrem prístavov vyžaduje určité fixné aktíva (napr. plavebné komory a kanály). Letecké systémy si vyžadujú letiskové zariadenia, ale inak žiadne fixné spojovacie aktíva okrem služieb a zásobovania pozemnými systémami, a preto sú na nich nezávislé. [7]

1.2.1 Črty dopravnej infraštruktúry

Infraštruktúra je súhrn základných zariadení a inštitúcií spoločne s ich zabezpečením, poskytuje služby, ktoré sú nevyhnutné pre dostatočné fungovanie hospodárstva vo vzťahu k určitej oblasti alebo sfére činností. Je zrejmé, že každá jedna ekonomika funguje na lepšej úrovni, čím lepšie je vybavená jednotlivými zložkami infraštruktúry. Hlavnou zložkou spoločensko-ekonomickej infraštruktúry daných jednotlivých krajín alebo oblastí sú dopravné zariadenia a inštitúcie, ktoré vykonávajú výmenu informácií, statkov, tovarov, služieb a ľudí v spoločenskom procese sociálno-ekonomického rozvoja. Práve infraštruktúra je tá, ktorá umožňuje fungovanie hospodárstva, vytvára podmienky a taktiež podnecuje jeho rozvoj.

Infraštruktúra dopravy zastrešuje väzby v teritoriálnom priereze a spája jej jednotlivé prvky: osídlenie, výrobu a prírodné strediská, spája miesta ponuky s miestami dopytu, umožňuje teritoriálnu del'bu práce a z nej vyplývajúce výrobné kooperácie, ako i využívanie hospodárskych a spoločenských hodnôt prírodného prostredia. Je veľmi dôležité investovanie do infraštruktúrnych zariadení, nakoľko tie otvárajú a sprístupňujú územie pre jeho hospodársky rozvoj bez ohľadu na to, kedy budú investície realizované. Avšak na druhej strane nedostatočné zastrešenie infraštruktúry brzdí rozvoj hospodárstva a môže sa dokonca stať bariérou jeho budúceho rozvoja. Z toho vyplýva, že bez určitej minimálnej infraštruktúry dopravy sa nedá investovať do iných oblastí hospodárstva. Stáva sa, že sa nájdu dôsledky nedostatočne rozvinutej infraštruktúry, ktoré sa môžu prejaviť a to takou formou, že spomalí až môže úplne zabrzdiť úroveň spoločensko-ekonomického rastu daného štátu alebo regiónu. Nie je možné, aby nastal vývoj zmeny a výroby bez existujúcej, dobre fungujúcej dopravy, limitovanej rozvojom jej

infraštruktúry. Nakoniec je možné skonštatovať, že doprava je služba spoločnosti ale nielen to, ale je život podmieňujúcim článkom urbanizovaného priestoru.[1]

1.2.2 Efekty dopravnej infraštruktúry

Infraštruktúra dopravy vytvára efekty, ktoré môžu byť jednak hodnotovo merateľné a aj rýchlo pociťované (ako napr. úspory získané z titulu zníženia nákladov dopravy, zvýšenie bezpečnosti dopravy, zvyšovanie prevádzkovej rýchlosti a iné). Ale na druhej strane môžu byť aj ťažšie hodnotovo merateľné. Efekty, ktoré sú ťažšie hodnotovo merateľné ale sú veľkým a uznávaným spoločensko-ekonomickým významom, sú nasledovné:

- spoločensko-ekonomická aktivizácia územia a to najmä málo rozvinutých častí,
- sprístupnenie ale aj otvorenie nových trhov pre export aj import;
- tranzitný rozvoj,
- nárast kooperácie a rozdelenie práce,
- uvoľnenie zásob pracovnej sily a to z oblasti prebytkových do oblasti deficitných,
- rozvíjanie rekreácie a turistiky,
- otvorenie a rozšírenie nových možností a prístupov nových kultúrnych oblastí. [8]

Kvalitná dopravná infraštruktúra v danom území môže podľa dostupnej literatúry ovplyvniť:

- výrobu,
- časť vstupov, ktoré vstupujú do výroby,
- podnikanie a jeho produktivitu v danom štáte. [9]

Podľa dostupnej literatúry vložený dolár a to každý jeden v USA do verejných investícií spôsobuje ďalšie dodatkové investície súkromných sektorov v tomto priestore, a to vo výške 0,45 USD. To má za následok, že jedno percentný rast hodnoty obecnej infraštruktúry smeruje k 0,54% vzostupu zamestnanosti v určitom regióne. Následne sa zvyšujú úspory nákladov na riadenie práce jedného podniku s ostatnými a to vďaka zvyšovaniu sídelného útvaru. Výsledkom je, že v sídelnom útvare je potom viac výrobných a kooperujúcich spoločností. Tým pádom úspora na riadenie spolupráce je v závislosti od kvality určitých dopravných prepojení a poklesu časových strát na prepravu. [6]

Rozmach a napredovanie dopravnej infraštruktúry dopravy neprináša len pozitívne efekty ale rozvoj má za následok aj určité negatívne spoločensko-ekonomické efekty. Veľkým negatívom môže byť vysoká fondová a investičná náročnosť ekonomickej infraštruktúry dopravy. Tá potom citelne zaťažuje národný dôchodok jednotlivých krajín. Ako ďalšie negatívum môžem spomenúť malú návratnosť nákladov, ktoré sa do nej investujú. Ďalším negatívom so sebou napredovanie infraštruktúry prináša je aj negatívny vplyv na životné prostredie, neustále znižovanie rozsahu pôdy pre poľnohospodárstvo a lesníctvo, ale aj znečisťovanie okolitého prostredia stúpajúcimi emisiami splodín a únikom olejov, ďalej nadmerný hluk, zníženie hladiny vody pri regulácii riek pre dopravné účely a iné negatívne vplyvy, ktoré sú dôsledkom zvyšovaniu ohrozenia až narušenia ekologickej stability. Ale keď sa zoberú do úvahy negatívne efekty a straty, ešte stále ich prevyšujú pozitívne efekty, ktoré plynú z dopravnej infraštruktúry, pretože straty pri nedostatočnom rozvoji dopravnej infraštruktúry by boli jednoznačne vyššie. Jej nedostatočný rozvoj by mal vplyv na zníženie efektívnosti ostatných článkov, a to by malo vplyv na celé národné hospodárstvo. Môže sa stať, že správne a kvalitne vybudovaná dopravná infraštruktúra pozitívne vplyva na chod celého hospodárstva. Ale môže sa stať aj to, že je tu aj závislosť opačná, keď hospodárstvo značne pôsobí na rozvoj a fungovanie dopravy v budúcnosti, a tým aj jej infraštruktúry. Nedocenený význam rozvoja dopravnej infraštruktúry, alebo jej nedostatočný a nízky dynamický rozvoj v pomere k ostatným článkom a prepravným potrebám, znižuje ďalej možnosť rozvoja ostatných odvetví národného hospodárstva v určitej krajine. [10]

1.3 Dopravná infraštruktúra cestnej dopravy na Slovensku

V celosvetovom merítku slúži dnes dopravná infraštruktúra na to aby sa zvládli všetky prepravné a to kompletne. Literatúra uvádza, že stupeň prepojenia zodpovedá danému stupňu vývoja hospodárstva, a zároveň je meradlom. Môžem skonštatovať, že sídelná časť v území je v súčasnosti prepojená aspoň cestnou komunikáciou na inú sídelnú časť. A aj to je dôvodom, prečo kvalita prepravy z regiónu do sídelného útvaru a medzi regiónmi je závislá od kvality dopravného systému. Aj to je dôvodom, že pri stále sa zvyšujúcej automobilizácii, ktorá nastáva v infraštruktúre ciest, dostávajú do popredia diaľnice. [7]

Rozdelenie cestných komunikácií

Z hľadiska dopravného významu je rozdelenie cestných komunikácií podľa STN 736101.

1. Cestné komunikácie sa podľa dopravného významu rozdeľujú na:

- diaľnice „D“;
- rýchlostné cesty „R“;
- cesty I. triedy;
- cesty II. triedy;
- cesty III. triedy.

Časť cestných komunikácií, a to na podklade rôznych medzinárodných dohôd, tvorí sieť, ktorá je označovaná ako „E“. Medzinárodné dohody v takomto prípade upravujú a viažu priestorové usporiadanie, parametre a aj príslušné kategórie, medzinárodnej cestnej komunikácie.

2. Podľa profilu premávky sa cestné komunikácie delia na:

- cesty s neobmedzeným prístupom (C);
- cesty s obmedzeným prístupom: - diaľnice (D);
- rýchlostné cesty (R).

3. Podľa imania a majetkovej správy sa cestná sieť delí na:

- Cesty I. triedy - vo vlastníctve štátu a jeho správe až na rôzne výnimky sú cesty I. triedy. Vo vlastníctve a správe mesta sú na území Bratislavy.
- Cesty II. a III. triedy – dané cesty sú vo vlastníctve a správe VÚC, t. j. samosprávnych krajov. Vo vlastníctve mesta a v jeho správe sú na území Bratislavy. Ďalej cesty II. a III. triedy nachádzajúce sa na území mesta Košice sú v správe a vo vlastníctve mesta.
- Postupom času a to dňom 1.2.2005, prešli diaľnice, rýchlostné cesty a časť ciest I. triedy vznikom Národnej diaľničnej spoločnosti a. s., do jej vlastníctva a správy.
- Cesty, ktoré prechádzajú cez hraničné priechody sú vo vlastníctve Colnej správy.
- Určenie základných kategórií a povolených maximálnych jazdných rýchlostí na určitých cestných komunikáciách, s tým súvisí rozdelenie cestných komunikácií na základe dopravného významu.

Medzi dráhy sa radia:

- koľajové dráhy,
- lanové dráhy,
- trolejbusové dráhy.

Koľajovými dráhami sú železničné dráhy, špeciálne a električkové dráhy. Železničné trate a vlečky sú železničnými dráhami.

Železničné trate tvoria základ dopravnej infraštruktúry železničnej dopravy.

- Na zámery a účely železničnej dopravy tvoria železničné trate dopravnú cestu železničným vozidlám. Na **hlavné a vedľajšie** trate, sa podľa vybavenia, účelu a významu, členia železničné trate. Na medzinárodnú dopravu a na zaistenie celoštátnej dopravnej obslužnosti slúžia hlavné železničné trate z kritéria dopravného významu. Kým, na mestské a prímestské dopravné služby, na zabezpečenie regionálnej dopravnej obslužnosti slúžia vedľajšie železničné trate.
- Na účely prekládky, vykládky a nakládky tovaru v skladoch, spoločnostiach, v prístavoch a termináloch sa používa **vlečka**. Vlečkou je železničná dráha vďaka inej vlečky alebo priamo zaústená do železničnej trate.
- Na mestskú a prímestskú verejnú osobnú dopravu je vyčlenená **špeciálna koľajová dráha**. Hlavne na metro a mestské a prímestské rýchlodráhy. Môže byť ako aj železničná dráha nezapojená do železničnej trate, pričom je len pre **miestne** alebo pre turistické potreby, hlavne miestne úzkorozchodné **dráhy**.
- Železničná sieť je súhrnom železničnej trate, terminálov, staníc a rôznych druhov pevných zariadení, pričom všetky sú potrebné na zabezpečenie bezpečnej a nepretržitej prevádzky železníc.

Na Slovensku železničné trate nie sú v 100% stave a taktiež potrebujú modernizáciu. Stavebná dĺžka, t. j. celková dĺžka tratí Železníc SR je 3 658 km, z toho jednokoľajné trate majú dĺžku 2 640 km, dvoj- a viackoľajné 1 019 km, trate normálneho rozchodu merajú 3 509 km, širokorozchodné 99 km, úzkorozchodné 50 km, počet výhybiek je 8 767, počet mostov 2 283, tunelov 76. Tak isto obsahuje konvenčné železničné trate v trasách určených transeurópskou dopravnou sieťou TEN-T.



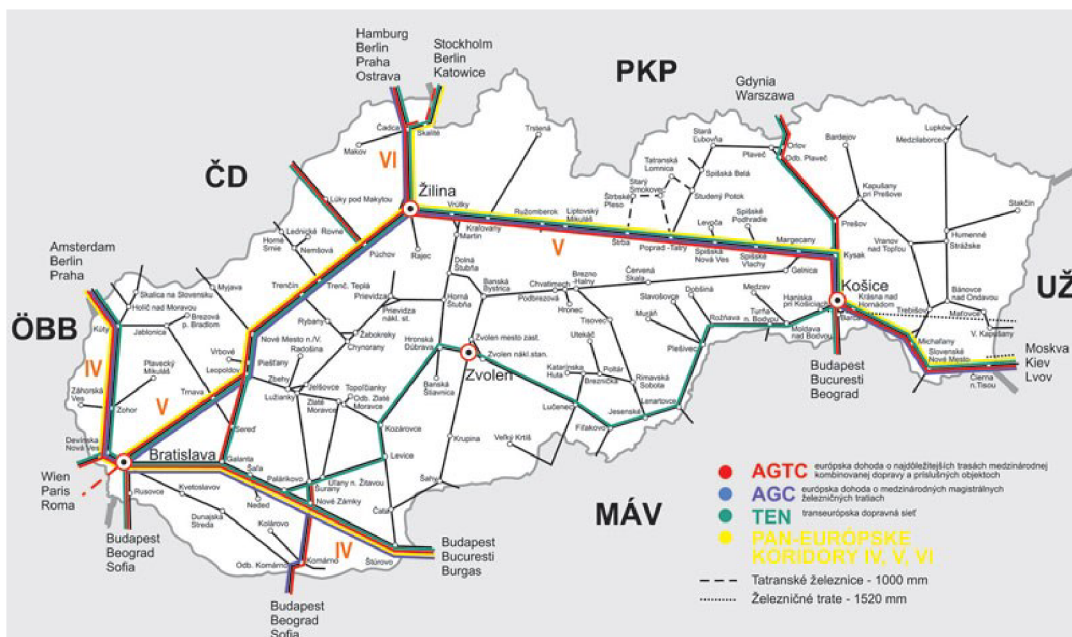
Obr. 1.2 Železničné trate na Slovensku

Zdroj: [12]

Železničné koridory nákladnej dopravy na sieti ŽSR sú nasledovné:

- koridor „Baltsko – jadranský“ (RFC 5). Tento koridor sa spustil v roku 2015. Vo Varšave je kancelária tohto koridoru. Prepojenie severojužné železničné zabezpečuje práve tento koridor. Ide cez šesť štátov a to Poľsko, Česká republika, Slovensko, Rakúsko, Taliansko a Slovinsko. Tým pádom tvorí ho časť infraštruktúry manažérov infraštruktúry týchto štátov,
- koridor „Orient/východné Stredomorie“ (RFC 7). Daný koridor sa spustil v roku 2013. V Budapešti je kancelária tohto koridoru. Prepojenie železničné strednej Európy s pobrežím Čierneho mora a pobrežím Egejského mora zabezpečuje práve tento koridor. Ide cez sedem krajín a koridor tvoria vybrané trate infraštruktúr v Českej republike (SŽDC), Rakúsku (ÖBB), Slovenskej republike (ŽSR), Maďarsku (MÁV a Gysev), Rumunsku (CFR), Bulharsku (NRIC), Grécku (OSE), Nemecko (DB). Orgán (VPE Maďarsko) tvorí súčasť koridoru a slúži pre pridelovanie kapacity infraštruktúry,
- posledný koridor sa spustil v roku 2013. Fungovanie tohto koridoru zabezpečuje spolupráca medzi SŽDC a ŽSR bez zriadenia osobitnej právnickej osoby. Funkcia koridorového OSS (C-OSS) je s lehotou rotácie jeden rok. Tento koridor smeruje Praha – Horní Lideč / Ostrava / Žilina – Košice – Čierna nad Tisou (alternatívne Maťovce) – slovensko-ukrajinská hranica, ide cez dve krajiny a tvoria ho určené

časti infraštruktúry krajín Českej republiky (SŽDC) a Slovenskej republiky (ŽSR). Je súčasťou koridoru Rýn – Dunaj. [12]



Obr. 1.3 Železničné koridory na Slovensku

Zdroj: [12]

Vo svojej správe majú ŽSR v súčasnosti 69 tratí (viď príloha A – zoznam železničných tratí). Z tohto počtu je na piatich pre zlý technický stav pozastavená akákoľvek doprava.

Je to na nasledovných úsekoch tratí:

- Turňa nad Bodvou – Tornaádaska MÁV,
- Komárno – Kolárovo (trať 136),
- Žabokrečká spojka (trate 140 a 143),
- Plavecký Mikuláš – Plavecké Podhradie (trať 112),
- Breznička – Katarínska Huta (trať 163).

V posledných rokoch boli zrušené nasledovné trate:

- Rimavská Sobota – Poltár,
- Piešťany – Vrbové,
- Devínske Jazero – Stupava,
- Kvetoslavov – Šamorín.

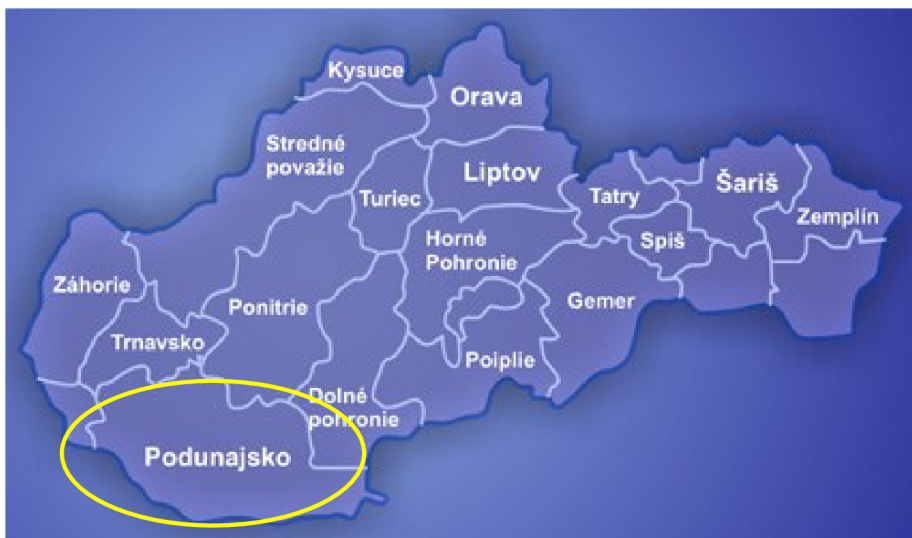
Zoznam dopravcov poskytujúcich služby osobnej dopravy:

- Leo Express, s. r. o.,
- Arriva vlaky, s. r. o.,
- Trenčianska električká železnica, n. o.,
- Arriva Service, s. r. o.,
- Leo Express,
- Regiojet, a. s.,
- Železničná spoločnosť Slovensko,
- LTE Logistik a Transport Slovakia, s. r. o.. [12]

Avšak z pohľadu ekonomického je tento región s nižšími priemernými hodnotami ukazovateľov. Rozloha regiónu Podunajsko je 2 658,8 km². Počet obyvateľov je 259 344 (z toho 49 % mužov a 51 % žien) a priemerná hustota zaľudnenia je 98 osôb na km².

Podunajský región zahŕňa okresy Dunajská Streda, Komárno, južnú časť okresu Nové Zámky s mestom Štúrovo. Región obsahuje 9 miest a 124 dedín. V mestách žije 45 % a na vidieku 55 % obyvateľov. Typickým pre tento región je výrazné maďarské etnikum. Národnostné zloženie je 67 % národnosť maďarská, 26 % slovenská a 4 % nemajú v štatistike národnosť uvedenú. [14]

Poloha regiónu Podunajsko na mape Slovenska je zobrazená na obrázku 2.2.



Obr. 2.2 Poloha regiónu Podunajsko na mape Slovenska

Zdroj: [14].

2.2 Región Podunajsko z hľadiska dopravnej infraštruktúry Slovenska

Slovensko sa nachádza v srdci Európy, t. j. z hľadiska geografického je v centrálnej časti európskeho kontinentu. O Slovensku platí, že je spolu s Českom tranzitným štátom hlavne pozemnej dopravy, t. j. cestnej a železničnej.

Pre fungovanie dopravy je nevyhnutná kvalitná dopravná infraštruktúra.

Všeobecné informácie týkajúce sa dopravnej infraštruktúry

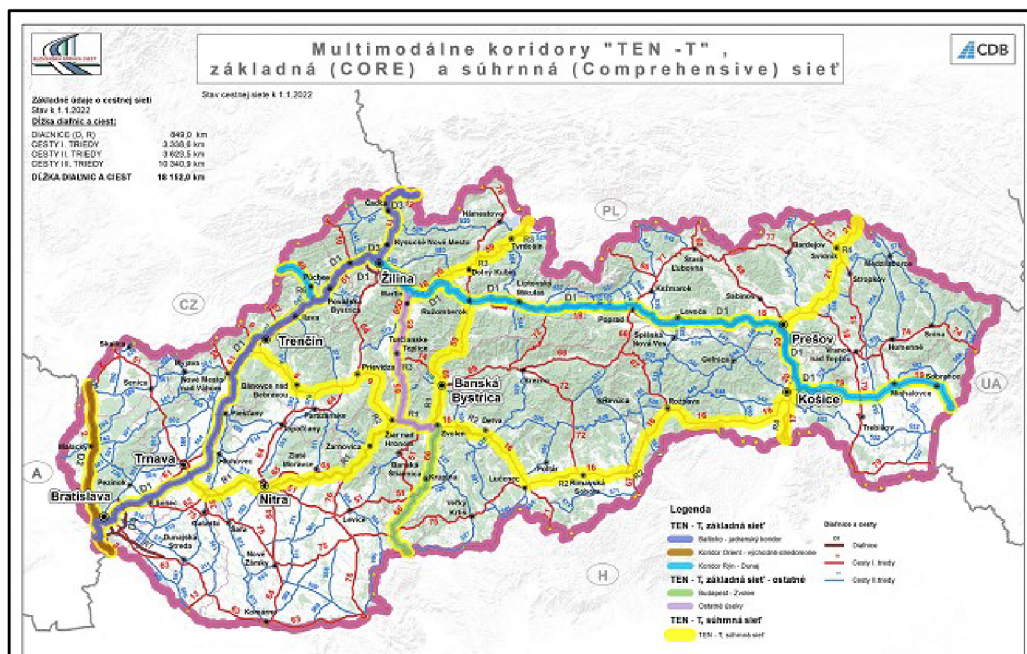
Transkontinentálne koridory

Poloha štátu spôsobuje, že na území dochádza k stretu viacerých podstatných transkontinentálnych dopravných smerov, ako sú:

- smer, ktorý spája juhovýchodnú časť so severozápadnou časťou Európy – takto sa prepájajú prístavy v Severnom mori a na Balkáne);
- smer, ktorý je centrálny teda stredoeurópsky severo-južný, spája prístavy na severnom území Jadranského mora so St. Petersburgom a ostatnými prístavmi v Pobaltí;
- smer, ktorý je západno-východný, spája jadrá v západnej Európe s centrami na Ukrajine a v Rusku. [14]

Paneurópske dopravné koridory

Samotný projekt Paneurópskych dopravných koridorov vznikol, respektíve začal ešte v roku 1991 v Prahe. Následne na druhej dopravnej konferencii v marci 1994 na Kréte sa vymedzilo deväť koridorov, ktoré vytvárajú hlavné dopravné osi medzi EÚ a štátmi strednej a východnej Európy. Následne po skončení konfliktov medzi štátmi bývalej Juhoslávie sa navrhol desiaty koridor. Dôraz sa klade na to, že prvé investície sa musia začať vracat' v priebehu nasledujúcich desiatich až pätnástich rokov. Schéma koridorov vid' mapa na obrázku 2.3. [9]



Obr. 2.3 Mapa ťahov multimodálnych koridorov siete TEN-T

Zdroj: [15].

Koridory, t. j. deväť, sú vedené súbežne ako cestné a železničné. Pri niektorých nastáva pri konci vetvenie, prípadne majú z trasy odbočku. Posledný desiaty koridor je vodný tok

Dunaja. Sieť koridorov spája Európu od Atlantiku po Ural a od Škandinávie po Stredozemné more

Cestná sieť európskych komunikácií

Významnou súčasťou cestnej dopravnej infraštruktúry je **európska sieť cestných komunikácií**. Jedná sa o sieť prepojených cestných komunikácií v Európe, ktoré spájajú hlavné mestá štátov Európy a významné mestá v ich regiónoch. Tieto cesty tak vedú územiami viacerých štátov.

Európska cesta je medzinárodná cesta, rýchlostná cesta alebo diaľnica, zaradená do európskej siete medzinárodných ciest. Napríklad európska komunikácia E75 prechádza Slovenskom po cestách I. triedy číslo 11 a 18 a po diaľniciach D1, D2 a D3.

Z hľadiska vodnej dopravy má významné postavenie rieka Dunaj, ktorá už oddávna má dôležitú úlohu v rámci dopravy medzi strednou a juhovýchodnou Európou. Je síce jednou z najvýznamnejších vodných ciest medzinárodného charakteru, ale intenzitu jej využitia znižuje nízke sústredenie priemyselnej výroby v blízkosti jeho toku. Viac využívaný je jeho tok v dolnej časti rieky.

2.3 Analýza dopravnej infraštruktúry regiónu

2.3.1 Infraštruktúra cestnej dopravy

Táto časť bakalárskej práce sa zameriava na infraštruktúru cestnej dopravy v Podunajskom regióne. Je rozdelená podľa okresov, ktoré tento región tvoria.

2.3.1.1 Okres Dunajská Streda

Okres Dunajská Streda sa nachádza v južnom cípe Trnavského kraja. Rozloha územia okresu je 1 075 km² a počet obyvateľov 122 825. Hustota cestnej siete je 0,521 km/km² a 4,559 km/1 000 obyvateľov.

Prehľad dĺžky jednotlivých tried cestných komunikácií je v tabuľke 2.1.

Tab. 2.1 Dĺžka siete cestných komunikácií okres Dunajská Streda k 01.01.2021

<i>Kategória cestnej komunikácie</i>	<i>Dĺžka (km)</i>
Diaľnica D	0,000
Rýchlostná cesta R7	15,894
Cesta I. triedy	60,502
Cesta II. triedy	139,067
Cesta III. triedy	344,454
Cesta E pre medzinárodnú premávku	57,536
Trasy „TEM“	0,000
TEN-T koridory	0,000

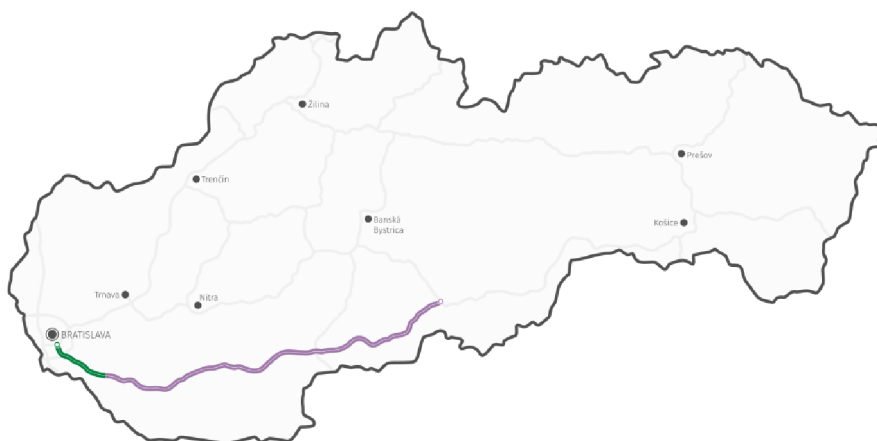
Zdroj: vlastné spracovanie podľa [15]

Na území okresu sa nachádzajú hlavne cesty I., II. a III. triedy. V cestnej sieti okresu nie je žiadna diaľnica a z hľadiska rýchlostných ciest je tu z budovanej cesty R7 v prevádzke prvých 15,894 km.

Dôraz sa v tomto prípade v danom okrese kladie práve na rýchlostnú cestu R7. Táto cesta po úplnom dokončení spojí na dĺžke 223,8 km Bratislavu a Lučenec. Trasa tejto cesty začína pri Bratislave v križovatke s diaľnicou D1, následne pokračuje cez križovatku s diaľnicou D4 a potom ide pri Dunajskej Strede, Nových Zámkoch, Veľkom Krtíši až po Lučenec.

Rýchlostná cesta R7 po dobudovaní vytvorí prepojenie regiónov Dunajskej Stredy a Nových Zámkov. Tak isto po dokončení zabezpečí pre dopravnú obsluhu juhozápadného Slovenska a južnej časti stredného Slovenska kvalitnú infraštruktúru. V zmysle aktuálnych plánov ministerstva dopravy nebudú do roku 2028 rozostavané ani sprejzdené žiadne úseky cesty R7. Sprejzdenie rýchlostnej cesty v celej dĺžke trasy nemožno s ohľadom na aktuálne zámery ministerstva dopravy očakávať pred rokom 2050.

Na mape (viď obrázok 2.4) je zelenou farbou vyznačená časť v prevádzke a fialovou farbou plánovaná výstavba.

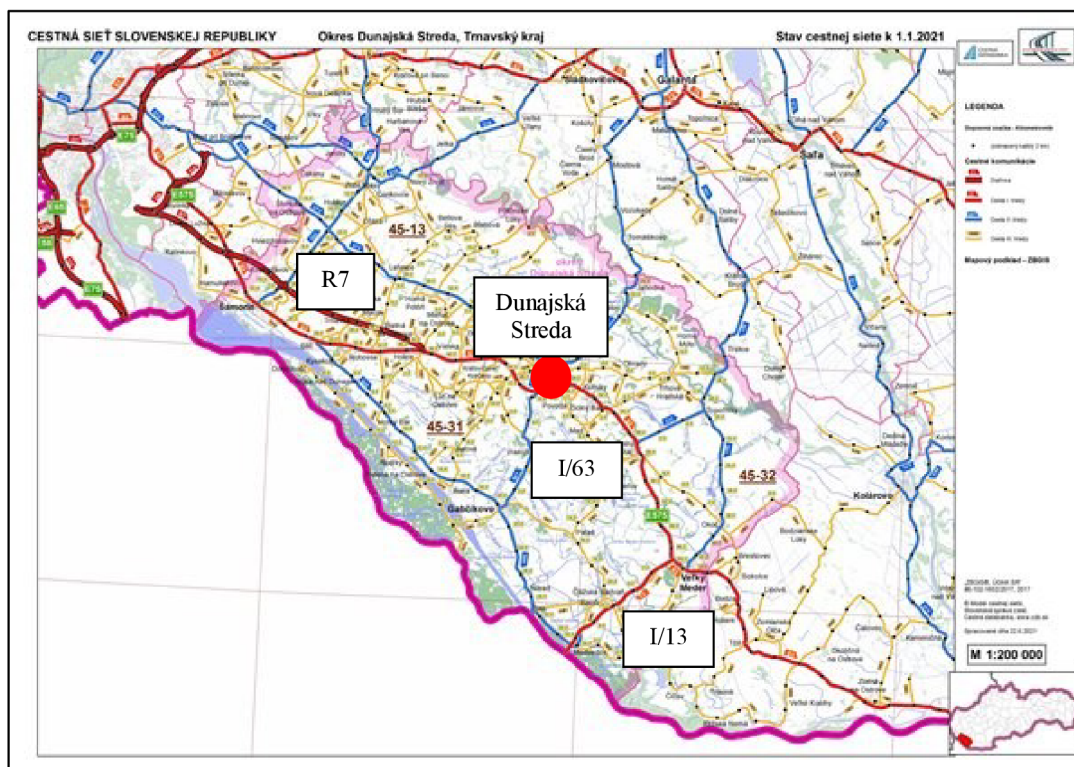


Obr. 2.4 Grafické znázornenie trasy rýchlostnej cesty R7

Zdroj: [15].

Okresom Dunajská Streda prechádzajú dve cesty I. triedy a to cesta I/13 v celkovej dĺžke cca 11 km a cesta I/63 v celkovej dĺžke cca 49 km. Táto cesta spojuje Dunajskú Stredú s hlavným mestom Slovenska Bratislavou a tiež s ďalšími mestami regiónu Podunajsko ležiacimi pri hraniciach s Maďarskom – Komárno a Štúrovo. Cesta I/13 je spojnicou do Maďarska cez mesto Győr.

Cestná sieť okresu Dunajská Streda je zobrazená na obrázku 2.5.



Obr. 2.5 Mapa cestnej siete okresu Dunajská Streda

Zdroj: [15].

2.3.1.2 Okres Komárno

Okres Komárno sa nachádza v južnom cípe Nitrianskeho kraja. Rozloha územia okresu je 1 100 km², počet obyvateľov 101 500. Hustota cestnej siete je 0,356 km/km² a 3,862 km/1 000 obyvateľov. Prehľad dĺžky jednotlivých tried cestných komunikácií je v tabuľke 2.2.

Tab. 2.2 Dĺžka siete cestných komunikácií okres Komárno k 01.01.2021

<i>Kategória cestnej komunikácie</i>	<i>Dĺžka (km)</i>
Diaľnica D	0,000
Rýchlostná cesta R	0,000
Cesta I. triedy	87,274
Cesta II. triedy	81,865
Cesta III. triedy	222,957
Cesta E pre medzinárodnú premávku	0,000
Trasy „TEM“	0,000
TEN-T koridory	0,000

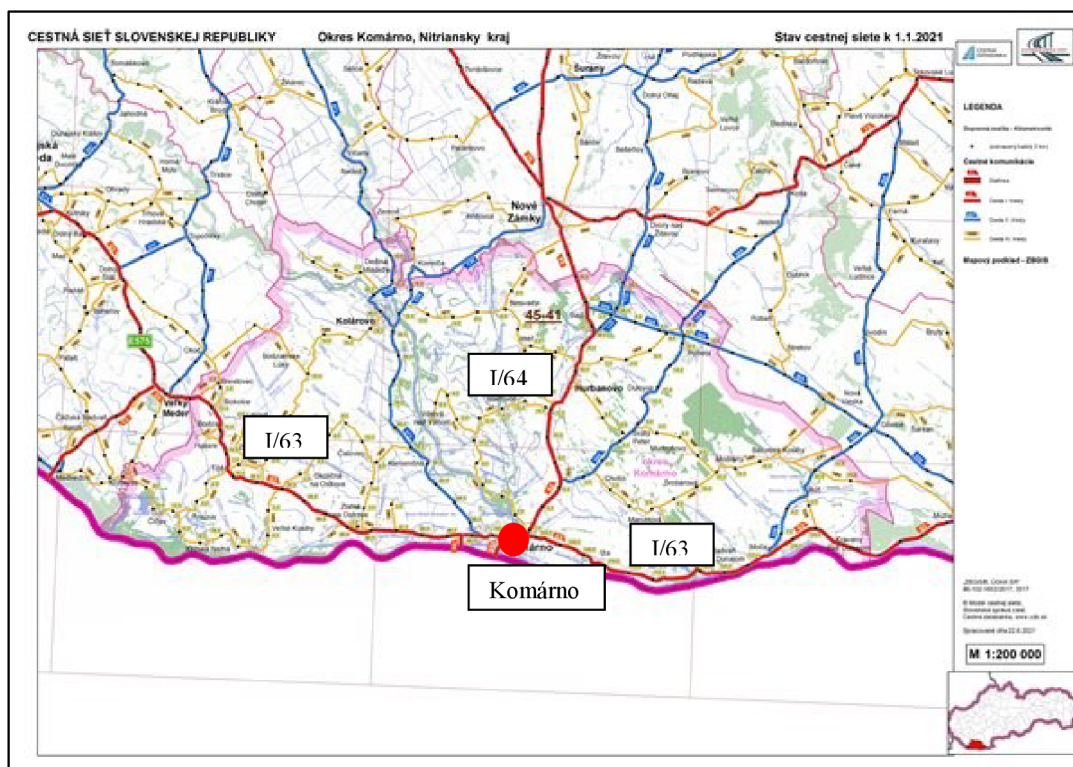
Zdroj vlastné spracovanie podľa [15].

Na území okresu sa nachádzajú iba cesty I., II. a III. triedy. V cestnej sieti okresu nie je ani žiadna diaľnica, ani žiadna rýchlostná cesta.

Okresom vedú tri cesty I. triedy a to cesta I/63 v dĺžke cca 62 km, I/64 v dĺžke cca 24 km a cesta I/64a v dĺžke cca 1,5 km. Cesta I/63 vedie pozdĺž južnej hranice okresu (viď informácie pri okrese Dunajská Streda), cesta I/64 tvorí severno-južnú spojnicu okresu, spája mesto Komárno s mestami Hurbanovo a Nové Zámky.

V tomto prípade sa dôraz kladie na cestu I/64, pretože ide o jednu z ciest I. triedy na Slovensku, ktorá v smere z juhu na sever spája Komárno až s mestom Žilina. Jej celková dĺžka je 203,371 km. Po trase I/64 nevedie žiadna európska cesta.

Cestná komunikácia začína v Nitrianskom kraji na hraničnom priechode (Komárno) s Maďarskom. V tomto bode nadväzuje na štátnu cestu 13. Ďalej v Komárne sa potom križuje s cestou I/63 a III/1463 a ďalej pokračuje na sever križovatkami s II/589, III/1463 a III/1494 do Hurbanova, kde sa križi s cestami III/1467, III/1469, III/1472 a III/1470. Potom za Hurbanovom nasledujú križovatky s II/511, II/509 v Bajči a I/64 následne prechádza do novozámockého okresu. Cestná sieť okresu Komárno je zobrazená na obrázku 2.6.



Obr. 2.6 Mapa cestnej siete okresu Komárno

Zdroj: [15]

2.3.1.3 Okres Nové Zámky

Okres Nové Zámky sa nachádza podobne ako okres Komárno v Nitrianskom kraji, leží však v jeho strednej a južnej časti. Rozloha územia okresu je 1 347 km² a počet obyvateľov 138 577. Hustota cestnej siete je 0,376 km/km² a 3,652 km/1 000 obyvateľov. Prehľad dĺžky jednotlivých tried cestných komunikácií je v tabuľke 2.3.

Tab. 2.3 Dĺžka siete cestných komunikácií okres Nové Zámky k 01.01.2021

<i>Kategória cestnej komunikácie</i>	<i>Dĺžka (km)</i>
Diaľnica D	0,000
Rýchlostná cesta R	0,000
Cesta I. triedy	113,604
Cesta II. triedy	141,282
Cesta III. triedy	251,024
Cesta E pre medzinárodnú premávku	0,000
Trasy „TEM“	0,000
TEN-T koridory	0,000

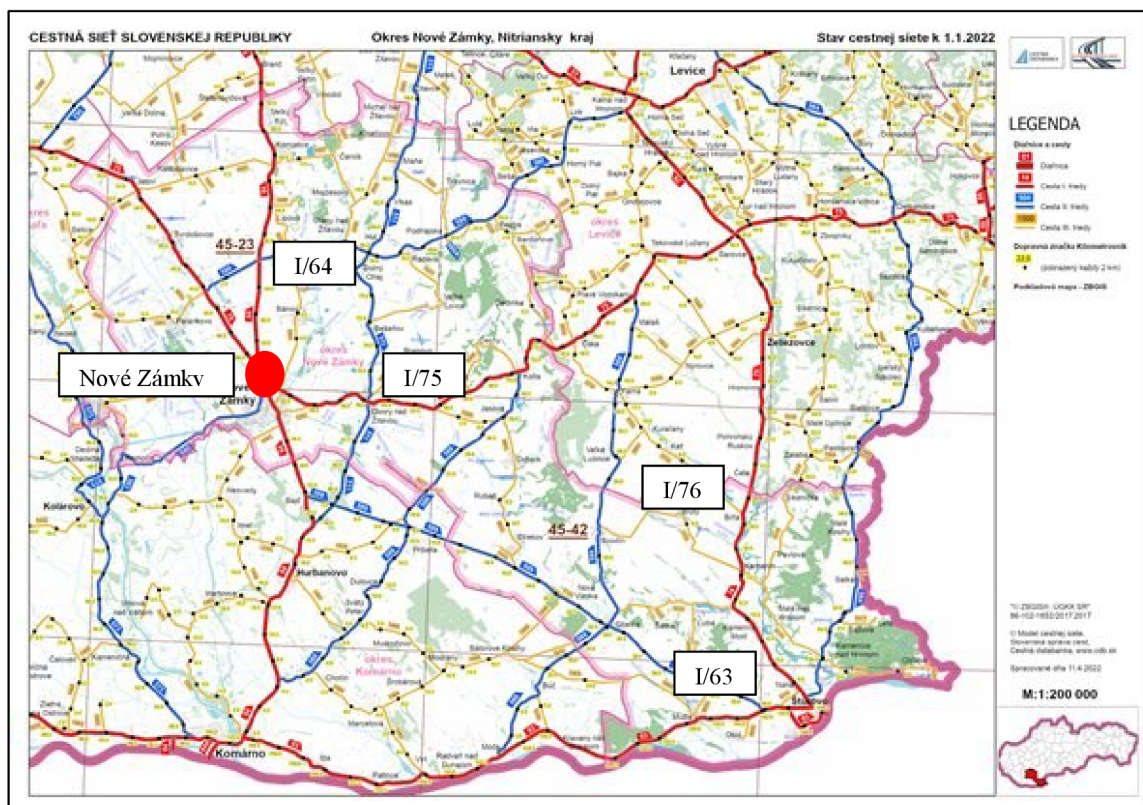
Zdroj: vlastné spracovanie podľa [15].

Na území okresu sa nachádzajú iba cesty I., II. a III. triedy. Okresom vedú štyri cesty I. triedy a to už uvádzané cesty I/63 a I/64 a tiež cesty I/75 a I/76. Cesta I/63 v dĺžke cca 19 km, cesta I/64 v dĺžke cca 28 km, cesta I/75 v dĺžke cca 46 km a cesta I/76 v dĺžke cca 21 km.

Cesta I/75 tvorí spojnicu miest okresu od západu na východ, vedie z Galanty až do Lučenca, v okrese Nové Zámky spája mestá Šaľa, Nové Zámky, Dvory nad Žitavou, Tekovské Lužany, Slatina a Plášťovce. Cesta I/76 tvorí severno-južnú spojnicu miest okresu ležiacich v jeho východnej časti. Spája Banskobystrický kraj od Hronského Beňadiku až do Štúrova a ďalej smer Ostrihom v Maďarsku.

Aj v tomto prípade v regióne Podunajsko v časti okresu Nové Zámky je za dôležitú považovaná cesta I. triedy 64. V krajskom meste Nové Zámky sa križuje s cestami III/1494, III/1503, III/1495, I/75 a II/563, za Novými Zámkami s cestami II/580, III/1499 a v Komjaticiach s cestami III/1502 a III/1500.

Cestná sieť okresu Nové Zámky je zobrazená na obrázku 2.7.



Obr. 2.7 Mapa cestnej siete okresu Nové Zámky

Zdroj: [15].

2.3.2 Infraštruktúra železničnej dopravy

V regióne Podunajsko je súčasťou dopravnej infraštruktúry taktiež infraštruktúra železničnej dopravy. Najvýznamnejšou železničnou traťou je trať číslo 130 vedúca z Bratislavy cez Nové Zámky do Štúrova a ďalej pokračuje až na maďarské územie smerom na Budapešť. Mapa železničnej siete regiónu Podunajska je na obrázku 2.8.



Obr. 2.8 Mapa železničnej siete regiónu Podunajska

Zdroj: [15]

Železničné trate v regióne Podunajsko

Regiónom Podunajsko vedie jediná hlavná dvojkol'ajná trať č. 130. Ostatné trate regiónu sú jednokol'ajné a majú regionálny charakter.

1. Dvojkol'ajná hlavná železničná trať

Dôležitou železničnou traťou Slovenska je trať vedúca z Bratislavy do Štúrova, ktorá prechádza cez región Podunajsko. Je začlenená do trate Paneurópskeho dopravného koridoru č. 4, ktorý spojuje Drážďany a Istanbul. [Železnica Bratislava – Štúrovo.

Ide o jednu z najstarších železníc na území Slovenska, prevádzka začala už v roku v polovine 19. storočia.

Vybrané dôležité parametre tejto trate sú uvedené v tabuľke 2.4.

Tab. 2.4 Základné parametre trate Bratislava – Štúrovo

Dvojkoľajná trať Bratislava – Štúrovo	
Prevádzkovateľ:	ŽSR
Úsek trate:	V prevádzke od:
Bratislava hl.st. – Štúrovo	1850
Dĺžka trate	149 km
Rozchod trate (mm):	1435 mm
Traťová trieda	D
Najvyššia rýchlosť	140 km/h
Elektrifikácia	elektrifikovaná trať
Napätie	25 kV 50 Hz AC

Zdroj: vlastné spracovanie podľa [15].

2. Jedkoľajné železničné trate regiónu

Tieto trate tvoria podstatnú časť siete železničných komunikácií okresu. Jedná sa o nasledujúce trate:

- železničná trať číslo 131 Bratislava – Dunajská Streda – Komárno,
- železničná trať číslo 134 Šaľa – Neded (s prerušenou osobnou dopravou),
- železničná trať číslo 135 Nové Zámky – Komárno,
- železničná trať číslo 136 Komárno – Kolárovo,
- železničná trať číslo 150 Nové Zámky – Levice – Zvolen
- železničná trať číslo 152 Štúrovo – Čata – Levice.

Železničná trať 131 Bratislava – Dunajská Streda – Komárno

Daná železničná trať číslo 131 spája Bratislavu a Komárno cez Dunajskú Stredu. Trať je jednkoľajná určená pre zmiešanú prevádzku osobnej a nákladnej dopravy. Je neelektrifikovaná, elektrifikované sú iba krátke úseky v Bratislave a v Komárne. História tejto trate spadá do obdobia konca 19. storočia. Vybrané parametre trate sú uvedené v tabuľke 2.5.

Tab. 2.5 Základné parametre trate Bratislava – D. Streda – Komárno

Jednokoľajná trať Bratislava – Komárno vedúca južným smerom regiónu		
Prevádzkovateľ:	ŽSR	
Úsek trate:	V prevádzke od:	
Bratislava hl.st. – Dunajská Streda	23.8.1895	
Dunajská Streda – Komárno	17.11.1896	
Rozchod trate (mm):	1435 mm	
Traťová trieda	D	
Najvyššia rýchlosť	80 km/h	
Elektrifikácia	neelektrifikovaná trať	
Elektrifikované úseky:	Od:	
Žst. Bratislava-Nové Mesto	~25kV 50Hz	
Žst. Komárno	~25kV 50Hz	27.9.1969

Zdroj: vlastné spracovanie podľa [15]

Trať sa využíva pre osobnú i nákladnú dopravu. Pre nákladnú dopravu trať využíva i terminál kombinovanej prepravy Metrans Dunajská Streda.

Dopravná obslužnosť obcí v okolí trate je zabezpečená cez týždeň počas pracovných dní vlakmi osobnej dopravy, ktoré chodia v základnom takte osobnej dopravy v úsekoch:

- Bratislava – Kvetoslavov 20 minút,
- Bratislava – Dunajská Streda 30 minút,
- Bratislava – Komárno 60 minút.

Trať nevyhovuje požiadavkám súčasnej dopravy – má nedostatočnú kapacitu a krátke dĺžky dopravných koľají v železničných staniách.

Železničná trať 135 Nové Zámky – Hurbanovo – Komárno – Komárom MÁV

Daná železničná trať na Slovensku spája dve významné mestá regiónu – Nové Zámky a Komárno. Ďalej pokračuje už iba do maďarského mesta Komárom.

Vybrané základné parametre trate sú spracované v tabuľke 2.6.

Tab. 2.6 Základné parametre trate Nové Zámky - Komárno

Jednokoľajná trať vedúca z Nových Zámkov do Komárna zo severu na juh regiónu		
Prevádzkovateľ:	ŽSR	
Úsek trate:	V prevádzke od:	
Nové Zámky – Komárno – Komárom (MÁV)	10.5.1910	
Rozchod trate (mm)	1435	
Traťová trieda	D	
Najvyššia rýchlosť	100 km/h	
Elektrifikácia	elektrifikovaná trať	
Elektrifikované úseky	Od:	
Žst. Nové Zámky	~25kV 50Hz	31.1.1969
Nové Zámky – Komárno	~25kV 50Hz	27.9.1969
Komárno – Komárom (št. Hranica)	~25kV 50Hz	24.5.1972

Zdroj: vlastné spracovanie podľa [15].

Železničná trať číslo 136 Komárno – Kolárovo

Daná jednokoľajná železničná trať spája mestá Komárno a Kolárovo. Jednokoľajná neelektrifikovaná železničná trať je tá, ktorá spája miesta dolného Považia. Táto trať má začiatok v Komárne a ďalej pokračuje severným smerom cez Kameničnú, Čalovec a osady Violín a Kráľka. Na určitej časti úseku kopíruje cestu II/573.

Železničná trať číslo 152 Štúrovo - Čata – Levice

Daná železničná trať spája mestá Štúrovo a Levice. Ide rovinným územím povodia Hrona, dopravne obsluhuje Dolné Pohronie a taktiež vytvára prepojenie trate 130 (Bratislava – Štúrovo) a 150 (Nové Zámky – Zvolen). [16]

Tab. 2.7 Základné parametre trate Štúrovo – Levice

Dvokoľajná trať Bratislava – Štúrovo		
Prevádzkovateľ:	ŽSR	
Úsek trate:	V prevádzke od:	
Štúrovo – Čata	1.6.1885	
Čata – Levice	18.9.1887	

Dvojkol'ajná trať Bratislava – Štúrovo		
Rozchod trate (mm):	1435	
Traťová trieda	D	
Najvyššia rýchlosť	90 km/h	
Elektrifikácia	neelektrifikovaná trať	
Elektrifikované úseky:	Napájanie:	Od:
Žst. Štúrovo	~25kV 50Hz	31.1.1969
Žst. Levice	~25kV 50Hz	20.12.1991

Zdroj: vlastné spracovanie podľa [16].

2.3.3 Infraštruktúra vodnej dopravy

Medzi najekologickejšie formy dopravy patrí práve vodná doprava. Na Slovensku sa z hľadiska vodnej dopravy využívajú hlavne prírodné vodné toky a to v dĺžke 250 km, ale aj umelé vodné kanály v dĺžke 38,5 km.

V súčasnej dobe sa na prepravu využíva a vlastne vodnej doprave vyhovuje len rieka Dunaj a upravený dolný tok Váhu po Sereď. Na Slovensku má podstatný význam hlavne nákladná doprava (preprava rúd, ropných produktov, hutnickeho koksu, koncentrátov, stavených surovín, poľnohospodárskych produktov a iné). Hlavné nedostatky, ktoré sú identifikované v rámci vodnej dopravy sú úzke miesta na Dunajskej vodnej ceste, nízky záujem o podnikanie v oblasti vodnej dopravy, technický stav verejných prístavov, klesajúci trend v lodnej nákladnej doprave a pod.

2.3.3.1 Riečne prístavy v sledovanom regióne

V súčasnosti si už aj vodná doprava získala podporu od Európskej únie. Boli vyčlenené financie z Európskej únie v rámci operačného programu Integrovaná infraštruktúra a to na rozvoj, modernizáciu a rekonštrukciu infraštruktúry vodnej cesty Dunaj, taktiež modernizáciu a rozvoj infraštruktúry verejného prístavu v Bratislave.

V zmysle dokumentu AGN sú na Slovensku zaradené ako **vnútrozemské prístavy medzinárodného významu prístavy: Komárno, Štúrovo a Bratislava**.



Obr. 2.9 Schéma využívaných vodných ciest na Slovensku - prístavy

Zdroj: [16].

Prístav Bratislava

Prístav Bratislava je na Slovensku najväčší. Z troch prístavov na Slovensku je z hľadiska polohy a vybavenia najvýznamnejší práve prístav Bratislava. Nachádza sa na juhovýchode hlavného mesta Slovenska Bratislavy na ľavom brehu Dunaja medzi jeho riečnymi kilometrami (rkm) 1 865 až 1 867. Areál prístavu je rozlohy 143 hektárov a má významnú pozíciu neďaleko ďalších dvoch stredoeurópskych hlavných miest Viedne a Budapešti, a to takmer uprostred transeurópskej vodnej magistrály Rýn – Mohan – Dunaj. Tento prístav je najvýznamnejším prístavom na Slovensku, ovplyvňuje aj využitie vodnej dopravy v regióne Podunajsko, leží však mimo tento región.

Prístav Komárno

Tento prístav sa nachádza na ľavom brehu Dunaja medzi rkm 1 766 až 1 769, čiže cca sto kilometrov od Bratislavy po prúde Dunaja. Prístav má plochu viac ako 64 ha a nachádza sa jeho západná časť blízko obytného sídliska ale aj Slovenských lodeníc. S lodenicami má prístav spoločný prístavný bazén.

Hlavnou funkciou prístavu je v súčasnej dobe hlavne prekladanie sypkého nákladu, a to najmä krmovín, poľnohospodárskych produktov a hnojív. Prekládkové zariadenie, ktorým prístav disponuje umožňuje aj prekládku kusového nákladu, to aj intermodálne prepravné nákladové jednotky (kontajnery a výmenné nadstavby). Prístav má k dispozícii

aj kryté sklady, ktoré majú plochu viac ako 7 000 m² a taktiež má otvorené skládky v rozsahu viac ako 20 000 m² plochy. Na železničnú sieť má prístav pripojenú prístavnú vlečku, tak isto má aj cestné napojenie a to v blízkosti hraničných priechodov do Maďarska.

Prístav v Komárne má aj svoju veľkú nevýhodu a tou je jeho úzke a dlhé teritórium bez možnosti ďalšieho rozširovania. Je to hlavne z dôvodu, že v blízkosti je obytné sídlisko. Ďalšou nevýhodou sú aj šikmé, resp. pološikmé nábrežné steny prístavu, ktoré pri nízkom stave vody Dunaja nútia uväzovať plavidlá vo väčšej vzdialenosti od brehu.

Prístav Štúrovo

Tento prístav sa nachádza na dunajskej vodnej ceste a to na ľavom brehu medzi rkm 1 767 až 1 766. Jeho hlavnou úlohou je plnenie funkcie priemyselného (závodného) prekladiska, pričom dokumentom AGN sa pod označením Štúrovo P 80 – 41 výhľadovo predpokladá jeho klasifikácia ako verejného prístavu. Prístav má nábrežnú stenu, hrana prístavnej dĺžky je 100 m a využíva sa na kotvenie plavidiel. Ale využitie nachádza aj pri vykladaní ropných vykurovacích olejov, zberového papiera a nakladanie papierenských výrobkov a polotovarov firmy Smurfit Kappa Obaly Štúrovo. [16]

2.3.3.2 Využitie rieky Váh

Najdlhšou riekou na Slovensku je rieka Váh. Jej splavný tok je napojený na dunajskú vodnú cestu a je dlhý 75 km. Názov Vážsky Dunaj má od sútoku s Dunajom v Komárne až po ústie Malého Dunaja.

S vodnými dielami Selice a Kráľová v úseku Sereď – Kolárovo je splavných 55,9 km. Rieka Váh tečie cez polovicu Slovenska a spája úrodnú Podunajskú nížinu s priemyselnými mestami na jej strednom toku. Splavniť Váh a myšlienka s tým spojená vznikla už v 30. rokoch. Postupom času sa do roku 1963 podarilo zregulovať takmer celý stredný tok Váhu. Avšak len ako energetická základňa ČSSR a nie pre plavbu. Až v roku 1998 bola z časti dokončená priehrada Selice medzi Šaľou a Komárnom, ktorá má plavebnú komoru s rozmermi 110 x 24 metrov. Tento krok bol práve tým, ktorý takpovediac stabilizoval plavebné podmienky na dolnom Váhu, takže sa mohla povoliť plavba. Kolísanie hladiny rieky avšak vplýva na splavnosť spomínaného úseku. Problém je ten, že voda odteká veľmi rýchlo do Dunaja. Tento problém mala vyriešiť priehrada v maďarskom Nagymarosi. Nedostatky, ktoré sú na celom úseku medzi Komárnom

a Sereďou problém, neumožnia zaviesť pravidelnú dopravu. Tým pádom sa každá plavba vykonáva individuálne za prítomnosti správcu toku, ktorý pozná aktuálne podmienky. Takže pred jednotlivým súlodím ide plavidlo Štátnej plavebnej správy, ktoré ešte overuje plavebné hĺbky, aby nedošlo k problému. Aj to je dôvodom, prečo je nočná plavba zakázaná. Toto všetko je dôvodom, prečo sa prvá etapa splavnenia Váhu nedá považovať za reálnu vodnú cestu. Nie je možné ju sprístupniť ako Dunaj, na ktorom je možné bezpečne plávať bez sprievodu. [16]

2.3.4 Infraštruktúra leteckej dopravy

Na Slovensku sa nachádza 36 letísk (z toho 18 s tvrdým povrchom). Celkom má Slovensko 6 medzinárodných letísk, konkrétne v Bratislave, Košiciach, Piešťanoch, Poprade, Sliaci, Žiline. Z týchto je najväčšie letisko v Bratislave a to Letisko Milana Rastislava Štefánika. V danom regióne nie je žiadne významnejšie letisko.

Letiská Slovenska podľa dĺžky vzletovej a pristávacej dráhy:

- viac ako 3 047 m – 7,
- od 2 438 do 3 047 m – 29,
- od 1 524 do 2 437 m – 0,
- od 914 do 1 523 m – 0,
- menej ako 914 m - veľa športových letísk. [16]

3 Návrh na zlepšenie dopravnej infraštruktúry

Z analýzy v predošlej kapitole je zrejme, že juh Slovenska, čiže aj Podunajský región má značne zanedbanú infraštruktúru.

3.1 Zhodnotenie analýzy v kapitole 2

Pokiaľ sa človek vydá na cestu z hlavného mesta Slovenska autom, prípadne nákladným vozidlom, tak bude badateľné, že nedobudované cesty spôsobujú problém, tým pádom sa ľudia snažia čo najskôr napojiť na maďarskú diaľnicu, ktorá vedie súbežne s hranicou medzi Slovenskom a Maďarskom. Pri cestnej doprave sú to zdĺhavé cesty cez dediny, dopravné obmedzenia a iné. Cesty II. a III. triedy sú vo vlastníctve a správe VÚC. Tie vynakladajú finančné prostriedky na údržbu a opravy cestných komunikácií. Výstavba cestných komunikácií pre zlepšenie prepojenia regiónu však musí byť riešená v spolupráci s kompetentnými orgánmi štátu a spolufinancovaná.

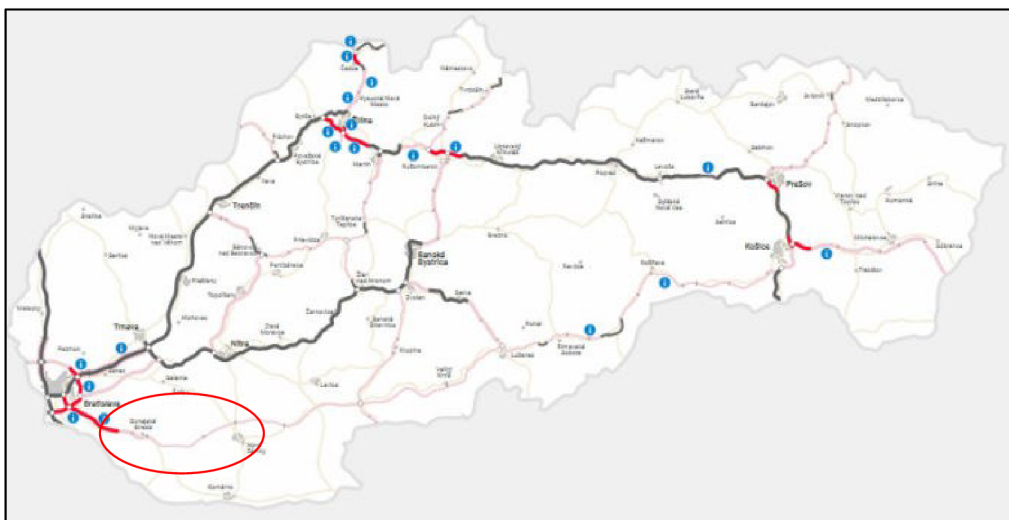
Železničná doprava môže byť v mnohých smeroch lepšou alternatívou, avšak tak isto potrebuje modernizáciu staníc, tratí a pod. Trate vedúce regiónom sú zväčša jednokoľajné a neelektrifikované. V danom regióne sú vedené hlavne pomalé regionálne vlaky nižších kategórií. Vlakové súpravy osobnej dopravy, vozy pre nákladnú dopravu, ale aj koľaje sú v zlom technickom stave. Všetky trate regiónu sú v správe Železníc Slovenskej republiky. Trate sú z väčšej časti jednokoľajné, elektrifikované iba v časti železničnej siete regiónu. Elektrifikované trate však využívajú pre napájanie striedavú trakciu 25 kV s frekvenciou 50 Hz, ktorá je v súčasnosti efektívnejšia než trakcia jednosmerná. Nedostatočný je však stav staničného a traťového zabezpečovacieho zariadenia.

To isté, t.j. modernizácia a investície sa týka aj infraštruktúry vodnej dopravy v sledovanom regióne, ktoré nutne potrebuje pre udržateľný rozvoj.

Celkovo môžeme skonštatovať, že infraštruktúra, ktorá je značne zanedbaná, má negatívny dopad na miestnych obyvateľov, ale vo vysokej miere poškodzuje z ekonomického hľadiska celý región. Sledovaný región má veľmi dobré strategické miesto, čo znamená, že by mohol byť lákavý pre podniky a zahraničných investorov. Ibaže pri cestnej doprave, kde sú nekvalitné a nedobudované cesty, ktoré sú potrebné pre fungovanie podnikov, sa región v okamihu diskvalifikuje a vyraduje sa takpovediac z hry.

Podunajský región je veľmi prítlačlivý a zaujímavý aj z pohľadu turizmu. **Investície do dopravnej infraštruktúry by boli pre región veľkým prínosom.** Aj to je dôvodom, prečo obyvatelia juhozápadného Slovenska sa petíciou dožadujú pokračovania výstavby rýchlostnej cesty R7 južným regiónom. Petíciu odštartovali 5. novembra 2021 primátori Komárna, Nových Zámkov, Dunajskej Stredy, Kolárova a Nesvád (viď príloha B).

Na obrázku nižšie je možné vidieť, že pri cestnej doprave, ktorá je základným pilierom v nákladnej doprave, diaľnice ale aj rýchlostné cesty, sledovaný región doslova obchádzajú.



Obr. 3.1 Mapa diaľnic a rýchlostných ciest na Slovensku

Zdroj: [17].

3.2 SWOT analýza

Pre vyhodnotenie súčasného stavu v sledovanom Podunajskom regióne je využitá SWOT analýza. Informácie a podklady, ktoré sú použité pre spracovanie analýzy vyplývajú z predošlej kapitoly, t. j. súčasného stavu jednotlivých druhov dopravy v regióne.

SWOT je skratka anglických slov Strengths – Weaknesses – Opportunities – Threats. Táto analýza slúži pre hodnotenie silných (Strengths) a slabých stránok (Weaknesses) danej problematiky a príležitostí (Opportunities) a hrozieb (Threats).

Silné stránky – Strengths (S):

- dobré strategické miesto regiónu,

- región vhodný pre turizmus,
- hospodárske možnosti regiónu,
- lodné prístavy.

Slabé stránky – Weaknesses (**W**):

- chýbajúce rýchlostné cesty a diaľnice,
- vysoká cena za používanie železničných tratí pri nákladnej doprave,
- zlý technický stav dopravnej infraštruktúry (pozemná komunikácia aj železnice),
- úzke miesta na Dunajskej vodnej ceste, nízky záujem o podnikanie v oblasti vodnej dopravy, technický stav verejných prístavov.

Príležitosti – Opportunities (**O**):

- dobudovanie R7,
- rekonštrukcia a modernizácia ciest nižších tried,
- modernizácia železničného vozového parku, tratí a verejných prístavov,
- čerpanie finančných prostriedkov z programov Európskej únie.

Ohrozenia - Threats (**T**):

- využívanie prejazdu cez maďarskú diaľnicu,
- stopnutie projektu širokorozchodnej železnice (mala viesť južným Slovenskom až do Viedne),
- vysoká cena pre zahraničných dopravcov za použitie tratí,
- nedostatok finančných prostriedkov na infraštruktúru.

V spracovanej SWOT analýze sú výstupy:

- silné stránky,
- slabé stránky,
- príležitosti,
- ohrozenia.

Navrhol som stupňové hodnotenie, to znamená, že sa priradí známka k jednotlivým bodom a to v rozpätí 1 – 4. Následne je určená váha faktorov, pričom súčet váh sa rovná 1,00. Výsledok je hodnota, ktorá sa získa vynásobením váhy a známky.

Potom je potrebné vzájomne vyhodnotiť silné a slabé stránky a príležitosti a ohrozenia.

Tab. 3.1 Silné stránky

Silné stránky - S	Známka	Váha	Hodnotenie
Dobré strategické miesto regiónu.	4	0,4	1,6
Región vhodný pre turizmus.	4	0,2	0,8
Hospodárske možnosti regiónu.	3	0,3	0,9
Lodné prístavy.	2	0,1	0,2
Celkom spolu	13	1	3,5

Zdroj: vlastné spracovanie.

Tab. 3.2 Slabé stránky

Slabé stránky - W	Známka	Váha	Hodnotenie
Chýbajúce rýchlostné cesty a diaľnice.	4	0,5	2
Vysoká cena za používanie železničných tratí pri nákladnej doprave.	3	0,1	0,3
Zlý technický stav dopravnej infraštruktúry (pozemná komunikácia aj železnice).	4	0,3	1,2
Úzke miesta na Dunajskej vodnej ceste, technický stav verejných prístavov, nízky záujem o podnikanie v oblasti vodnej dopravy,	2	0,1	0,2
Celkom spolu	13	1	3,7

Zdroj: vlastné spracovanie.

Tab. 3.3 Príležitosti

Príležitosti - O	Známka	Váha	Hodnotenie
Dobudovanie R7.	4	0,5	2
Rekonštrukcia a modernizácia ciest nižších tried.	4	0,1	0,4
Modernizácia železničného vozového parku, tratí a verejných prístavov.	3	0,1	0,3
Čerpanie finančných prostriedkov z programov Európskej únie.	4	0,3	1,2
Celkom spolu	15	1	3,9

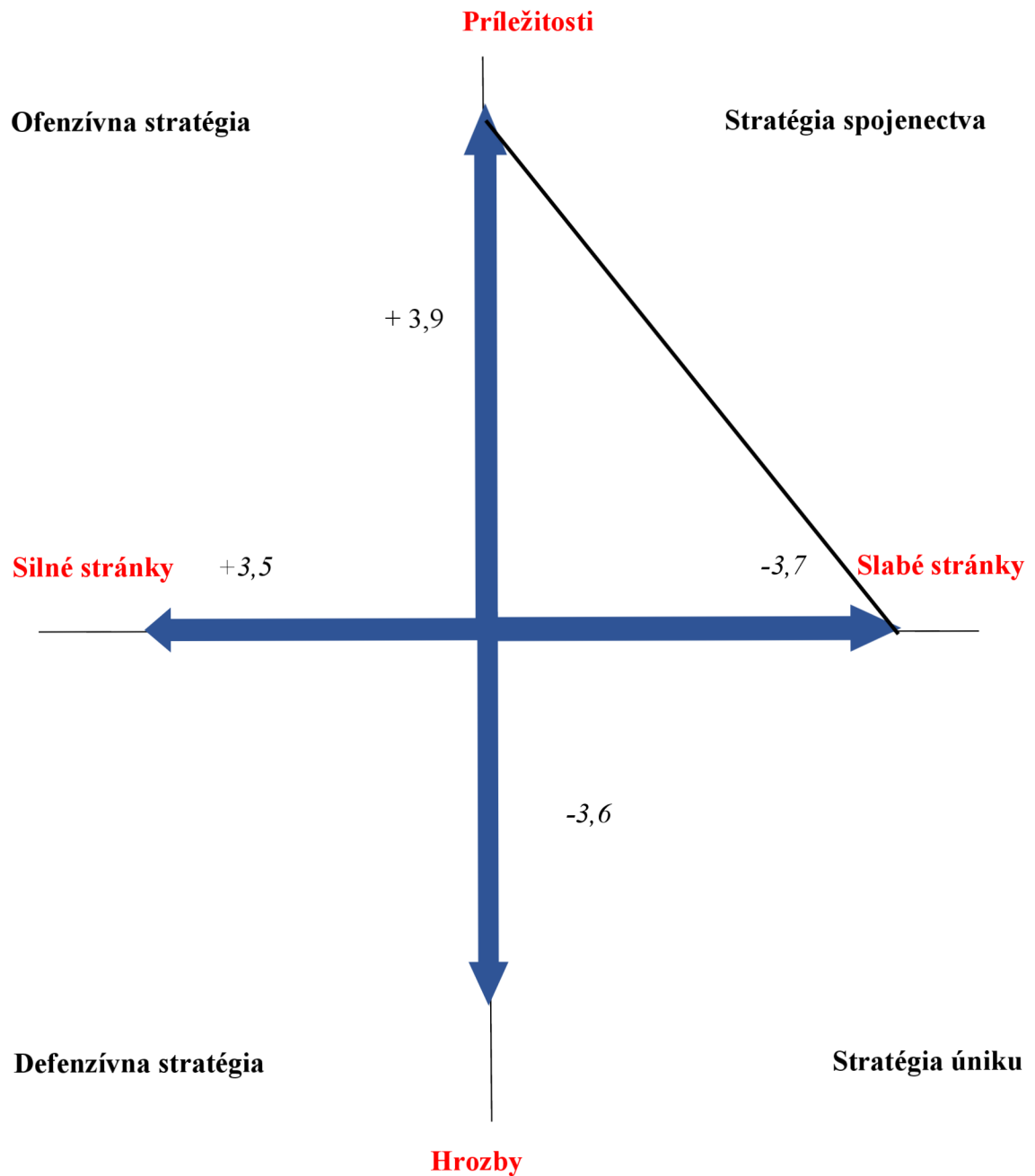
Zdroj: vlastné spracovanie.

Tab. 3.4 Ohrozenia

Ohrozenia - T	Známka	Váha	Hodnotenie
Využívanie prejazdu cez maďarskú diaľnicu.	2	0,1	0,2
Stopnutie projektu širokorozchodnej železnice (mala viesť južným Slovenskom až do Viedne).	4	0,4	1,6
Vysoká cena pre zahraničných dopravcov za použitie tratí.	2	0,1	0,2
Nedostatok finančných prostriedkov na infraštruktúru.	4	0,4	1,6
Celkom spolu	12	1	3,6

Zdroj: vlastné spracovanie.

Po dokončení porovnávání nasleduje zostavenie SWOT matice. V konkrétnom prípade je súčet skóre silných a slabých stránok - 0,2 (3,5-3,7) a súčet skóre príležitostí a ohrození ktorej výsledkom je stratégia spojenectva. 0,3 (3,9-3,6). Grafické znázornenie je zobrazené na obrázku 3.2.



Obr. 3.2 Grafické znázornenie matice SWOT analýzy

Zdroj: vlastné spracovanie

Stratégia spojenectva – WO – weaknesses opportunities

Pri tejto stratégii prevažujú slabosti nad silami, avšak sa jedná o atraktívne prostredie v ktorom sa subjekt nachádza (v mojom prípade región). Je veľa príležitostí, ktoré sa otvárajú, avšak región nemá dostatok vnútorných schopností na ich dosiahnutie. Je potrebné postupne posilňovať silu a pozíciu, a samozrejme odstrániť nedostatky, ktorými sú:

- chýbajúca diaľnica a rýchlostné cesty, ktoré by viedli cez región,
- zlý technický stav dopravnej infraštruktúry pozemnej dopravy (cestnej a železničnej),
- úzke miesta na Dunajskej vodnej ceste a technický stav verejných prístavov,
- vysoká cena za používanie železničných tratí pri nákladnej doprave.

Odstránenie nedostatkov však región nezvládne sám. Jedná sa o problém, ktorý je veľkých rozmerov a preto je potrebná pomoc zvonka, od štátu, prípadne od Európskej únie. Región Podunajsko má veľký potenciál a veľké možnosti, avšak je nutné a doslova „životne nevyhnutné“ investovať do infraštruktúry v tomto regióne.

3.3 Návrhy na zlepšenie

Problematika bakalárskej práce je širšieho charakteru. Infraštruktúra daného regiónu je záležitosť, ktorá si žiada väčšiu pomoc zvonka. Región nezvládne tento problém vyriešiť sám. V predošlej kapitole sú uvedené najväčšie nedostatky, ktoré jednotlivé druhy dopravy v regióne majú. V ďalšej časti sú uvedené návrhy na zlepšenie, ktoré by mohli tak atraktívnemu regiónu do budúcnosti pomôcť.

Cestná doprava a jej infraštruktúra

Cestná doprava má najväčšie zastúpenie v nákladnej doprave a to nielen v sledovanom regióne. Využíva sa aj pri kombinovanej doprave. Región Podunajsko má v tomto smere veľké nedostatky. Je potrebná **rekonštrukcia cestných komunikácií II. a III. triedy. Dobudovanie rýchlostnej cesty R7** na skvalitnenie dopravy. Tieto kroky v cestnej doprave sú veľmi dôležité a majú význam nielen pre samotný región, ale aj pre štát. Nakoľko štát prichádza o peniaze na poplatkoch, keďže sa využíva vo veľkej miere prejazd cez maďarskú diaľnicu. Odporúčam aj **naďalej sa zamerať aj na programy z Európskej únie**, ktoré by mohli podporiť danú oblasť. Región Podunajsko má veľmi

silný potenciál nielen z poľnohospodárskeho pohľadu, ale z pohľadu turistického, podnikateľského, vodného a pod., avšak bez kvalitnej cestnej komunikácie sa nebude môcť pohnúť vpred.

Železničná doprava a jej infraštruktúra

Tento druh dopravy je atraktívny aj z hľadiska kapacity dopravných prostriedkov i vplyvu na životné prostredie. Avšak ako aj pri cestnej doprave, aj železničná má v regióne veľké nedostatky. Veľkým mínusom je aj to, že je pre zahraničných dopravcov drahá, t. j. je vysoká cena za použitie tratí. Región mal nádej vo forme projektu širokorozchodnej železnice, ktorá mala viesť južným Slovenskom až do Viedne.

Odporúčam investovať do modernizácie tratí, železničných staníc a snažiť sa prepojiť regióny. Ďalej odporúčam **venovať pozornosť rozvoji kombinovanej dopravy.** Prekladisko kombinovanej dopravy v Dunajskej Strede má veľký význam a potenciál. V súčasnosti je nedostatočná kapacita železničnej infraštruktúry. Ani s touto problematikou si región sám nebude vedieť poradiť, je opäť veľmi dôležité, aby si štát uvedomil potrebu podpory tohto regiónu.

Vodná doprava

Môžem skonštatovať, že rieka Dunaj je považovaná za hlavný dopravný koridor, avšak doposiaľ sa ešte stále nevyužíva celá jej kapacita. Dunaj je súčasťou paneurópskeho dopravného koridoru. Využíva sa na nákladnú a osobnú dopravu. Lodná doprava vnútrozemská má podstatné výhody z hľadiska životného prostredia a efektívnosti, preto je veľmi dôležité aby sa jej potenciál využíval udržateľne.

Vodná doprava v danom regióne má svoje podstatné využitie, avšak tak isto ako predošlé typy dopravy, potrebuje investície. Je potrebné **zvýšiť multimodálnosť a rozšíriť infraštruktúru v dopravných uzloch, ako sú vnútrozemské prístavy, tak isto prístavy zmodernizovať a zrekonštruovať.** Aj na túto problematiku je región príliš málo.

Vodnú dopravu na Dunaji, ktorá má nespočetne veľa hospodárskych, environmentálnych, sociálnych a rozvojových prínosov, je možné vylepšiť hlavne pomocou medzinárodnej spolupráce, spoločného plánovania a koordinovaných jednotlivých činností.

Letecká doprava a jej infraštruktúra

V danom regióne letecká doprava nemá svoje opodstatnenie v otázkach osobnej alebo nákladnej dopravy. Letisko, ktoré sa v Podunajskom regióne nachádza je letisko v Nových Zámkoch a Šuranoch. V Nových Zámkoch je trávnatá vzletová a pristávacia dráha, ktorá má dĺžku 1 001 m a šírku 69 m. V súčasnosti sú letiská bez pravidelných liniek. Slúžia na výcvik a vyhliadkové lety.

Mohli by byť veľmi zaujímavé z hľadiska turistických atrakcií. Nutné je však rozšíriť služby. Avšak aj to nepôjde bez investícií do lietadiel, podnikateľského plánu a kvalitného marketingu. Ibaže všetko je spolu prepojené, to znamená bez kvalitnej cestnej komunikácie, bude turizmus z hľadiska mobility v tomto regióne naďalej málo atraktívny.

4 Zhodnotenie návrhov

Ako som v predošlej časti uviedol, problematika Podunajského regiónu je vyššieho rázu a samotný región si sám neporadí. Je potrebné zamerať sa na dotácie zo strany štátu alebo zo strany Európskej únie.

Tento problém si uvedomujú aj primátori jednotlivých miest, ktoré do regiónu spadajú. Aj to je dôvodom spísania petície v súčasnosti (viď príloha B), ktorá je za dokončenie výstavby rýchlostnej cesty R7. Je potrebné, aby si Slovensko uvedomilo potrebu rozvoja a to nielen z hľadiska infraštruktúry tohto regiónu, nakoľko je to región s veľkým potenciálom.

Na webovej stránke Európskej komisie v rámci investícií do regiónov a miest, v sekcii regionálna politika, konkrétne doprava, je uvedené stanovisko týkajúce sa infraštruktúry dopravy, čistej dopravy, mestskej mobility apod. Využitie spolufinancovania by mohol byť začiatok dobrého konca pre región Podunajsko.

Konkrétne sa uvádza, že investície do dopravných služieb a infraštruktúry sú priamym prínosom pre občanov a podniky. Inteligentná mobilita, multimodálna doprava, čistá doprava a mestská mobilita sú špeciálnymi prioritami politiky súdržnosti.

Podpora trvalo udržateľnej dopravy a odstraňovanie kapacitných obmedzení v kľúčových dopravných infraštruktúrach predstavujú jeden z jedenástich tematických cieľov politiky súdržnosti.

Podporu z Európskeho fondu regionálneho rozvoja (EFRR) a Kohézneho fondu možno využiť na spolufinancovanie zo strany EÚ v prípade projektov:

- *„Podpora multimodálnej jednotnej európskej dopravnej oblasti prostredníctvom investícií do transeurópskej dopravnej siete (TEN-T);*
- *Zlepšenie regionálnej mobility vďaka pripojeniu sekundárnych a terciárnych uzlov k infraštruktúre TEN-T vrátane multimodálnych uzlov (iba EFRR),*
- *Rozvoj a zlepšovanie ekologických a nízkouhlíkových dopravných systémov, vrátane vnútrozemských vodných ciest a námornej dopravy, prístavov, multimodálnych prepojení a letiskovej infraštruktúry v záujme podpory udržateľnej regionálnej a miestnej mobility;*

- *Rozvoj a obnova komplexných vysokokvalitných a interoperabilných železničných systémov a podpora opatrení na zníženie hluku.*“ [18]

Na rozvoji dopravnej infraštruktúry musia vlastníci a správcovia infraštruktúry jednotlivých dopravných systémov spolupracovať s príslušnými orgánmi štátu (jednotlivé ministerstvá). Investície na modernizáciu a rozvoj dopravnej infraštruktúry sú finančne náročné a pre rozvoj celého Slovenska a jeho jednotlivých regiónov veľmi dôležité.

Záver

Sociálno-ekonomický vývoj na Slovensku sa vyznačuje celkovou transformáciou ekonomiky. Predchádzalo tomu odlúčenie Slovenska, t. j. vznik samostatného štátu, začlenenie sa do Európskej únie a postupné osvojovanie si znakov západného štýlu života obyvateľstva. Tieto všetky faktory majú na svedomí rastúce nároky na dopravnú infraštruktúru Slovenska, ktorej podstatná časť pochádza ešte z obdobia socializmu. Na to, aby sa dopravný systém prispôbil novým požiadavkám má finančne i časovo nesmierne náročnú úlohu, avšak je to jedna z hlavných podmienok pre ďalší sociálny aj ekonomický rast krajiny a aj jednotlivých jej regiónov.

Modernizácia dopravnej infraštruktúry sa na Slovensku sústreďuje hlavne v regióne Bratislavy. V ostatných regiónoch štátu je postup modernizácie dopravných sietí pomalší.

Ďalším faktorom súčasnej etapy napredovania dopravnej infraštruktúry je skutočnosť, že stále pretrvávajú dominantnosť prepojenia západu a východu krajiny dopravnými trasami vedenými severným Slovenskom. Najnovší vývoj tiež potvrdzuje dopravnú periférnosť určitých regiónov na Slovensku z hľadiska ich súčasnej infraštruktúrnej vybavenosti, ako aj z hľadiska perspektív jej ďalšieho rozvoja (najmä južné a severovýchodné Slovensko).

Sledovaný región má veľmi dobré strategické miesto, čo znamená, že by mohol byť lákavý pre podniky a zahraničných investorov. Tak isto je zaujímavý z pohľadu turizmu. Avšak pri cestnej doprave, kde sú nekvalitné a nedobudované cesty, ktoré sú potrebné pre fungovanie podnikov, sa región v okamihu diskvalifikuje a vyraduje sa takpovediac z hry. Slovensko prichádza o poplatky, nakoľko sa pri cestnej doprave v danom regióne, využíva skôr trasa cez Maďarsko.

Tak isto železničná doprava v regióne potrebuje modernizáciu technickej základne tejto dopravy. V súčasnosti je železničná doprava pre zahraničných dopravcov neatraktívna, z dôvodu vysokej ceny za použitie tratí.

Investície do dopravnej infraštruktúry by boli pre región veľkým prínosom a to nie len pre samotných obyvateľov ale aj z ekonomického hľadiska pre celý Podunajský región.

Zoznam zdrojov

- [1] ZELENÝ, L. *Doprava: Dopravní infrastruktura*. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 2000. ISBN 80-245-0110-4.
- [2] PELTRÁM, A. a kol., *Dopravní politika*. Bělá pod Bezdězem: Nakladatelství Máchova kraje, 2003. ISBN 80- 901730-6-3.
- [3] BRINKE, J. *Úvod do geografie dopravy*. Praha: Karolinum, 1999. ISBN 80-7184-9235.
- [4] HLAVOŇ, Ivan a kol. *Dopravní a spojová soustava*. Přerov: Vysoká škola logistiky, 2010. ISBN 978-80-87179-12-3.
- [5] HLAVOŇ, I. a B. KALUPOVÁ. *Dopravní a spojová soustava 2*. Přerov: Vysoká škola logistiky, 2017. ISBN 978-80-87179-53-6.
- [6] RODRIGUE, J. P. *The geography of transport systems*. 2nd edition. London; New York: Routledge, 2009. ISBN 978-0-415-48323-0.
- [7] WHITELEGG, J. *Roads, jobs and the economy*. Greenpeace, London, 1995.
- [8] HÝBLOVÁ, P. *Logistika*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2006. ISBN 80-7194-914-0
- [9] RAJČÁKOVÁ, E. *Regionálny rozvoj a regionálna politika Európskej únie a Slovenska*. Bratislava: Univerzita Komenského, 2009. ISBN 978-80-89317-09-7.
- [10] KNOWLES, R. D., ed., SHAW, Jon, ed. a DOCHERTY, Iain, ed. *Transport geographies: mobilities, flows and spaces*. Malden: Blackwell, 2008. ISBN 978-1-4051-5322-5.
- [11] Ministerstvo dopravy a výstavby SR [online]. Bratislava: c 2006 Ministerstvo dopravy a výstavby SR. [cit. 14.01.2022]. Dostupné z: <https://www.mindop.sk/>
- [12] Železnice Slovenskej republiky [online]. Bratislava: c 2008-2022 ŽSR [cit. 10.3.2022]. Dostupné z: <https://zsr.sk>
- [13] Podunajsko – mapa [online]. [cit. 10.03.2022]. Dostupné z: <http://cestovnyatlas.szm.com/podunajsko.htm>
- [14] KRUTÁK, I. Slovensko v kocke [online]. 31. 12. 2020. [cit. 21.02.2022]. Dostupné z: <https://slovenskovkocke.sk/podunajsko>.
- [15] Slovenská správa ciest – Cestná databanka [online]. [cit. 25.02.2022]. Dostupné z: <https://www.cdb.sk>

- [16] Štatistika [online]. Bratislava: c 2006 Ministerstvo dopravy a výstavby SR. [cit. 06.02.2022]. Dostupné z: <https://www.mindop.sk>
- [17] Mapa diaľnic a rýchlostných ciest na Slovensku [online]. [cit. 25.02.2022]. Dostupné z: <https://www.svetdopravy.sk>
- [18] Európska komisia – Investície do regiónov [online]. [cit. 10.04.2022]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/regional_policy/sk/policy/themes/transport-energy

Zoznam skratiek

atď.	a tak ďalej
a pod.	a podobne
CFR	skratka pre železnice Rumunska
DB	skratka pre železnice Nemecka
EFFR	Európsky fond regionálneho rozvoja
EÚ	Európska únia
MÁV	skratka pre železnice Maďarskej republiky
napr.	napríklad
NRIC	skratka pre železnice Bulharska
ÖBB	skratka pre železnice Rakúska
OSE	skratka pre železnice Grécka
resp.	respektíve
STN	Slovenská technická norma
SŽDC	Správa železničnej dopravnej cesty
TEN-T	Trans-European Transport Networks
t. j.	to jest
vid'	pozri
VÚC	Vyšší územný celok
%	percentá
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky

Zoznam grafických objektov

Obrázky

Obr. 1.1 Sieť diaľnic a rýchlostných ciest na Slovensku.....	18
Obr. 1.2 Železničné trate na Slovensku	20
Obr. 1.3 Železničné koridory na Slovensku	21
Obr. 2.1 Mapa regiónu Podunajsko	23
Obr. 2.2 Poloha regiónu Podunajsko na mape Slovenska	24
Obr. 2.3 Mapa ťahov multimodálnych koridorov siete TEN-T.....	25
Obr. 2.4 Grafické znázornenie trasy rýchlostnej cesty R7	28
Obr. 2.5 Mapa cestnej siete okresu Dunajská Streda.....	28
Obr. 2.6 Mapa cestnej siete okresu Komárno	30
Obr. 2.7 Mapa cestnej siete okresu Nové Zámky	31
Obr. 2.8 Mapa železničnej siete regiónu Podunajska	32
Obr. 2.9 Schéma využívaných vodných ciest na Slovensku - prístavy	37
Obr. 3.1 Mapa diaľnic a rýchlostných ciest na Slovensku.....	41
Obr. 3.2 Grafické znázornenie matice SWOT analýzy	45

Tabuľky

Tab. 1.1 Rozdelenie druhov dopravy z viacerých hľadísk	11
Tab. 2.1 Dĺžka siete cestných komunikácií okres Dunajská Streda k 01.01.2021	26
Tab. 2.2 Dĺžka siete cestných komunikácií okres Komárno k 01.01.2021.....	29
Tab. 2.3 Dĺžka siete cestných komunikácií okres Nové Zámky k 01.01.2021.....	30
Tab. 2.4 Základné parametre trate Bratislava – Štúrovo	33
Tab. 2.5 Základné parametre trate Bratislava – D. Streda – Komárno.....	34
Tab. 2.6 Základné parametre trate Nové Zámky - Komárno.....	35
Tab. 2.7 Základné parametre trate Štúrovo – Levice.....	35
Tab. 3.1 Silné stránky	43
Tab. 3.2 Slabé stránky.....	43
Tab. 3.3 Príležitosti.....	44
Tab. 3.4 Ohrozenia.....	44

Zoznam príloh

Príloha A	Petícia za pokračovanie výstavby rýchlostnej cesty R7
Príloha B	Vplyv dopravy na životné prostredie
Príloha C	Dopravná politika EÚ a SR v oblasti dopravnej infraštruktúry

Príloha A

Petícia za pokračovanie výstavby rýchlostnej cesty R7

Autor TASR

9. novembra 2021 10:06

Komárno 9. novembra (TASR) – Obyvatelia juhozápadného Slovenska sa petíciou dožadujú pokračovania výstavby rýchlostnej cesty R7 južným regiónom. Petíciu odštartovali 5. novembra primátori Komárna, Nových Zámkov, Dunajskej Stredy, Kolárova a Nesvád. „Chceli by sme vyjadriť svoju nespokojnosť so stavom cestnej infraštruktúry v SR. Strategický rozvoj je v niektorých častiach Slovenska neprimerane implementovaný a plánovaný, množstvo a kvalita cestných sietí ako aj železničných tratí zaostávajú v južnom regióne,“ uviedli.

Stav cestnej infraštruktúry v južných regiónoch podľa signatárov petície výrazne spomaľuje hospodárske možnosti regiónu a v niektorých oblastiach ohrozuje aj bezpečnosť dopravy. „Žiadame kompetentných Ministerstva dopravy a výstavby SR, aby čo najskôr pokračovali vo výstavbe rýchlostnej cesty R7 južným regiónom Slovenska a aby ju v zozname plánovaných investícií uprednostnili minimálne po úsek Nové Zámky,“ uvádza sa v petícii.

Jej signatári zároveň žiadajú vládu, aby vyčlenila viac finančných zdrojov na rozvoj cestnej infraštruktúry, aby sa plány výstavby cestných sietí zrealizovali v čo najkratšom čase. Od ministerstva dopravy očakávajú vypracovanie mechanizmu jasne demonštrujúceho princíp regionálnej spravodlivosti, teda proporcionálnu implementáciu úpravy ciest a mostov na celom území SR.

Rezort dopravy v spolupráci s Útvárom hodnoty za peniaze pripravil harmonogram prípravy a výstavby projektov cestnej infraštruktúry, ktorý hovorí jasne a transparentne, ako sa budú stavať diaľnice, rýchlostné cesty či cesty I. triedy v najbližších rokoch vrátane pokračovania R7, reagovalo na požiadavky signatárov petície Ministerstvo dopravy a výstavby SR.

Projektová príprava podľa neho napreduje pri projektoch, ktoré majú zabezpečené finančné krytie. Harmonogram cestnej infraštruktúry bude aktualizovaný každý rok na

Príloha B

Vplyv dopravy na životné prostredie

Aj keď od vzniku primitívnych dopravných prostriedkov uplynulo niekoľko tisícročí a súčasný technický pokrok umožňuje prispôbiť dopravu ekonomickým a technickým podmienkam prakticky bez ohľadu na geografické a klimatické danosti územia, vzťah medzi dopravou a životným prostredím ostáva veľkým problémom. V minulosti určovalo životné prostredie človeka a v rozhodujúcej miere aj jeho potrebu premiestňovania sa, v súčasnosti pôsobí tento vzťah opačne. To znamená, že ekonomickými a spoločenskými podmienkami vyvolané prepravné potreby ľudí do značnej miery ovplyvňujú životné prostredie.

Pozitívny vplyv

Doprava svojou činnosťou, premiestňovaním osôb, tovaru, surovín uspokojuje potreby spoločnosti. Tým pádom vytvára nasledovné pozitívne aspekty:

- vplyv na hybnosť obyvateľstva (dopravné cesty umožňujú obyvateľstvu dochádzať za prácou, vzdelaním alebo napríklad za kultúrnymi podujatiami),
- doprava je ďalej stimulátorom sociálno-ekonomického rozvoja a činiteľom aktivizujúcim proces hmotnej výroby,
- doprave umožňuje kultúrnu a hospodársku výmenu medzi sídlami a oblasťami ale i výmenu na medzinárodnej úrovni,
- má veľký podiel na zvyšovaní životnej úrovne obyvateľstva,
- doprava má vplyv na rozmiestnenie sídiel a územnej štruktúry hospodárstva.

Negatívny vplyv

Nepriaznivé vplyvy dopravy sa týkajú predovšetkým jej dopadov na životné prostredie.

Je možné ich rozdeliť do troch nasledovných skupín:

- globálne vplyvy, medzi ktoré patrí predovšetkým tvorba skleníkového efektu,
- regionálne vplyvy, prispievajú hlavne k deštrukcii vegetácie kyslým dažďom,
- ďalej lokálne vplyvy, ktoré sa prejavujú v bezprostrednej blízkosti komunikácií.

Do tejto skupiny patria aj problémy ako vysoká hladina znečistenia ovzdušia, hluk, nehody, priame znečistenie prostredia, podzemných vôd a pod.

Do negatívnych vplyvov z užšieho pohľadu patria:

- emisie,
- hluk a vibrácie,
- zabratie pôdy a deštrukcia osídlenia,
- znečistenia vôd,
- spotreba veľkého množstva energie,
- nehodovosť a úrazovosť,
- osvetlenia.

Príloha C

Dopravná politika EÚ a SR v oblasti dopravnej infraštruktúry

Dopravná politika EÚ v oblasti dopravnej infraštruktúry

V súčasnosti viac ako predtým platí, že doprave je pre európske hospodárstvo životne nevyhnutná a dôležitá. Na to, aby mohla Európa rásť a prosperovať, musia byť dobré a kvalitné prepojenia. Podľa prognóz sa do roku 2050 očakáva nárast nákladnej dopravy o 80 % a osobnej dopravy o vyše 50 %. Na cezhraničných úsekoch sú chýbajúce prepojenia podstatnou prekážkou pohybu tovaru a osôb v rámci členských štátov, ďalej aj medzi členskými štátmi a inými susednými štátmi. Ešte vždy sú podstatné rozdiely v kvalite a dostupnosti infraštruktúry ako medzi jednotlivými členskými štátmi, tak i v rámci členských štátov.

Pri multimodálnom prepojení, dosť veľká časť európskych terminálov nákladnej i osobnej dopravy, námorné i vnútrozemské prístavy, ale aj letiská nespĺňajú podmienky a tým nevyhovujú súčasnej situácii. Aj to je dôvodom prečo nová politika EÚ v oblasti infraštruktúry sa zameriava na tvorbu silnej európskej dopravnej siete prepájajúcej všetkých 27 členských štátov s cieľom podporovať rast a konkurencieschopnosť.

Samotné financovanie dopravy sa sústreďuje na vymedzenú novú základnú sieť, ktorá tvorí oporné osi dopravy na jednotnom trhu EÚ. Cieľom je, aby sa zabezpečilo to, že by veľká väčšina európskych občanov a podnikov postupne do roku 2050 nebola od komplexnej siete vzdialená viac ako 30 minút cesty. Nová dopravná sieť potom umožní bezpečnejšiu a rýchlejšiu prepravu, ale taktiež sa predpokladá menší počet dopravných kongescií. Zároveň sa očakáva, že investície do dopravnej infraštruktúry prispejú k dosiahnutiu cieľov zníženia emisií skleníkových plynov v doprave do roku 2050 o 60 %. Základná sieť prepojí 94 hlavných európskych prístavov so železničnými a cestnými komunikáciami a 38 kľúčových letísk prostredníctvom železnice s veľkými mestami. Tak isto sa chce dosiahnuť aby sa postupne 15 000 km železničných tratí modernizovalo na trate vysokorýchlostné.

Dopravná politika v SR

Dopravná politika v Európe významne vplýva na vývoj dopravy na Slovensku. V podmienkach Slovenska je nutné brať do úvahy hlavné zámery ďalšieho smerovania

ako je najmä vyvážený rozvoj jednotlivých zložiek dopravy, revitalizácia železníc, redukovanie úzkych miest a celková globalizácia dopravy. V poslednom čase bol zaznamenaný zvýšený záujem po osobnej automobilovej doprave, rovnako ako po nákladnej automobilovej doprave. Cestná doprava má jednoznačne dominantný podiel na trhu dopravy a to vďaka svojej flexibilita a celkovej dostupnosti a nízkymi nákladmi na používanie infraštruktúry v porovnaní s inými druhmi dopravy. Na Slovensku predstavuje viac ako dve tretiny celkových dopravných výkonov a zamestnáva najväčší počet ľudí v porovnaní s inými druhmi preprav. Avšak na druhej strane znečisťuje, degraduje a poškodzuje životné prostredie a to vypúšťaním emisií do ovzdušia, produkovaním hluku a vibrácií a jej nárast zapríčiňuje väčšie kongescie a nárast cestných nehôd.

Dňa 2. decembra 1992 Komisia prijala bielu knihu o budúcom rozvoji spoločnej dopravnej politiky (COM(1992)0494). Vyzvala na otváranie dopravných trhov, rozvoj transeurópskej dopravnej siete, zlepšovanie bezpečnosti a zosúladenie v sociálnej oblasti. Súčasne symbolizovala rozhodujúcu zmenu smerom k integrovanejšiemu, intermodálnemu prístupu na základe koncepcie udržateľnej mobility. V nadväzujúcej bielej knihe z 22. júla 1998 s názvom Spravodlivé platby za využívanie infraštruktúry: postupný prístup k spoločnému rámcu spoplatňovania dopravnej infraštruktúry v EÚ (COM(1998)0466) Komisia upozornila na veľké rozdiely medzi členskými štátmi, pokiaľ ide o účtovanie poplatkov v doprave, ktoré viedli k rôznym formám narušenia hospodárskej súťaže v rámci jednotlivých druhov dopravy aj medzi nimi. Biela kniha z roku 2001 sa zamerala aj na práva a povinnosti používateľov dopravných systémov, zaviedla akčný program na zlepšenie bezpečnosti na cestách, a posilnila práva používateľov a transparentnosť nákladov na základe harmonizácie zásad spoplatňovania infraštruktúry.

EÚ tiež uviedla do života ambiciózne technologické projekty, napríklad Európsky satelitný navigačný systém Galileo, Európsky systém riadenia železničnej dopravy (ERTMS) a program SESAR na skvalitnenie infraštruktúry riadenia letovej prevádzky.

V júni 2006 Komisia predložila strednodobé preskúmanie bielej knihy z roku 2001 (COM(2006)0314) s názvom Udržujte Európu v pohybe - Trvalo udržateľná pohyblivosť pre náš kontinent. Komisia sa už vyjadrila, že opatrenia navrhnuté v roku 2001 neboli dostatočne komplexné na dosiahnutie stanovených cieľov, takže boli zavedené nové nástroje zahŕňajúce:

- akčné plány v oblasti logistiky nákladnej dopravy, zavádzania inteligentných dopravných systémov v Európe a mestskej mobility,
- Naiades a Naiades II, integrovaný európsky akčný program pre vnútrozemskú vodnú dopravu, ako aj
- strategické ciele a odporúčania pre politiku EÚ v oblasti námornej dopravy do roku 2018.

Komisia zverejnila svoju bielu knihu z roku 2011 o budúcnosti dopravy do roku 2050 s názvom Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje (COM(2011)0144) 28. marca 2011. Komisia opísala prechod od starých výziev na nové, a načrtla spôsoby ich riešenia.

Autor (vypracoval)	Ladislav Petrik
Název BP	Dopravná infraštruktúra vybraného regiónu
Studijní obor	Logistika v doprave
Rok obhajoby BP	2022
Počet stran	44
Počet príloh	3
Vedoucí BP	Ing. Blanka Kalupová, Ph.D.
Anotace	V bakalárskej práci je spracovaná problematika týkajúca sa dopravnej infraštruktúry regiónu Podunajsko, ktorý sa skladá z okresov Dunajská Streda, Komárno a Nové Zámky (južná časť okresu). V prvej časti práce je uvedené teoretické východisko k danej problematike, v analytickej časti je spracovaná analýza dopravnej infraštruktúry cestnej, železničnej, vodnej a leteckej dopravy. Pozornosť je venovaná najmä infraštruktúre cestnej a železničnej dopravy. Následne je uvedený návrh na zlepšenie a jeho zhodnotenie.
Klíčové slova	región Podunajsko, dopravná infraštruktúra, cestná komunikácia, železničná trať
Místo uložení	ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerove
Signatura	