

Vysoká škola logistiky o.p.s.

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Přerov 2023

Henrieta Szabóová

Vysoká škola logistiky o.p.s.

Dopravná infrastruktúra v okrese

Nové Zámky

(Bakalářská práce)

Přerov 2023

Henrieta Szabóová



Vysoká škola
logistiky
o.p.s.

Zadání bakalářské práce

studentka

Henrieta Szabóová

studijní program
obor

LOGISTIKA
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 v okrese Nové Zámky**

Cíl práce:

Analyzovat současný stav dopravní infrastruktury v okrese Nové Zámky a navrhnout opatření k jejímu zlepšení.

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. Teoretická východiska stabilní technické základny
2. Analýza dopravní infrastruktury v okrese Nové Zámky
3. Návrhy opatření ke zlepšení dopravní infrastruktury
4. Vyhodnocení navržených opatření

Závěr

Rozsah práce: 35 – 50 normostran textu

Seznam odborné literatury:

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

HLAVOŇ, Ivan a Blanka KALUPOVÁ. Teorie a konstrukce dopravních systémů: železniční dráha. Přerov: Vysoká škola logistiky o.p.s., 2013. ISBN 978-80-87179-23-9.

HLAVOŇ, Ivan, FAKTOR, František a Ivan BARANČÍK. Teorie a konstrukce dopravních systémů: dopravní cesta – silnice. Přerov: Vysoká škola logistiky, 2013. ISBN 978-80-87179-22-2.

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Michal Turek, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce:

31. 10. 2022

Datum odevzdání bakalářské práce:

29. 4. 2023

Přerov 31. 10. 2022



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



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

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je původní a že jsem ji vypracovala samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná a že jsem v práci neporušil/a autorská práva ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., o autorském právu, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Prohlašuji, že jsem byla také seznámena s tím, že se na mou bakalářskou práci plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 60 – školní dílo. Beru na vědomí, že Vysoká škola logistiky o.p.s. nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro pedagogické, vědecké a prezentační účely školy. Užiji-li svou bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědoma povinnosti informovat o této skutečnosti Vysokou školu logistiky o.p.s.

Prohlašuji, že jsem byla poučena o tom, že bakalářská práce je veřejná ve smyslu zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 47b. Taktéž dávám souhlas Vysoké škole logistiky o.p.s. ke zpřístupnění mnou zpracované bakalářské práce v její tištěné i elektronické verzi. Tímto prohlášením souhlasím s případným použitím této práce Vysokou školou logistiky o.p.s. pro pedagogické, vědecké a prezentační účely.

Prohlašuji, že odevzdaná tištěná verze bakalářské práce, elektronická verze na odevzdaném optickém médiu a verze nahraná do informačního systému jsou totožné.

V Přerově, dne 28.04.2023



.....
podpis

Poděkování

Ďakujem vedúcemu bakalárskej práce Ing. Michal Turek, PhD za cenné poznatky, rady a pripomienky, ktorými bol nápomocný pri tvorbe tejto práce. Ďalej moje poďakovanie patrí mojej rodine počas štúdia.

Anotace

Témou bakalárskej práce je - Dopravná infraštruktúra v okrese Nové Zámky. V práci som sa v rámci prvej kapitoly zamerala na teoretické pojmy, východiská a informácie súvisiace s vybranou témou. Druhá kapitola bola zameraná najmä na ciele práce, použité metódy a metodiku práce. V praktickej časti som charakterizovala a opísala vybraný okres Nové Zámky. Zamerala som sa na analýzu dopravnej infraštruktúry vybraného okresu a navrhla som možnosti realizácie do budúcnosti.

Klíčová slova

Doprava, dopravná infraštruktúra, cestná doprava, železničná doprava, analýza dopravy

Annotation

The topic of the bachelor thesis is - Transport infrastructure in the district of Nové Zámky. In the thesis, within the first chapter, we focused on theoretical concepts, starting points and information related to the selected topic. The second chapter was mainly focused on the objectives of the work, the methods used and the methodology of the work. In the practical part, we characterized and described the selected district of Nové Zámky. We focused on the analysis of the transport infrastructure of the selected district and suggested the possibilities of implementation in the future.

Keywords

Transport, transport infrastructure, road transport, railway transport, transport analysis

Obsah

Úvod.....	9
1 Dopravná infraštruktúra	11
1.1 Dopravná infraštruktúra – črty a efekty	11
1.2 Dopravná infraštruktúra a dostupnosť.....	14
1.3 Dopravná infraštruktúra a regióny	16
1.4 Diaľnice a regióny.....	21
1.5 Dopravná infraštruktúra	22
2 Analýza okresu Nové Zámky	36
2.1 Základný opis okresu Nové Zámky	36
2.2 Prírodné podmienky okresu Nové Zámky	38
2.3 Demografia okresu Nové Zámky	39
2.4 Hospodárstvo okresu Nové Zámky	42
2.5 Cestná infraštruktúra v okrese Nové Zámky.....	43
2.6 Železničná infraštruktúra v okrese Nové Zámky	46
2.7 Dopravné výzvy okresu Nové Zámky.....	48
3 Návrh riešenia	51
4 Vyhodnotenie návrhu.....	54
Záver	55
Zoznam zdrojov	57
Zoznam skratiek.....	61

Úvod

Cestná infraštruktúra je významným faktorom rozvoja štátov a regiónov. Dôležitá je nielen dĺžka jednotlivých úrovní cestnej siete, ale aj jej kvalitatívne vlastnosti. Cieľom príspevku je zdôrazniť význam cestnej infraštruktúry pre rozvoj štátov a regiónov, skúmať vývoj dĺžky cestnej siete a výdavkov na cestnú infraštruktúru v Slovenskej republike a zhodnotiť kvalitu cestnej infraštruktúry v SR z hľadiska pozdĺžnej a priečnej nerovnosti.

Technický pokrok a rozvoj vo vyspelých štátoch zaistil optimálne podmienky pre pohodlný život obyvateľov. Tento pokrok vytvoril akúsi infraštruktúru, ktorá zaisťuje základné životné potreby obyvateľstva akými sú napríklad dodávka energií, vody, potravín ale i výstavba ciest, čím je spojené zaistenie prepravy obyvateľstva. S prepravou obyvateľstva je tým pádom spojená verejná doprava, ktorá zahŕňa i dopravu autobusovú.

Vývoj intenzity cestnej dopravy v Slovenskej republike v rokoch 1995 – 2005 naznačuje, že intenzita cestnej dopravy má neustále rastúci trend, pričom najprogressívnejšie rastie na diaľniciach a v značnom rozsahu aj na cestách I. triedy.

Dlhodobé vysoké dopravné záťaže v extraviláne územia na cestách v trasách budúcich diaľnic sú na Považskom koridore medzi Považskou Bystricou, Žilinou a Ružomberkom, ako aj na úsekoch pozdĺž Vysokých Tatier a v okolí mesta Prešov. Kapacita existujúcich ciest I. triedy je v týchto úsekoch výrazne prekračovaná už od roku 2000 a nutne si vyžaduje dobudovanie plánovanej diaľničnej siete. Špecifickým prípadom z pohľadu prekračovanej kapacity je už vybudovaná diaľnica D1 v úseku Bratislava – Trnava. Tento úsek diaľnice bol vybudovaný takmer pred 30 rokmi a v súčasnosti sa blíži k hranici svojej dopravnej priepustnosti.

Poznatky o funkčnosti diaľničných komunikácií ako dôležitej časti infraštruktúry krajiny potvrdzujú, že pre jej hodnotenie je rozhodujúci aj stav vozoviek. Stav vozovky je možné definovať jej prevádzkovou spôsobilosťou a únosnosťou. Problematika obnovy vozoviek je veľmi aktuálna. Opakované hodnotenie stavu vozoviek na diaľniciach, návrh opatrení i zostavovanie poradia stavieb (práce) na jednotlivých úsekoch diaľničnej siete vyplýva zo systému hospodárenia s vozovkami (pre ktoré na Slovensku platí technický predpis Slovenskej správy ciest z roku 2000).

O význame dopravy v národnom hospodárstve a podiele cestnej dopravy na preprave nákladov a osôb (o výkonoch cestnej dopravy) jestvuje nielen mnoho úvah, ale aj podkladov a dôkazov. Sledovaná hospodárnosť dopravy závisí aj od dopravnej cesty, technických parametrov ciest a diaľnic a kvality ich dôležitého stavebného prvku, akým je vozovka.

1 Dopravná infraštruktúra

V prvej kapitole práce sa venujem najmä teoretickým pojmom, vysvetleniam a definíciám, ktoré priamo súvisia s vybranou témou práce. Je veľmi dôležité si vybrané teoretické pojmy jasne zadefinovať a popísať nakoľko ich budem používať naprieč celou prácou.

1.1 Dopravná infraštruktúra – črty a efekty

Infraštruktúra je súhrn základných zariadení a inštitúcií spoločne s ich zabezpečením, ktoré poskytuje služby nevyhnutné pre patričné fungovanie hospodárstva vo vzťahu kurčitej oblasti alebo sfére činností (GRYWACZ,1983).

Dopravná sústava a jej časti tvoria súčasť štruktúry urbanizovaného priestoru (RAKŠÁNYI, 1997). Urbanizované prostredie, charakterizované primárnou, sekundárnou, terciárnou a kvartérna sférou, má tieto rozložené v území a navzájom pospájané rôznymi dopravnými systémami, či druhmi dopravy, bez ktorých by urbanizované prostredie nežilo. Potreba premiestňovania seba, iných, tovarov, či služieb dali podnet na vznik sídlisk rôznej veľkosti. Doprava to nielen umožnila, ale podmieňovala aj rozvoj celých oblastí, pričom rozhodujúcim tu bola väzba na prírodné bohatstvo, výhodná poloha na križovatkách obchodných ciest pri prechodoch cez rieky, horské priesmyky, či pri prístavoch a iné.

Dopravná infraštruktúra vo svetovom merítku tak dnes slúži k zvládnutiu prepravných úloh v komplexnom zmysle, k národným hospodárskym obehom a rovnako i v medzinárodnej hospodárskej spolupráci štátov. Stupeň prepojenia podľa WITTA (1982) odpovedá stupňu hospodárskeho vývoja a je súčasne meradlom. Každý sídelný útvar v území je dnes totiž prepojený aspoň cestnou komunikáciou na iný sídelný útvar. A práve kvalita prepravy z regiónu do sídelného útvaru a medzi regiónmi je závislá od kvality dopravného systému(ov). Pri neustále zvyšujúcej sa automobilizácii sa teda v cestnej infraštruktúre dostávajú ku slovu diaľnice.

Je nesporné že každá ekonomika funguje tým racionálnejšie, čím lepšie je vybavená zložkami infraštruktúry. Základnou zložkou spoločensko-ekonomickej infraštruktúry jednotlivých štátov alebo oblastí sú dopravné zariadenia a inštitúcie, umožňujúce výmenu informácií, tovarov, služieb a ľudí v spoločenskom procese sociálno-ekonomického rozvoja. Infraštruktúra vytvára podmienky náležitého fungovania hospodárstva a podnecuje jeho rozvoj. Infraštruktúra dopravy zabezpečuje väzby v teritoriálnom priereze a sceluje 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.

Infraštruktúrne zariadenia sú súhrnom nevyhnutných investícií otvárajúcich a sprístupňujúcich územie pre jeho hospodársky rozvoj bez ohľadu na to, kedy budú investície realizované. Oproti tomu nedostatočné vybavenie infraštruktúry brzdí rozvoj hospodárstva a môže sa dokonca stať bariérou jeho rozvoja. Bez určitej minimálnej infraštruktúry dopravy je nemožné investovať do iných oblastí hospodárstva (GRYWACZ, 1983).

Často sa zisťujú dôsledky až nedostatočne rozvinutej infraštruktúry, ktoré sa prejavia takou formou, že v podstate úplne zabrzdí úroveň spoločensko-ekonomického rastu štátu alebo regiónu. Celá história materiálnej kultúry je dôkazom priority dopravných ciest a bodov pri rozvíjaní výrobných síl. Neexistuje totiž možnosť vývoja zmeny a výroby bez existujúcej a náležite fungujúcej dopravy, limitovanej rozvojom jej infraštruktúry. Ako poznamenala MEDELSKÁ (1997), doprava, často definovaná ako služba spoločnosti, sa ukazuje, že je nielen službou, ale je život podmieňujúcim článkom urbanizovaného priestoru.

Podľa GRYWACZA (1970), efekty, ktoré vytvára infraštruktúra dopravy, môžu byť hodnotovo merateľné a aj rýchlo pociťované (napr. úspory získané z titulu zníženia nákladov dopravy, zvýšenie bezpečnosti dopravy, zvyšovanie prevádzkovej rýchlosti a pod.) alebo obtiažne hodnotovo merateľné (napr. lepšia bilancia voľného času cestujúcich a pod.).

Do efektov ťažko hodnotovo merateľných, ale s veľkým a uznávaným spoločensko-ekonomickým významom, je podľa GRYWACZA (1970) potrebné zahrnúť:

- spoločensko-ekonomickú aktivizáciu územia, najmä málo rozvinutých,
- otvorenie a sprístupnenie nových trhov pre vývoz i dovoz,
- rozvoj tranzitu
- nárast deľby a kooperácie práce
- uvoľnenie zásob pracovnej sily z oblasti prebytkových do oblasti deficitných,
- rozvoj turistiky a rekreácie
- otvorenie a rozšírenie prístupu do iných kultúrnych oblastí.

Podľa IMMERGLUCHA (1993): In MEDELSKÁ, 1997; môže dobrá dopravná infraštruktúra existujúca v území ovplyvniť:

- samostatný výrobný proces
- objem vstupov do výroby
- produktivitu podnikania v území

Podľa IVANIČKU (1996) každý vložený dolár v USA do verejných investícií vyvoláva dodatkové investície súkromných podnikateľov v tomto priestore vo výške 0,45 USD. Podobne podľa EBERTSA (1990) 1%-ný rast hodnoty verejnej infraštruktúry vedie k 0,54%-nému rastu zamestnanosti v danom regióne, ale i každý nárast sídelného útvaru vedie k rastu úspor nákladov na koordináciu práce jedného podniku s inými. Ak je v sídelnom útvare veľa výrobných a spolupracujúcich organizácií, potom úspora na koordináciu spolupráce závisí od kvality dopravných prepojení a zníženia časových strát na prepravu.

Vedľa priaznivých efektov, vyplývajúcich z rozvoja ekonomickej infraštruktúry dopravy, vyvoláva jej rozvoj i určité nepriaznivé spoločensko-ekonomické následky. Základným nepriaznivým následkom je podľa GRYWACZA (1983) veľká fondová a investičná náročnosť ekonomickej infraštruktúry dopravy, ktorá významne zaťažuje národný dôchodok jednotlivých štátov. GAUTHIER (1970) vníma ako negatívum aj relatívne malú návratnosť nákladov do nej vložených. Medzi iné nepriaznivé efekty rozvoja infraštruktúry je možno zahrnúť inegatívne pôsobenie na prírodné prostredie, zmenšovanie rozsahu pôdy pre poľnohospodárstvo a lesníctvo, znečisťovanie prostredia narastajúcimi emisiami splodín a únikom olejov, nadmerný hluk, zníženie hladiny vody v dôsledku regulácie riek pre dopravné účely a podobné negatívne vplyvy, ktorých dôsledkom je nárast ohrozenia až narušenie ekologickej stability.

Akokoľvek je náročný prepočet efektov a strát, efekty plynúce z dopravnej infraštruktúry značne prevyšujú straty, ktoré nesie národné hospodárstvo v dôsledku jej nedostatočného rozvoja. Zanedbanie jej rozvoja má vplyv na zníženie efektívnosti ostatných článkov, a tým celého národného hospodárstva. Často sa stáva, že vhodne vybudovaná dopravná infraštruktúra pozitívne vplýva na fungovanie hospodárstva, no GRYWACZ (1983) uvádza, že často je tu aj závislosť opačná, kedy má hospodárstvo vplyv na rozvoj a fungovanie dopravy a tým aj jej infraštruktúry

Každopádne, nedocenenie významu rozvoja dopravnej infraštruktúry, jej málo dynamický rozvoj v pomere k iným článkom a prepravným potrebám oslabuje následne možnosť rozvoja iných odvetví národného hospodárstva.

1.2 Dopravná infraštruktúra a dostupnosť

Dostupnosť je jedným z kľúčových pojmov zmieňovaných v súvislosti s problematikou vidieckych a periférnych oblastí. Proces koncentrácie obslužných, výrobných a ďalších aktivít získal v období transformácie na dynamike a bude naďalej prehľbovať rozdiely medzi jadrami a periférnymi (väčšinou vidieckymi) oblasťami. Pri nedostatku pracovných príležitostí a absencii základných služieb v mieste bydliska je pre obyvateľstvo čím ďalej, tým viac nevyhnutné za týmito cieľmi dochádzať a dostupnosť týchto cieľov sa stáva jednou najdôležitejších podmienok života vo vidieckych oblastiach.

V zmysle nevyhnutnosti realizovať cesty za základnými potrebami, je dopyt po dostupnosti vo vidieckych oblastiach v podstate vyšší než v mestách, kde je široká ponuka dopravných možností. Naopak z hľadiska počtu osôb je dopyt v riedko osídlených vidieckych oblastiach nízky a spôsobuje stratovosť obslužnosti verejnou dopravou.

Dostupnosť má dve dôležité dimenzie (HEY, 1996): časovú dostupnosť ako miera rýchlosti a kvality dopravného napojenia regiónu a dostupnosť príjmov obyvateľstva a celého regiónu ako miera kúpyschopnosti (s touto formou hodnotenia dostupnosti nezvykneme prichádzať často do styku, väčšinou je uvádzaná v hospodárskej úrovni regiónov, či skôr obyvateľstva k príslušnému regiónu). Obvykle sa ako jednotka dostupnosti používa cestná vzdialenosť, tá sa však stáva jednotkou čím ďalej, tým menej spoľahlivou. Jedným z dôvodov je možnosť použitia rôznych druhov dopravy, či ich

kombinácia. V dnešnej dobe sa teda časové vyjadrenie dostupnosti stáva podstatnejšie než dostupnosť kilometrová. Či už ide o priemyselné závody (just-in-time), dochádzka do zamestnania alebo dochádzka za službami a to ako v prípade periférnych oblastí, tak aj mestských aglomeráciách. Ako už bolo spomenuté najdôležitejším sa stáva čas. Spolu s tým sa však vynára otázka, či jednotlivci alebo skupina jednotlivcov využijú dodatočný čas (získaný redukciou času potrebného na prepravu, čo bolo dôsledkom investícií do infraštruktúry) na oddych alebo ďalšiu prácu.

Možno predpokladať, že klesajúca kvalita obslužnosti periférnych oblastí verejnou dopravou je stále častejšie nahradzovaná individuálnou automobilovou dopravou. Táto tendencia by sa mala prejavovať na vývoji automobilizácie, ktorá by z uvedených dôvodov mala byť v riedko osídlených oblastiach vyššia. Tento vzťah zistil už Nutley vo svojich štúdiách o vidieckych oblastiach v Británii a USA (1996) a v Austrálii (2003) a naznačujú ho analýzy situácie v Čechách (Marada 2003a). Vyššiu automobilizáciu je však možné očakávať aj v „bohatých“ metropolitných oblastiach. Príčiny vyššej automobilizácie sú však v oboch oblastiach odlišné. Zatiaľ čo v prípade riedkeho vidieckeho osídlenia vyplýva z nevyhnutnosti zaistenia základných životných potrieb (problém dostupnosti), druhý prípad je podmienený vyššou ekonomickou úrovňou miest. Preto sa obe kategórie budú pravdepodobne líšiť kvalitou vozového parku. (Marada, Květoň 2008)

Dostupnosť bola zvyčajne vnímaná ako vplyv jednej novej linky na sieť ako celok. Ale mnohé investície sú doplňujúce, takže súťaž v skutočnosti nastáva medzi systémami, nie jednotlivými linkami (BANISTER a BERECHMAN, 2001). Preto by dostupnosť nemala byť vnímaná ako zmeny ku ktorým dochádza v jednom systéme (napr. železnici) ale ako nová súťažná pozícia systému vo vzťahu k ostatným systémom (napr. ceste). Preto je logické mať viac „používateľov“ pripájajúcich sa k sieti a používajúcich ju. Tento argument však často zlyháva v prípade periférnych riedko osídlených oblastiach, kde počet „používateľov“ pripájajúcich sa k sieti je príliš malý na to, aby sem smerovali investície do dopravnej infraštruktúry, čím sa tieto regióny stávajú ešte viac polarizované.

Obmedzená mobilita je potom považovaná za jednu zdimenzií, ktoré môžu potenciálne vytvárať predpoklady pre nárast sociálnej exklúzie (Kenyon et al. 2002), pričom za faktor nízkej mobility obyvateľstva vedúcej k sociálnej exklúzii sa považuje okrem zlého cestného spojenia v odľahlých regiónoch tiež nízka vybavenosť domácností osobných automobilov a nedostatočnú sieť verejnej hromadnej dopravy.

Zhodnotenie priestorových rozdielov vo vybavenosti dopravnou infraštruktúrou je zložitá a komplexná problematika, v ktorej hrá úlohu veľké množstvo faktorov, vrátane geografickej polohy, prírodných pomerov, historického vývoja, ekonomických ukazovateľov, využitia krajiny, osídlenia. Dopravná infraštruktúra je mozaikou značného počtu prvkov líniového a bodového charakteru (dopravné siete, letísk, prekladiská, stanice, čerpace stanice, plavebné komory, prvky statickej dopravy, hraničné priechody atď.) Všetky tieto zložky charakterizuje rôzna kvalitatívna úroveň a nerovnomernosť v ich priestorovej distribúcií, ktorá následne vplyva na úroveň jednotlivých regiónov. Hierarchicky najvyššie prvky dopravnej infraštruktúry sa viažu na sídla najvyššej hierarchickej úrovne, s klesajúcim významom sídiel klesá spravidla i hierarchická úroveň komunikácií, ktorými sú prepojené (Hornák et al. 2008). Ak v prípade Slovenska k tomu pridáme špecifická georeliéfu, pravdepodobne práve dostupnosť sa môže javiť ako limitujúcim prvkom regionálneho rozvoja

1.3 Dopravná infraštruktúra a regióny

Názory ekonómov a geografov na úlohu dopravnej infraštruktúry v regionálnom rozvoji nie sú napriek ich dlhej dobe skúmania tejto problematiky, jednotné. Niektorí (napr. Siccardi) považujú dopravnú infraštruktúru za zmienený katalyzátor ekonomického rozvoja, iní – väčšina súčasných autorov (napr. Rephann 1993, Banister a Berechman 2001, Marada, Květoň, Vondráčková 2006) - ju chápu ako nutnú, avšak nepostačujúcu podmienku tohto rozvoja. V dôsledku tejto nejednotnosti názorov sú dopravnej infraštruktúre pripisované pozitívne, ako aj neutrálne a negatívne vplyvy na regionálny rozvoj.

V súčasnosti sa však skôr stretávame s kritickým pohľadom na preceňovanú úlohu dopravnej infraštruktúry v regionálnom rozvoji. Tento názor sa prejavuje najmä v anglosaskej literatúre, a to už zhruba posledných 15 rokov. Na Slovensku stále prevláda predstava, že zlepšenie, či vybudovanie novej infraštruktúry má automaticky výhradne významné pozitívne dopady na svoje okolie.

Pôsobenie dopravnej infraštruktúry na regionálny rozvoj je možné rozčleniť podľa niekoľkých rôznych spôsobov. Najčastejšie uvádzaným je kategorizácia podľa BRUINSMA a RIETVELDa (1998): in MARADA, KVĚTOŇ, VONDRÁČKOVÁ,

2006; na vplyvy priame a nepriame a na distribučné, generatívne a odsávacie efekty dopravnej infraštruktúry.

Medzi priame efekty zaraďujú pôsobenie vznikajúce využívaním komunikácie, jej údržbou a obsluhou. Túto skupinu delia na vplyvy krátkodobé (efekty spôsobené samotnou výstavbou či zlepšovaním infraštruktúry) a na druhej strane efekty v podobe úspory paliva a času pri využívaní, či vplyv na životné prostredie (exhaláty, hluk, prašnosť a pod.). Domnievam sa však, že hovoriť o krátkodobosti v prípade zlepšovania infraštruktúry, je sporné, nakoľko pri zlepšovaní dopravnej infraštruktúry, dnes najmä v podobe diaľnic a rýchlostných komunikácií, sa ráta práve s ich dlhodobými dopadmi a výkonnosťou a v tomto duchu sú aj budované.

Nepriame efekty BRUINSMA a RIETVELD (1998) zahŕňajú dlhodobé vplyvy dopravy, ktoré sú ďalej členené podľa charakteristiky, ktorú ovplyvňujú. Ako najvýznamnejšie nepriame efekty sa označujú vplyvy na: produktivitu regionálnej ekonomiky, kvalitu pracovnej sily, lokalizáciu firiem, chovanie domácností a cenu pôdy. Podľa autorov, produktivita firiem je ovplyvnená poklesom dopravných nákladov a tiež ľahším transportom hotových výrobkov. Tieto zmeny umožňujú firmám expanziu avyužívanie úspor z rozsahu, čo sa prejaví ako ďalší nárast produktivity. Dopravná infraštruktúra teda umožňuje lepšie fungovanie trhu a v prípade značného poklesu dopravných nákladov môže zo zlepšenej infraštruktúry profitovať aj periféria.

Vplyv dopravnej infraštruktúry na trh práce sa prejavuje na jednej strane príchodom nových firiem do regiónu, na druhej strane možným poklesom produkcie miestnych podnikov v dôsledku nárastu konkurencie z okolitých vyspelejších regiónov. Bez flexibilnej pracovnej sily, t. j. bez ochoty pracovníkov absolvovať rekvalifikačné kurzy, či dochádzať za prácou na dlhšiu vzdialenosť, by mohli negatíva novej dopravnej infraštruktúry výrazne prevýšiť nad dopadmi pozitívnymi.

Ďalším nepriamym vplyvom je ovplyvňovanie migračných prúdov. V periférnych regiónoch, v ktorých vybudovanie infraštruktúry má za následok významné zlepšenie dopravnej dostupnosti, sa môže najprv zvýšiť dochádzka za prácou, ktorú postupne nahradí emigrácia do ekonomicky silnejších regiónov. Naopak, v širšom zázemí metropol sa prejavuje opačný efekt – suburbanizácia. Zlepšenie dopravnej dostupnosti, a tým pádom skrátenie doby dochádzky do centra, vedie k rozšíreniu zázemia ďalej od

mestského regiónu. Posledným nepriamym dopadom, ktorý RIETVELD a BRUINSMA (1998) uvádzajú, je cena pôdy. Cena pozemkov môže v dôsledku pôsobenia novej infraštruktúry rásť, stagnovať i klesať. Väčšinou by cena pozemkov mala začať rásť v zázemí miest, naopak v periférnych regiónoch a v regiónoch bez rozvojového potenciálu by mala cena pozemkov ostať rovnaká alebo klesať.

Z hľadiska genézy novo umiestnených aktivít v blízkosti dopravnej infraštruktúry rozlišujú BRUINSMA a RIETVELD (1998): In MARADA, KVĚTOŇ, VONDRÁČKOVÁ, 2006; efekty generatívne a distribučné. V prípade generatívnych efektov sa jedná o aktivity, ktoré vznikli ako úplne nové a nie sú teda iba relokáciou činnosti z iného regiónu. O distribučnom efekte sa hovorí, ak sa v regióne so zlepšenou infraštruktúrou objaví činnosť, ktorá tu však vzniká premiestnením z iného regiónu, ktorému tak zlepšenie infraštruktúry v pôvodnom regióne spôsobilo stratu. Tento jav je známy ako „odsávací efekt“ alebo „efekt vysávača“.

Väčšina autorov (napr. RIETVELD, BANISTER a BERECHMAN, HEY, KURFURST a i.) uvádzajú efekty dopravnej výstavby prinášajúce ekonomike nepriame (externé) náklady, ako sú: náklady za dopravné nehody, znečistenie, zápchy a deštrukcia krajiny. Podľa BRAYA (1992) navyše akýkoľvek okrajový pozitívny efekt rýchlejšej cestovnej rýchlosti po nových cestách je okamžite „prebitý“ nárastom dopravných zápch. Toto sa dá zdôvodniť skutočnosťou, že objem dopravy rastie v daných podmienkach rýchlejšie než cestná kapacita (príklad Bratislavy a jej aglomerácie).

V roku 1996 sa HEY vo svojej štúdií pokúsil zosumarizovať vtedajšiu teoretickú a empirickú literatúru ovzťahu medzi výstavbou cestných (rýchlostných) komunikácií a regionálnym rozvojom, pričom vyčlenil základné teórie a zaoberá sa podmienkami pre pozitívny, či negatívny vplyv výstavby ciest na regionálny rozvoj. Aj keď uplynulo viac ako 10 rokov a množstvo tvrdení týchto teórií bolo vyvrátených, tieto teórie stále patria medzi najčastejšie používané pri zdôvodňovaní pozitívneho vplyvu dopravnej infraštruktúry na regionálny rozvoj (v rozvinutých – dopady budú minimálne; a aj nerozvinutých – tu má zmysel uvažovať o väčších dopadoch; ekonomikách a dopravných systémoch)

Medzi zásadné teórie, ktoré štúdiá kriticky hodnotí, patrí poľa HEY-a (1996) *produkčno – funkčná teória*. Tá tvrdí, že výstavba nových cestných komunikácií, rovnako ako všetky

investície do infraštruktúry, prinášajú firmám tzv. „nepriame výrobné dopady“ (rozumej pozitívne externality). Verejná infraštruktúra údajne napomáha znižovať výrobné, kapitálové a mzdové náklady pri výrobe. Na jednotku výroby je teda potrebné menej súkromného kapitálu a náklady na pracovnú silu a výrobu klesajú, pretože rastie produktivita. Vyššia produktivita vedie v dokonale konkurenčnom prostredí k znižovaniu cien, ktoré v závislosti na cenovej pružnosti dopytu zase stimulujú dopyt. Vyšší dopyt opäť spôsobuje nárast výroby a tým aj zamestnanosti.

Aj keď empirické štúdie potvrdzujú, že vďaka verejnej infraštruktúre klesá potreba súkromného kapitálu a pracovnej sily pri výrobe, HEY (1996) spolu s ďalšími autormi kritizujú, že v žiadnom prípade nie je isté, či firmy sú schopné prenášať zisky z výroby do znižovania nákladov na dopravu. Prepravcovi vznikne zisk z ušetreného času len vtedy, ak je schopný takto usparený čas využiť k ďalšej ceste alebo inej aktivite. Podľa HEYA (1996) je však množstvo časových úspor pri jednotlivých jazdách príliš krátkych na to, aby umožnili väčšie využitie vodiča a vozidla. Prepravca vraj maximálne môže byť schopný znížiť počet vozidiel a zamestnancov potrebných pre výkon. Podľa môjho názoru však s týmto tvrdením nemožno úplne súhlasiť, resp. uplatňovať ho na všetky firmy. To, či firma je alebo nie je schopná využiť časovú úsporu pre ďalšiu expanziu je čisto individuálne a závisí od množstva faktorov (zameranie firmy, prah obslužnosti, lokálny trh a i.).

Teória medzinárodného a medziregionálneho obchodu je rovnako založená na myšlienke, že výstavba infraštruktúry vedie k znižovaniu dopravných nákladov a tým celkových výrobných nákladov. To umožňuje výrobcovi predávať svoje výrobky lacnejšie a prenikať na nové trhy v iných regiónoch. Znížené náklady na dopravu tým stimulujú medziregionálny obchod a dovoľujú firmám zvyšovať výrobu, pokiaľ sú miestne výrobky schopné konkurovať výrobkom z iných regiónov. S nárastom produkcie sa ďalej znižujú výrobné náklady, čo stimuluje dopyt, rast predaja a zamestnanosť.

Lokalizačná teória určuje dva faktory viazané na dopravu: náklady na dopravu (Thünen, Weber) a dostupnosť. Teória tvrdí, že zlepšovanie týchto dvoch lokalizačných faktorov prostredníctvom výstavby ciest umožňuje ekonomický rozvoj a rast zamestnanosti, čo nastane vďaka tomu, že nová dopravná infraštruktúra priláka do regiónu nové firmy a existujúcim firmám umožní nové investície.

Keďže obe dimenzie dostupnosti (dostupnosť obyvateľstvu a časová dostupnosť) sú v periférnych regiónoch pomerne málo rozvinuté, problém periférnosti sa javí predovšetkým ako problém dostupnosti. Dostupnosť regionálnych príjmov však nezaručuje bohatstvo, ako je to vidieť v mnohých regiónoch strednej Európy. Dôvodom tohto stavu sú aj v prípade Slovenska ich zastaralé priemyselné technológie alebo historický prihraničný charakter (Juhoslovenská kotlina). Pokiaľ majú okrajové regióny k dispozícii napr. dobré letisko s častým spojením, môžu byť i lepšie dostupné než centrálné oblasti s upchatými cestami. Periférnosť je podľa viacerých autorov (HEY 1996; BRAY 1992 a i.) teda do určitej miery problémom vnímania. V množstve odvetví ekonomiky v súčasnosti tvoria náklady na dopravu len veľmi nepatrný zlomok celkových výrobných nákladov. V závislosti na zameraní firiem sa tieto náklady pohybujú v priemere 2-10% (BRAY 1992, WHITELEGG 1994, HEY 1996, KURFURST 1999). Hlavným dôvodom malej dôležitosti nákladov na dopravu vzhľadom k celkovým nákladom výroby je presun výrobcov od výroby tovarov s nízkou pridanou hodnotou k tovarom vysokej kvality. Navyše väčšina týchto nákladov (až 70%) sa vzťahuje k nakládke a vykládke, teda nie k samotnej preprave. Nájomné, úroky a mzdy sú pre väčšinu odvetví omnoho dôležitejšie k dosiahnutiu zisku, než prístup k diaľkovej dopravnej infraštruktúre. Dokonca ani 10% zníženie dopravných nákladov by sa nepremietlo do celkových výrobných nákladov o viac než 0,5 % (BRAY 1992). Nakoľko dopravné náklady sú tak malou časťou celkových výrobných nákladov, je nevyhnutné sa pri snahe o zníženie cien zamerať na iné časti nákladov. Pokiaľ je cieľom vládneho programu znižovanie cien tovarov a služieb a celkové oživenie ekonomiky, mali by existovať iné spôsoby, ako tento cieľ dosiahnuť. Z empirických aj teoretických poznatkov vyplýva, že medzi efektívnejšie spôsoby patrí napríklad (BRAY 1992, SULÍK 2009):

- znižovanie úrokových sadzieb
- dotácie do rekvalifikácie
- dotácie na zníženie koncových dopravných nákladov
- daňové úľavy pre kapitálové investície
- znižovanie odvodov, zjednotenie a zjednodušenie odvodových systémov
- znižovanie priamych daní

1.4 Diaľnice a regióny

Pokiaľ ide o vytváranie pracovných miest, je výstavba diaľnic pomerne neefektívna. Investície do zdravotnej starostlivosti, verejnej dopravy, údržby ciest i bytovej výstavby vytvárajú viacej pracovných miest na jednu investovanú libru než výstavba ciest (Bray 1992). Investície do cestnej dopravy vytvárajú menej pracovných príležitostí než ostatné druhy dopravy. Navyše výstavba diaľnic vytvára menej kvalifikované a horšie platené pracovné miesta než iné investície a aj to iba na časovo obmedzené obdobie. Výstavba diaľnic vytvára najmenej pracovných miest zo všetkých možných verejných výdajov do infraštruktúry. Investíciou do diaľnic v hodnote 1 mld. mariek je možné získať 14 000 až 19 000 pracovných miest, zatiaľčo výstavbou železníc je to 22 000 a pri výstavbe električkových rýchlodráh (metra) 23 000 miest. (HEY 1996)

Dôležitou súčasťou ekonomického rastu je vytváranie nových firiem. Malé firmy sú dôležitým zdrojom pracovných miest a budúceho rastu zamestnanosti. Vznik nových firiem je pre národné hospodárstvo dôležitejšie než len presúvanie existujúcich firiem v rámci regiónov (WHITELEGG, 1994). Ako už bolo spomenuté výstavba ciest prispieva k regionálnemu rozvoju, pokiaľ sú tým do okrajových regiónov priťahované nové firmy, pokiaľ sa tým zvyšujú investície existujúcich firiem alebo pokiaľ to stimuluje vznik nových firiem. Do okrajových regiónov sú však často priťahované nie firmy, ale len ich pobočky (HEY 1996). S tým je spojených viacero problémov: absencia riadiacich miest vedie k nižšej priemernej kvalifikácii a tým v porovnaní s ostatnými regiónmi k nižším platom; viacero vstupov je zabezpečených mimo regiónu než v rámci neho; v dobách hospodárskych recesií sú to práve pobočky, ktoré sa zatvárajú ako prvé. Nakoľko sú však obvykle v regióne významnými zamestnávateľmi, vznikajú špecifické problémy.

Rovnako vlády si zrejme neuvedomujú rozdiel medzi vznikom nových firiem a pracovných miest a ich obyčajným presunom z miesta na miesto. Pri presune firma vytvára pracovné miesta v jednej oblasti, zatiaľčo v druhej oblasti zanikajú. Navyše firma vynakladá nezanedbateľné čiastky na samotný presun. Presun do lepšieho areálu s novým vybavením a pod. so sebou určite prináša zisk, ten je však nevyhnutné porovnať so stratami, ktoré môžu byť obrovské, pokiaľ proces relokácie vedie k opusteniu vnútorných častí mesta a vytvára v nich tak závažné sociálne i ekonomické problémy (KURFURST 1999).

1.5 Dopravná infraštruktúra

„Dopravná infraštruktúra vo forme siete dopravných ciest a dopravných prostriedkov tvorí jednu zo zložiek tzv. logistickej, komunikačnej infraštruktúry. Môžeme na ňu nahliadať ako na súbor dopravných sietí, ich vybavenia najrôznejšími stavbami a zariadeniami dopravných prostriedkov, ktoré sa na sieti pohybujú.(Zelený, 2000)“

Cestná infraštruktúra

Cestná sieť Slovenskej republiky bola k 1.1.2011 tvorená dokopy 17 985,425 km ciest z čoho diaľnice tvorili 415,695 km, čiže len niečo málo cez 2,3% z celkovej siete. Teda cestnú sieť môžeme charakterizovať vysokou hustotou, ale nízkym podielom diaľnic a rýchlostných komunikácií.

Plánovaná dĺžka diaľničnej siete podľa Programu prípravy avýstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2007-2010 je 704,7 km a dĺžka siete rýchlostných ciest cca 1160 km. Výstavba však nepokračuje podľa plánov programu keďže do konca roka 2010 sa počítalo s odovzdaním 250,9 km diaľnic a rýchlostných ciest. V skutočnosti bolo v rokoch 2007 – 2010 do prevádzky odovzdaných len 122,8 km, z toho 87,6 km diaľnic. Kompletná dostavba sa v súčasnosti odhaduje na rok 2025.

Pozemné komunikácie sa rozdeľujú podľa dopravného významu, určenia a technického vybavenia na

a) diaľnice,

b) cesty,

c) miestne komunikácie, d) účelové komunikácie.(Zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách).

Tab. 1.1 Stav siete cestnej komunikácie v SR

	km
Diaľnice	415,695
Diaľničné privádzače	11,147
Rýchlostné cesty	189,500
Cesty I. triedy	3317,538
Cesty II. triedy	3643,226
Cesty III. triedy	10408,319
Spolu	17985,425
Miestne komunikácie	25942
Spolu	43927

Zdroj : Slovenská správa ciest

Diaľnica (D) je cestná komunikácia na dopravné spojenie medzi dôležitými centrami štátneho a medzinárodného významu, smerovo rozdelená, s obmedzeným prístupom, s obmedzeným pripojením, vyhradená na premávku motorových vozidiel s určenou povolenou rýchlosťou podľa osobitného predpisu; jej križovanie a križovatky s ostatnými komunikáciami sú len mimoúrovňové. (STN (Slovenská Technická Norma) 736100)

Rýchlostná cesta (R) je cesta pre motorové vozidlá s obmedzeným pripojením a prístupom, vyhradená na premávku motorových vozidiel s konštrukčnou rýchlosťou určenou platnými pravidlami cestnej premávky, s mimoúrovňovými, výnimočne úrovňovými križovaniami a križovatkami. (STN (Slovenská Technická Norma) 736100)

Maximálna povolená rýchlosť na diaľniciach Slovenskej Republiky je 130km/h mimo obce (pre vodičov autobusu 100 km/h) a 90 km/h v obci. **Cesta** je pozemná komunikácia so spevneným jazdným pásom, ktorý umožňuje trvalú,

bezpečnú a plynulú dopravu za každého počasia.(zelený, 2000)
Cesty môžeme klasifikovať podľa rôznych kritérií a jedným z najdôležitejších je dopravný význam. Podľa dopravného významu delíme cesty na:

- cesty I. triedy
- cesty II. triedy
- cesty III. triedy

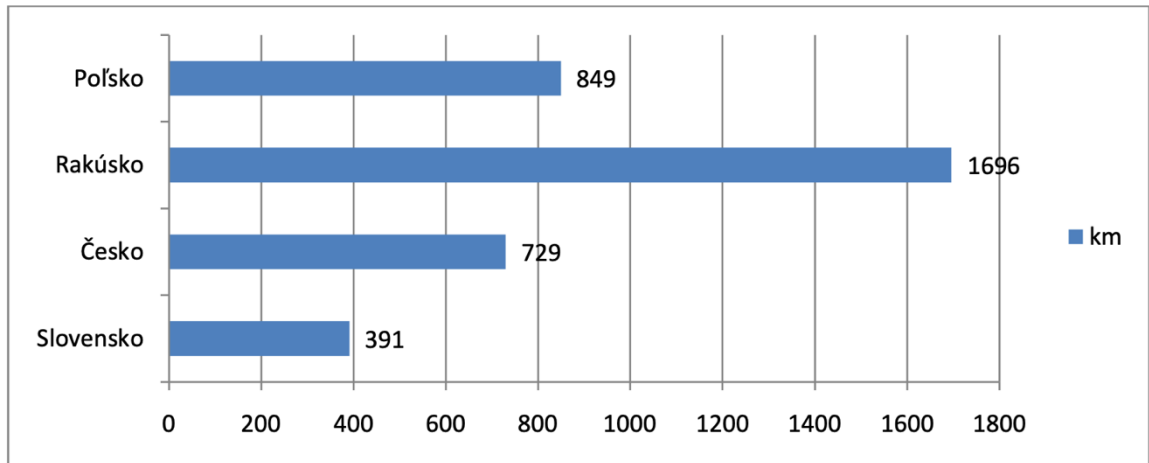
Cesta I. triedy – cesta, ktorá má význam najmä pre medzinárodnú a celoštátnu dopravu a označuje sa dvojmiestnym číslom

Cesta II. triedy – cesta, ktorá má význam najmä pre dopravu medzi krajmi a okresmi a označuje sa trojmiestnym číslom

Cesta III. triedy – cesta, ktorá má spravidla miestny význam a označuje sa štvormiestnym alebo päťmiestnym číslom, podľa číselného označenia najbližšej cesty II. triedy, výnimočne I. Triedy. (STN Slovenská Technická Norma) 736100)

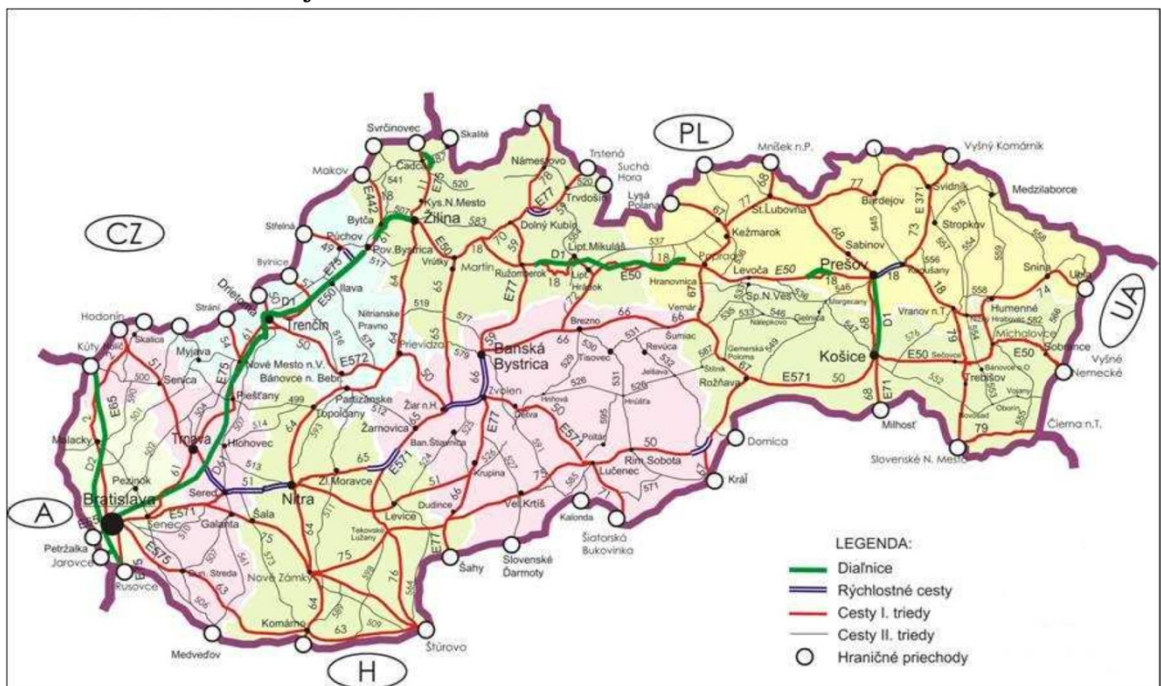
Miestne komunikácie – miestnymi komunikáciami sú všeobecne prístupné a užívané ulice, parkoviská vo vlastníctve obcí a verejné priestranstvá, ktoré slúžia miestnej doprave a sú zaradené do siete miestnych komunikácií. (Zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách)

Účelové komunikácie slúžia spojeniu jednotlivých výrobných závodov alebo jednotlivých objektov a nehnuteľnosti s ostatnými pozemnými komunikáciami alebo komunikačným účelom v uzavretých priestoroch alebo objektoch. (Zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách)



Graf. 1.1 Porovnanie diaľnic s okolitými štátmi

Zdroj : Slovenská správa ciest



Obr.1.1 Model cestnej siete Slovensko

Zdroj : Slovenská správa ciest

Zoznam diaľnic a rýchlostných ciest: [4]

Diaľnice:

D1 Bratislava /Petržalka - križovatka s D2 - Trnava - Trenčín - Žilina - Prešov - Košice - štátna hranica SR/Ukrajina

D1 je najdlhšia a najvýznamnejšia diaľnica na Slovensku. S výstavbou sa začalo v roku 1972 a po svojom dokončení, ktoré sa predpokladá na rok 2019 spojí hlavné mesto Bratislavu s hraničným prechodom Záhory na štátnej hranici s Ukrajinou. Celková plánovaná dĺžka je 515,6 km. V súčasnosti je sprevádzkovaných skoro 62%.

D2 št. hranica ČR/SR - Kúty - Malacky - Bratislava - št. hranica SR/MR

V rokoch 1969 – 2007 sa vystavala diaľnica D2 o celkovej dĺžke 80 km, ktorá spája hraničný prechod Brodské na štátnej hranici s Českom s hraničným prechodom Čunovo na štátnej hranici s Maďarskom.

D3 Žilina - Kysucké Nové Mesto - Čadca - Skalité - št. hranica SR/PR

Od roku 1996 je vo výstavbe diaľnica D3, ktorá po svojom dokončení spojí Žilinu s hraničným prechodom Skalité na hranici s Poľskom. Plánovaná dĺžka diaľnice je 60,8 km, v súčasnosti sprevádzkovaných je 13,7 km.

D4 št. hranica Rakúsko/SR - Bratislava - križovatka D2 Jarovce - križovatka Rovinka - križovatka s D1 Ivanka pri Dunaji-sever - križovatka s cestou II/502 - križovatka s cestou I/2 - križovatka s D2 Stupava juh - štátna hranica SR/Rakúsko

Po predpokladanom dokončení v roku 2025 vytvorí vonkajší obchvat Bratislavy a spojí hraničné priechody Jarovce a Devínska Nová Ves na hranici s Rakúskom. Dĺžka sa predpokladá na 50 km, z toho je v prevádzke zatiaľ len 2,7 km.

Rýchlostné cesty:

R1 Trnava - Nitra - Žarnovica - Žiar nad Hronom - Zvolen - Banská Bystrica – Ružomberok

R2 Trenčín križovatka D1 - Prievidza - Žiar nad Hronom - Zvolen - Lučenec - Rimavská Sobota - Rožňava – Košice

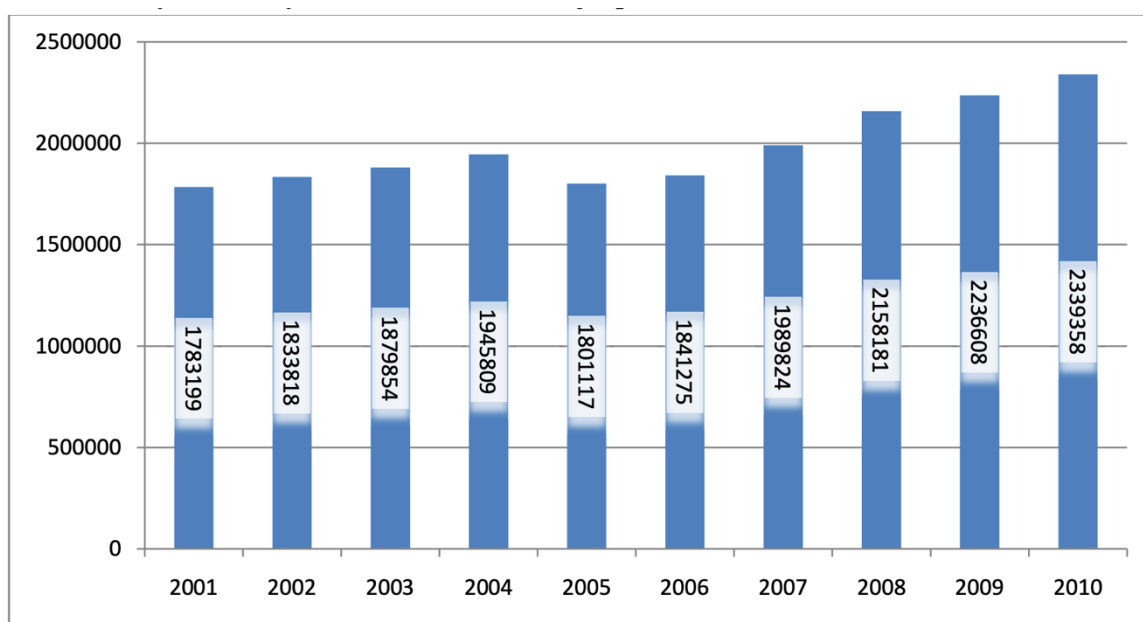
R3 št. hranica MR/SR Šahy - Zvolen - Žiar nad Hronom - Turčianske Teplice - Martin -
Kraľovany - Dolný Kubín - Trstená - št. hranica SR/PR

R4 št. hranica MR/SR - Milhošť - Košice - Prešov - Giraltovce - Svidník - št. hranica
SR/PR **R5** št. hranica ČR/SR Svrčinovec - križovatka s D3

R6 št. hranica ČR/SR Lysá pod Makytou – Púchov

R7 Bratislava - Dunajská Streda - Nové Zámky - Veľký Krtíš – Lučenec

R8 R2 - Partizánske - Topoľčany - Nitra - R1.



Obr.1.2 Počet evidovaných vozidiel na Slovensku

Zdroj : Slovenská správa ciest

Vývoj počtu evidovaných vozidiel má rastúcu tendenciu. Jediný prepád sa zaznamenal v roku 2005, kedy počet vozidiel vyradených z evidencie dosiahol počet 203 291 čo je takmer päťnásobok oproti rokom 2003 alebo 2004. Predaj automobilov určite podporuje prudký rozvoj automobilového priemyslu, ktorý nastal po príchode svetových automobiliek. PSA Peugeot Citroën Slovakia do Trnavy a KIA Motors Slovakia do Žiliny, obidve so spustením výroby v roku 2006, doplnili Volkswagen Slovakia, ktorý pôsobí v Bratislave od roku 1991. Predaj áut podporilo aj zavedenie šrotovného.

Železničná infraštruktúra

Samotný začiatok železníc na Slovensku siaha až do septembra 1840, kedy bol sprevádzkovaný prvý úsek konskej železnice medzi Bratislavou a Trnavou (úsek medzi Bratislavou a Svätým Jurom o dĺžke 15,5 km), ktorý bol zároveň prvou verejnou železničnou traťou v celom Uhorsku. Za skutočný deň zrodu však považujeme 20. august roku 1848, kedy dorazil z rakúskeho Marcheggu prvý parný vlak. To znamená, že súčasné železnice majú za sebou viac než 160 ročnú históriu. Avšak začiatky neboli jednoduché, pretože po roku 1848 v nasledujúcich rokoch žiaden významný pokrok nenastal. Významný míľnik prišiel až po 24 rokoch, kedy bola po troch rokoch výstavby otvorená Košicko-bohumínska železnica o dĺžke 368 km. Tá bola sprevádzaná aj dokončením Uhorskej severnej železnice (na Slovensku trate Filákov – Zvolen – Kremnica – Vrútky), roku 1873 nasledovali Uhorská severovýchodná železnica (na Slovensku Košice – Čop) a Prešovsko-tarnovská železnica. Roku 1874 bola dokončená výstavba tratí Gemerských priemyselných železníc z Filákova cez Rožňavu do Dobšinej s odbočkou Jesenské – Tisovec a Prvej Uhorsko-haličskej železnice (na Slovensku Michalany – Lupkowský priesmyk). Tým boli vybudované základné obrysy dnešnej železničnej siete na Slovensku.

Od 80. rokov 19. storočia až do konca 1. svetovej vojny bolo vybudovaných 50 miestnych železníc. V tomto období zaznamenali významný pokrok aj samotné vlaky. Popri parných rušňoch sa objavili aj prvé elektrické hnacie vozidlá. Vo vozňoch boli zavedené vlakové záchody, vykurovanie parou z rušňa namiesto individuálneho vykurovania, plynové a elektrické osvetlenie interiérov atď. Medzi dvoma svetovými vojnami sa pokračovalo vo výstavbe železničných tratí a v súlade so zákonom č. 235/1920 o stavbe nových železných drah na štátni útraty a stanovení stavebného a investičného programu na léta 1921 až včetně 1925 boli vybudované železnice Zvolen – Krupina, Veselí na Moravě – Nové Mesto nad Váhom, Handlová – Horná Štubňa, Červená Skala – Margecany, Púchov – Horní Lideč, Zlaté Moravce – Zbehy a dokončila sa rozostavaná trať Diviaky – Banská Bystrica. Po vzniku samostatného slovenského štátu (14.3.1939) boli železnice zverené štátnemu podniku Slovenské železnice. Výsledok Prvej viedenskej arbitráže, ktorým bolo odtrhnutie južných území, prinútil nový štát k výstavbe nových železníc. Intenzívne sa začalo pracovať na šiestich tratiach, no dokončiť sa podarilo iba jedinú (Kapušany pri Prešove – Strážske).

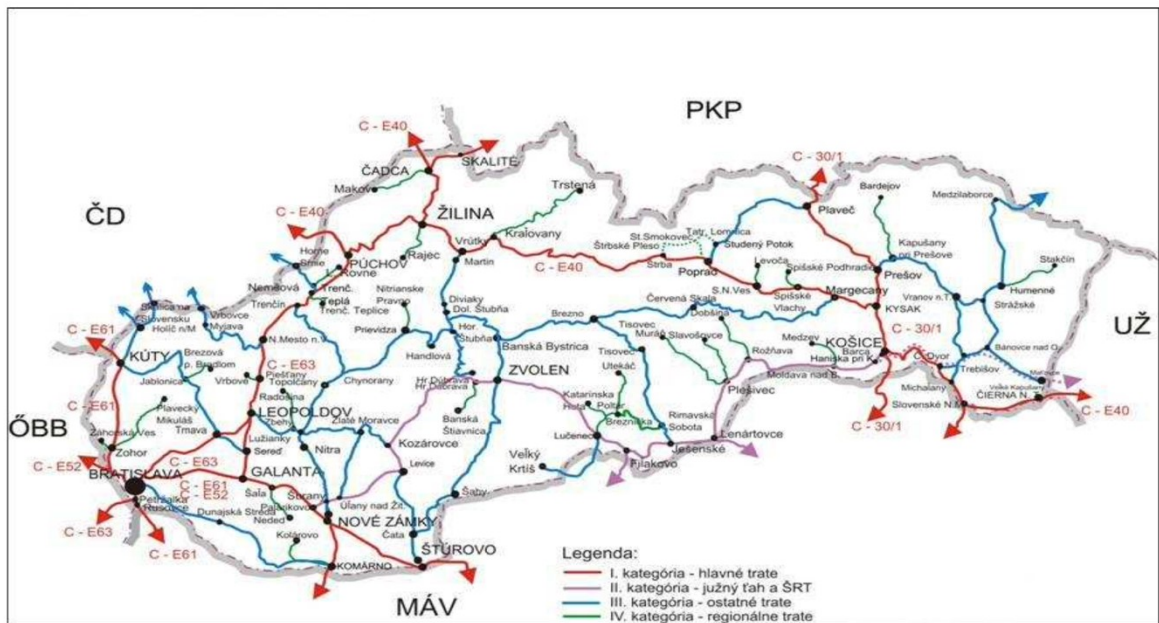
Po 2.svetovej vojne bolo dokončené zdvojkol'ajnenie trate Čierna nad Tisou – Košice – Žilina – Bohumín (1.hlavný ťah) a súčasne sa táto trať aj elektrifikovala. S cieľom odľahčiť ju bola postavená spojovacia trať Turňa nad Bodvou – Rožňava a neskôr i širokorozchodná trať Maťovce – Haniska. Na konci 60. rokov sa vykonala elektrifikácia tratí II. hlavného ťahu (na Slovensku Kúty – Bratislava – Štúrovo).

Železničná infraštruktúra je vlastnená štátom a spravuje ju podnik Železnice Slovenskej republiky (ŽSR), ktorý taktiež vlastní štát. Môžeme ju charakterizovať vysokou hustotou siete, avšak so zastaranou technológiou. Kostrou železničnej siete Slovenska je tzv. trojuholník: Bratislava- Žilina, Žilina-Košice a Bratislava-Zvolen-Košice. Stavebná dĺžka tratí predstavovala v roku 2010 celkom 3622 km, z toho 3473 km tratí normálneho rozchodu, 50 km úzkorozchodných a 99 km širokorozchodných tratí. Elektrifikovaných bolo 1577 km čo je 43,1%.

Tab. 1.2 Železničná infraštruktúra na Slovensku

Stavebná dĺžka tratí celkom	3622	km
Jednokol'ajové trate	2607	km
Dvoj- a viackol'ajové trate	1015	km
Elektrifikované trate	1577	km
Neelektrifikované trate	2045	km
Počet mostov	2321	ks
Celková dĺžka mostov	52,154	km
Počet tunelov	75	ks
Celková dĺžka tunelov	43,229	km
Železničné priecestia	2219	ks

Zdroj : ŽSR



Obr. 1.3 Mapové znázornenie železničnej siete na Slovensku

Zdroj : ŽSR

Železničných staníc a ostatných zariadení železničnej dopravnej cesty. Železničné trate tvoria dopravnú cestu železničným vozidlám na účely železničnej dopravy. Železničné trate sa podľa účelu, významu a vybavenia členia na hlavné a vedľajšie. Hlavné železničné trate z hľadiska dopravného významu slúžia na medzinárodnú dopravu a na zabezpečenie celoštátnej dopravnej obslužnosti. Vedľajšie železničné trate slúžia na zabezpečenie regionálnej dopravnej obslužnosti a na mestské a prímestské dopravné služby. Úlohou železničných staníc je zabezpečovať prepravné a dopravné funkcie. Z hľadiska prepravy sú stanice miestami, kde dochádza k styku zákazníkov a železničných dopravcov (nakládka, vykládka a prekládka tovaru; nástupy a výstupy cestujúcich). Z hľadiska dopravy stanice slúžia ako miesta pre príjem, vypravovanie, križovanie, predchádzanie, rozpúšťanie a zostavovanie vlakov, miesta pre výmeny vlakových lokomotívnych a vlakových čiat, miesta pre výmeny vlakových lokomotív, miesta pre prevádzanie technických prehliadok atď. Železničné siete na Slovensku sú regulované a zriadené na základe **Zákona č.513/2009 Zbierka zákon o dráhach**.

Tento zákon upravuje:

- dráhy a ich druhy, ich výstavbu a prevádzkovanie
- typy dráhových vozidiel a ich prevádzku

- prevádzkovanie dráh, povinnosti vlastníka a prevádzkovateľa dráh
- interoperabilitu a bezpečnosť železničného systému
- prevádzkovanie železničnej infraštruktúry

V tejto časti je upravená spolupráca manažéra čiže prevádzkovateľa infraštruktúry so železničným podnikom čiže poskytovateľom dopravných služieb. Prevádzkovateľ je povinný poskytnúť kapacitu železničnej infraštruktúry každému železničnému podniku s platnou licenciou, pričom podmienky pridelovania sú v zákone vyjadrené. Zákon ďalej upravuje navrhovanie úhrad za používanie infraštruktúry, zľavy z úhrad a dotácie, ktoré na žiadosť manažéra môžu byť poskytnuté zo štátneho rozpočtu.

Zákon č.514/2009 Z. z. o doprave na dráhach

Do vnútroštátnej železničnej dopravy spadá celoštátna doprava prevádzkovaná na hlavných železničných tratiach, ktorá poskytuje dopravné služby pre celoštátne a medziregionálne potreby, regionálna doprava prevádzkovaná v rámci územia vyššieho územného celku a mestské a prímestské železničné služby.

Zabezpečenie dopravnej obslužnosti územia v celoštátnej doprave je úlohou orgánov verejnej správy, medzi ktoré patria:

- Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR (je objednávateľom železničnej dopravy a uhrádza stratu podľa zmluvy o dopravných službách)
- Úrad pre reguláciu železničnej dopravy (vydáva licencie)
- vyššie územné celky a obce, ktoré majú vplyv na dráhový podnik, ktorý poskytuje dopravné služby (sú objednávateľmi regionálnej, prímestskej a mestskej železničnej dopravy v prípadoch ak objednávateľom nie je ministerstvo a uhrádzajú stratu podľa zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme)

Doprovca vo verejnej osobnej doprave poskytuje dopravné služby podľa prepravného a cestovného poriadku. Pre začatie poskytovania dopravných služieb dopravca potrebuje licenciu, ktorou je rozhodnutie licenčného orgánu (Úrad pre reguláciu železničnej dopravy, vyšší územný celok). Pre získanie licencie žiadateľ o licenciu musí splniť určité požiadavky – preukázanie odbornej spôsobilosti, preukázanie bezúhonnosti, dopravca musí byť podnikateľom so sídlom v členskom štáte, v predmete činnosti má poskytovanie dopravných služieb a hodlá tieto služby

poskytovať, je poistený a finančne spôsobilý. Licencia je platná po dobu, počas ktorej sú tieto podmienky dopravcom splňované.

Okrem licencie musí dopravca pre prevádzkovanie dopravy na dráhach mať:

- bezpečnostné osvedčenie (vydáva ÚRŽD, uvádza sa v ňom druh a rozsah poskytovaných dopravných služieb)
- uzavretú zmluvu s prevádzkovateľom dráh,
- pridelenú kapacitu dopravnej cesty.

Plán dopravnej obslužnosti

Pre zabezpečenie dopravnej obslužnosti zostavujú objednávateľia dopravných služieb plán dopravnej obslužnosti. Plán musí hospodárne a efektívne zabezpečovať dopravnú obslužnosť a vytvoriť funkčnú nadväznosť verejnej autobusovej dopravy na železničnú verejnú osobnú dopravu. V súbežnej doprave sa dáva prednosť železničnej doprave.

Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme

Je predmetom §21, ktorú uzatvára objednávateľ dopravných služieb s dopravcom, ktorý má licenciu, na dopravné výkony, ktoré by pre ich ekonomickú nevýhodnosť v požadovanom rozsahu neposkytoval, ale ktoré sú potrebné z hľadiska zabezpečenia dopravnej obslužnosti. Zmluva obsahuje tieto náležitosti:

- vymedzenie rozsahu a časové rozloženie prepráv výkonov,
- trate pôsobnosti dopravcu,
- tarifné podmienky,
- podmienky výlučných práv,
- prípadné sankcie,
- spôsob preukazovania vynaložených nákladov,
- kontrolu plnenia záväzkov,
- platnosť,
- a spôsob výpočtu náhrady preukázateľnej straty.

Preukázateľná strata sa vypočíta ako rozdiel medzi vynaloženými nákladmi na dopravné služby vo verejnom záujme s pričítaním primeraného zisku a výnosov dosiahnutých pri poskytovaní týchto dopravných služieb.

Dotácie

Dotácie sú predmetom §22, podľa ktorého môže objednávateľ poskytnúť dopravcovi, ktorý plní zmluvu o službách vo verejnom záujme, dotáciu zo svojho rozpočtu, slúžiacu na modernizáciu dráhových vozidiel používaných pri plnení zmluvy.

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č.1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave

Nariadenie vstúpilo do platnosti 3.decembra 2009 a stanovuje podmienky pre objednávateľa služieb vo verejnom záujme. Jeho konečným cieľom je zabezpečenie dopravnej obslužnosti. Aby tento cieľ bol dosiahnutý upravuje toto nariadenie 3 základné oblasti.

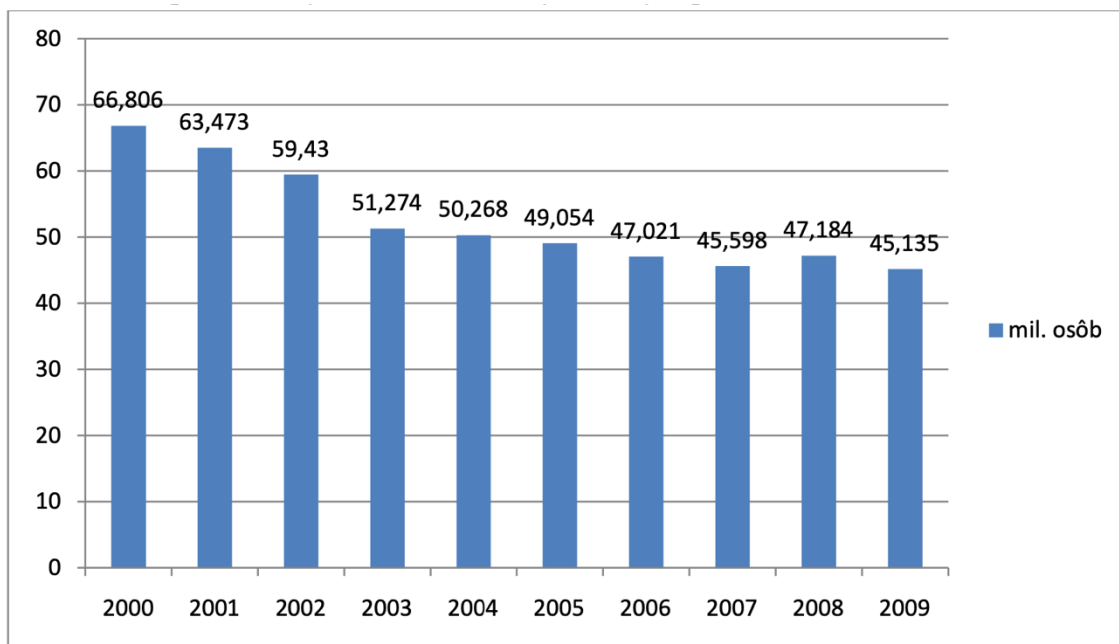
1. Zmluvy o službách vo verejnom záujme – ich povinný obsah a všeobecné pravidlá
2. Postup zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme
3. Úhrada za služby vo verejnom záujme.

Príslušné orgány, ktorých úlohou je zabezpečenie dopravnej obslužnosti, majú na výber tri spôsoby ako túto úlohu splniť. Prvou možnosťou je, že sám príslušný orgán bude poskytovať služby vo verejnom záujme. Druhou možnosťou je zadať zmluvu internému poskytovateľovi (interným poskytovateľom je právne samostatný subjekt, nad ktorým príslušný orgán vykonáva kontrolu podobnú tej akú vykonáva nad vlastnými oddeleniami). Poslednou možnosťou je zadať zmluvu tretej osobe. V takomto prípade môže byť zmluva zadaná buď priamym zadaním konkrétnemu poskytovateľovi alebo spravodlivejšou variantou je verejná súťaž medzi viacerými poskytovateľmi. Aby mohla byť zmluva v osobnej doprave zadaná priamo konkrétnemu poskytovateľovi nesmie rozsah služieb vo verejnom záujme presiahnuť 300 000 km ročne.

V rámci prímestskej autobusovej dopravy je rozsah objednávaných služieb cca.25 mil. km, teda každé obstarávanie je uskutočňované verejnou súťažou. V železničnej doprave je možné priame zadanie, no maximálne na 10 rokov. Licenciu na prevádzkovanie železničnej dopravy, osobnej i nákladnej, udeľuje Úrad pre reguláciu železničnej dopravy (ÚRŽD). ÚRŽD nahradil 1.novembra 2005 Štátny dráhový úrad aodvtedy udelil 6 licencií na prevádzkovanie osobnej železničnej dopravy na celoštátnych a regionálnych dráhach. Licencie boli udelené v rokoch 2007, 2008, 2009, 2010 týmto spoločnostiam:

- Železničná spoločnosť Slovensko a.s.,
- LTE Logistik a Transport Slovakia s.r.o. - Železnice Slovenskej republiky,
- Regio Rail s.r.o.,
- Wagon Service s.r.o. - Yosaria Trains a.s.

Týmto spoločnostiam však boli licencie na osobnú dopravu už aj odobraté (okrem LTE Logistik a Transport Slovakia a.s. a Wagon Service s.r.o., ktoré však osobnú dopravu aj tak neprevádzkujú) a spoločnosti sa venujú podnikaniu v nákladnej doprave. Jediným dopravcom v osobnej železničnej doprave v súčasnosti je Železničná spoločnosť Slovensko a.s. Celkový objem výkonov vo verejnej osobnej doprave má dlhodobu klesajúcu tendenciu. Železničná doprava nejde proti prúdu a z grafu č. môžeme vidieť ako počet cestujúcich každým rokom klesá. V roku 2009 bolo prepravených skoro o 22 miliónov cestujúcich menej ako v roku 2000. Tento pokles je zapríčinený najmä rozvojom individuálnej osobnej dopravy, zastaraným parkom koľajových vozidiel a výraznou konkurenciou v autobusovej doprave. Jedinou výnimkou vo vývoji objemu prepravy je rok 2008, kedy sa oproti minulému roku podarilo získať zákazníkov získať a prepravilo sa cca o 1,6 mil. osôb viac. Nasledujúci rok však nasledoval ešte väčší prepád. Plánom na rok 2010 bola preprava 45 mil. cestujúcich, po prvom polroku bolo vskutočnosti prepravených 22,324 mil., čo signalizuje ďalší prepád.



Obr.1.4 Grafické znázornenie prepavy v železničnej doprave

Zdroj : ŽSR

2 Analýza okresu Nové Zámky

V druhej kapitole bakalárskej práce sa venujeme najmä analýze aktuálneho stavu dopravných infraštruktúry okresu Nové Zámky. Na základe opísania aktuálneho stavu dopravy v okrese v závere kapitoly na základe súčasného stavu navrhujeme riešenia a možnosti pre pozitívny posun v dopravných infraštruktúre okresu Nové Zámky.

2.1 Základný opis okresu Nové Zámky

Mesto Nové Zámky s rozlohou 72,56 km² a so stredom sídla v nadmorskej výške 119 m n. m. leží v juhozápadnej prihraničnej oblasti Slovenska. Nové Zámky sú administratívnym centrom rovnomenného okresu, ktorý je súčasťou Nitrianskeho samosprávneho kraja, od krajského mesta sú vzdialené cca 40 km s časovou dostupnosťou 45 minút. Poloha mesta vrámci okresu je výrazne excentrická. Ťažiská aosi osídlenia predstavujú územia Slovenska charakteristické určitým stupňom hustoty zaľudnenia územia prepojeného komunikáciami. Mesto Nové Zámky je súčasťou ťažiska osídlenia 2. stupňa, ktoré prechádza od Komárna a hraníc s Maďarskom na sever a kontinuálne sa napája na jadrové územie ťažiska osídlenia 1. stupňa, ktoré predstavuje mesto Nitra a jeho bezprostredné zázemie. Nové Zámky sú súčasťou aj podunajskej osi osídlenia 3. stupňa v smere Senec-Galanta-Nové Zámky.

Z hľadiska dopravnej polohy sa mesto Nové Zámky nachádza na križovatke cestných a železničných komunikácií regionálneho, národného aj nadnárodného významu. Mestom Nové Zámky prechádza cesta I. triedy č. 64 (ďalej I/64), ktorá spája hraničný priechod do Maďarska v Komárne s Nitrou, Hornonitrianskou kotlinou a v Žiline sa napája na diaľnicu D1 a diaľnicu D3, smerujúcu do Poľska, ktorej dobudovanie je naplánované na programové obdobie 2014-2020. V Nitre sa cesta I/64 napája na rýchlostnú cestu R1.

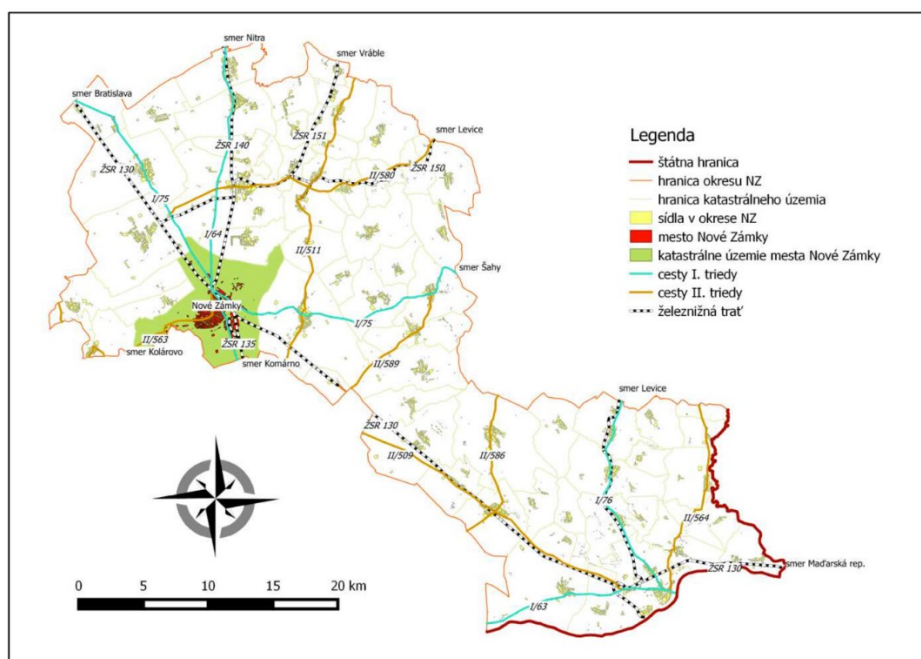
Druhou významnou cestnou komunikáciou prechádzajúcou mestom Nové Zámky je cesta I/75, ktorá vedie z Galanty smerom na východ Juhoslovenskou kotlinou a v Lučenci sa napája na rýchlostnú cestu R2. V pláne je výstavba rýchlostnej cesty R7, ktorá bude približne kopírovať trasu cesty I/75 a bude súčasťou južného prepojenia Bratislavy a Košíc. Okrem cestnej siete dopravnú oblúčnosť mesta zabezpečuje aj sieť železničných

trati. Mesto Nové Zámky spolu so susedným mestom Šurany a obcou Palárikovo tvoria železničnú križovatku.

Ttrate sa pretínajú v severo-južnom a západo-východnom smere nasledovne:

- ŽSR/130, trať v smere Bratislava - Štúrovo je súčasťou Pan- európskeho dopravného koridoru IV spájajúceho východ Nemecka s pobrežím Čierneho mora
- ŽSR/135, trať v smere Nové Zámky
- -Komárno/Komárom, ktorá mostom cez Dunaj zabezpečuje dopravné spojenie s Maďarskom
- ŽSR/140, trať v smere Nové Zámky – Nitra- Prievidza
- ŽSR/150, trať v smere Nové Zámky - Zvolen tvorí súčasť južného prepojenia miest Bratislava - Košice ŽSR/151, trať v smere Nové Zámky –Vráble- Zlaté Moravce

Mesto Nové Zámky má potenciál napojenia sa na vodnú cestu pomocou spojovacieho kanála Nitra - Váh. Vzhľadom na nízke prietokové charakteristiky rieky Nitra nie je možné predpokladať intenzívne využitie rieky na dopravu.



Obr. 2.1: Dopravná poloha okresu a mesta Nové Zámky

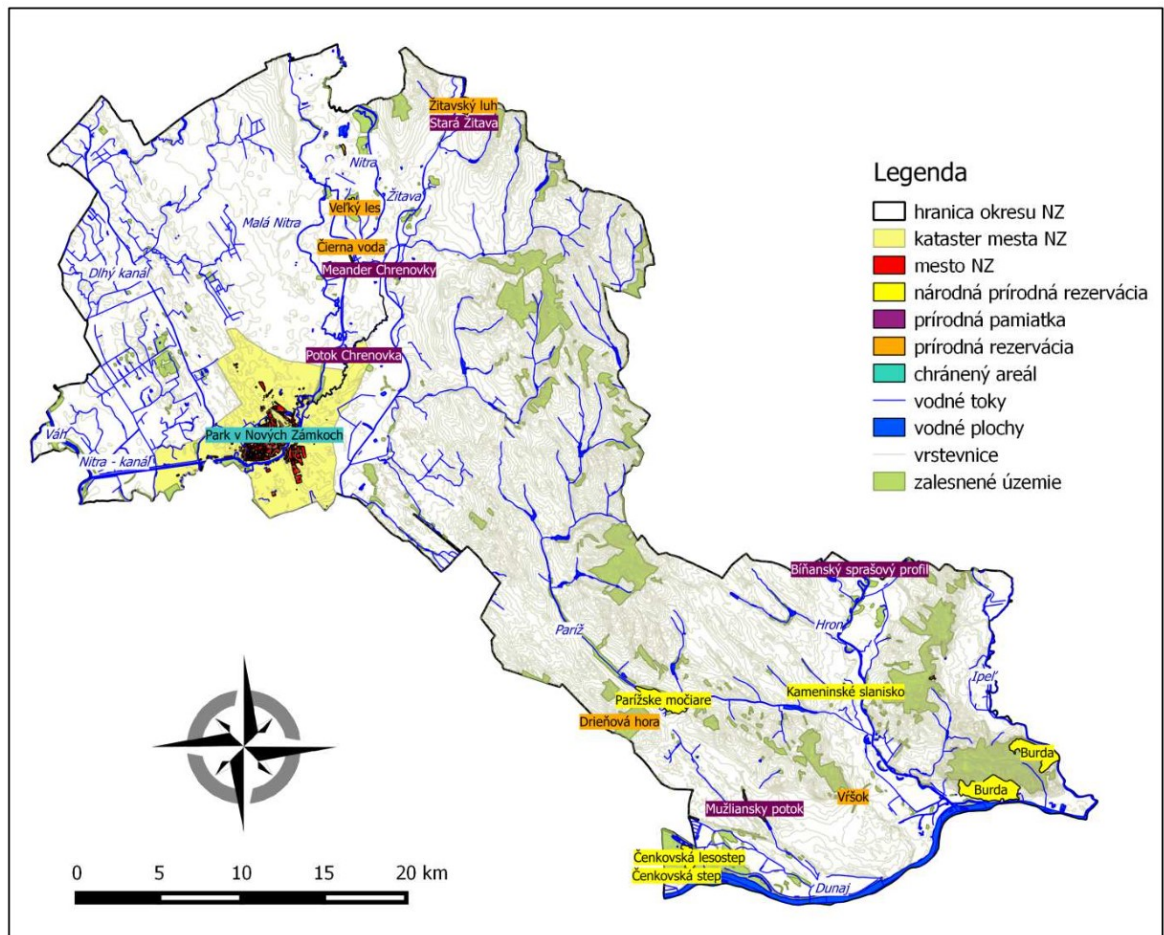
Zdroj : NDS a.s. SK

2.2 Prírodné podmienky okresu Nové Zámky

Z fyzickogeografického hľadiska sa územie okresu Nové Zámky rozprestiera na východnom okraji Podunajskej roviny, zo severozápadu je ohraničené Podunajskou pahorkatinou. Reliéf zemského povrchu v okolí mesta Nové Zámky má charakter prevažne nerozčlenenej roviny, čo vytvára vhodné predpoklady na intenzívne hospodárske využitie územia. Pôdotvorný substrát tvoria prevažne sprašové sedimenty, na ktorých sa vyvinuli hlinité, stredne ťažké, dobre obrábateľné pôdy s prevahou černozemí. V severovýchodnej časti katastra mesta Nové Zámky sa na eolických pieskoch vyvinuli ľahké piesčito-hlinité pôdy, ktoré sú kvôli silnej vysychavosti charakteristické nižšou produkčnou schopnosťou.

Katastrálne územie okresu Nové Zámky spadá do povodia rieky Nitra, ktorá mestom aj preteká. Charakteristická je dažďovo- snehovým typom režimu odtoku, ktorý je typický najvyššou vodnatosťou v mesiacoch február až apríl, čo je dôsledok akumulácie vody na území vo forme snehovej pokrývky v zimných mesiacoch a jej následného topenia. V 60. rokoch 20. storočia bol medzi Novými Zámkami a obcou Komoča vybudovaný kanál, ktorý prepojil rieku Nitra s riekou Váh. Pôvodný tok v prirodzenom koryte rieky bol premenovaný na Starú Nitru a tečie rovnobežne s riekou Váh, do ktorej sa vlieva severne od Komárna. Územie v okrese Nové Zámky, ktoré sa nachádza medzi riekami Nitra a Váh je husto pretkané melioračnými kanálmi, ktoré sa okrem zavlažovania a odvádzania prebytočnej vody z poľnohospodársky intenzívne obhospodarovaného územia využívajú aj na rekreačný rybolov.

V okrese Nové Zámky je lokalizovaných niekoľko národných prírodných rezervácií, ako sú Parížske močiare, Čenkovská step a lesostep, Kameninské slanisko a Burda, všetky sa však nachádzajú v juhovýchodnej časti okresu. V bližšom okolí mesta Nové Zámky sa nachádzajú prírodné rezervácie ako Žitavský luh a Veľký les a Čierna voda, ktoré boli vyhlásené za účelom ochrany lužných biotopov v blízkosti riek. Priamo v katastrálnom území mesta Nové Zámky sa nachádza potok Chrenovka, ktorý bol v roku 1984 vyhlásený za prírodnú pamiatku. Jedná sa o jeden z posledných neregulovaných vodných tokov s fragmentmi prirodzených porastov.

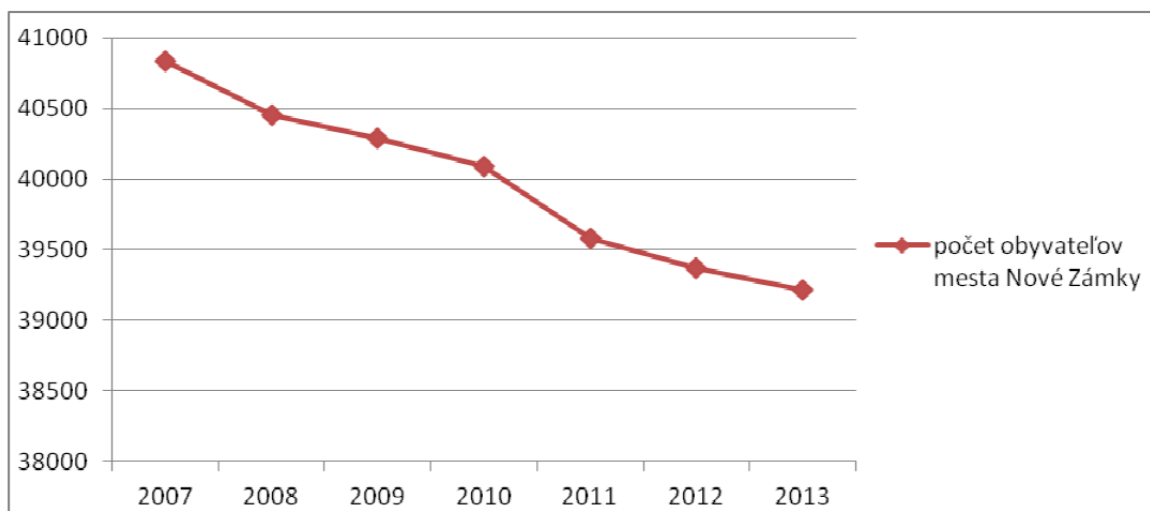


Obr. 2.2: Geografická charakteristika okresu Nové Zámky

Zdroj : NDS a.s. SK

2.3 Demografia okresu Nové Zámky

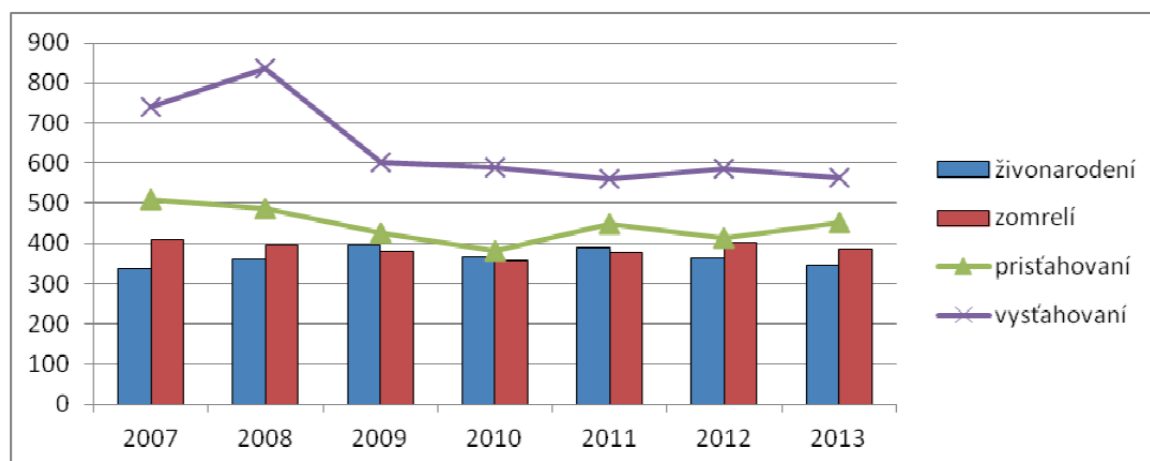
Okres Nové Zámky s počtom 89 219 obyvateľov radí medzi stredne veľké okresy na Slovensku. Veľkosť populácie mesta dlhodobo kontinuálne klesá, v roku 2007 dosahovala hodnotu 90 840 obyvateľov, zatiaľ čo v roku 2013 bol tento stav o 89 612 obyvateľov menší.



Obr. 2.3: Vývoj počtu obyvateľov okresu Nové Zámky

Zdroj : NDS a.s. SK

Celkový úbytok obyvateľstva je zapríčinený prirodzeným úbytkom ako aj negatívnym migračným saldom. V rokoch 2009 až 2011 mesto zaznamenalo veľmi nevýrazný prirodzený prírastok, avšak počet emigrujúcich obyvateľov dosahoval počas celého sledovaného obdobia vysoké hodnoty a tým najvýraznejšie ovplyvňoval celkový úbytok populácie.

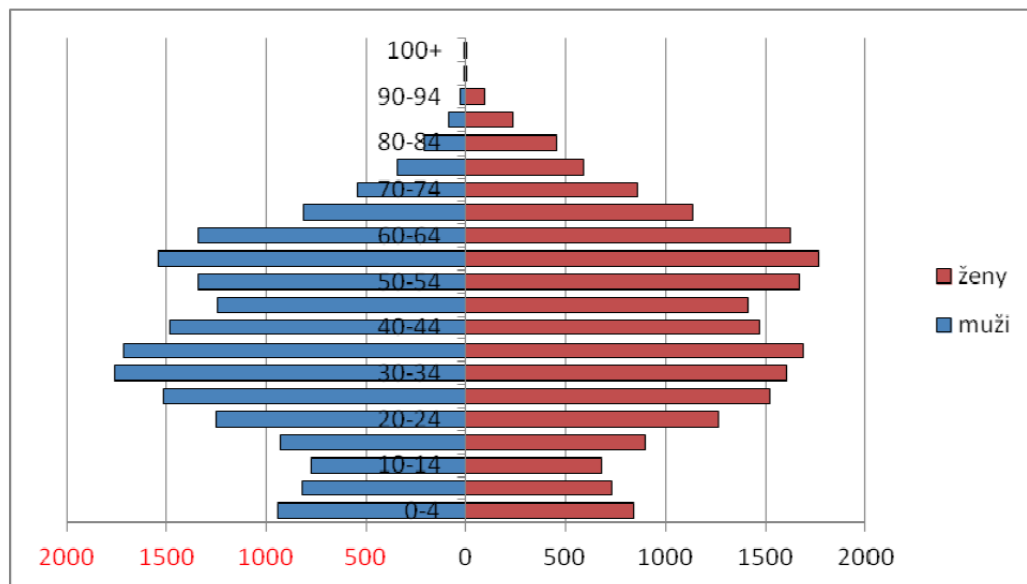


Obr. 2.4: Grafické znázornenie Pohyb obyvateľov okresu Nové Zámky

Zdroj : NDS a.s. SK

Veková pyramída obyvateľov mesta Nové Zámky má regresívny tvar s úzkou základňou a širokou hornou časťou, indikujúcou starnúcu populáciu. Najpočetnejšie kategórie obyvateľov sú vo vekovom intervale 30-40 rokov a 50-65 rokov.

Nepriaznivú štruktúru obyvateľstva okresu Nové Zámky dokazuje vysoký index starnutia obyvateľov, ktorý vyjadruje počet obyvateľov v poproduktívnej (65 a viac rokov) k obyvateľom v predproduktívnej (0-14 rokov) kategórii. Mesto Nové Zámky dosahuje výrazne vyšší index starnutia v porovnaní s priemernou hodnotou za celé územie Slovenska . Poproduktívnu zložku obyvateľstva mesta Nové Zámky tvorí 13,78 % populácie, čo korešponduje s podielom poproduktívnej zložky celoslovenskej populácie. V dôsledku nízkeho podielu predproduktívnej zložky obyvateľstva (o 3 % menej ako celoslovenský priemer) a vysokého podielu produktívneho obyvateľstva, sa však bude v strednodobom výhlade index starnutia zvyšovať. Vysoký index starnutia zaznamenaný za celý okres Nové Zámky odzrkadľuje koncentráciu obyvateľov vo vyššom veku v okolitých obciach.

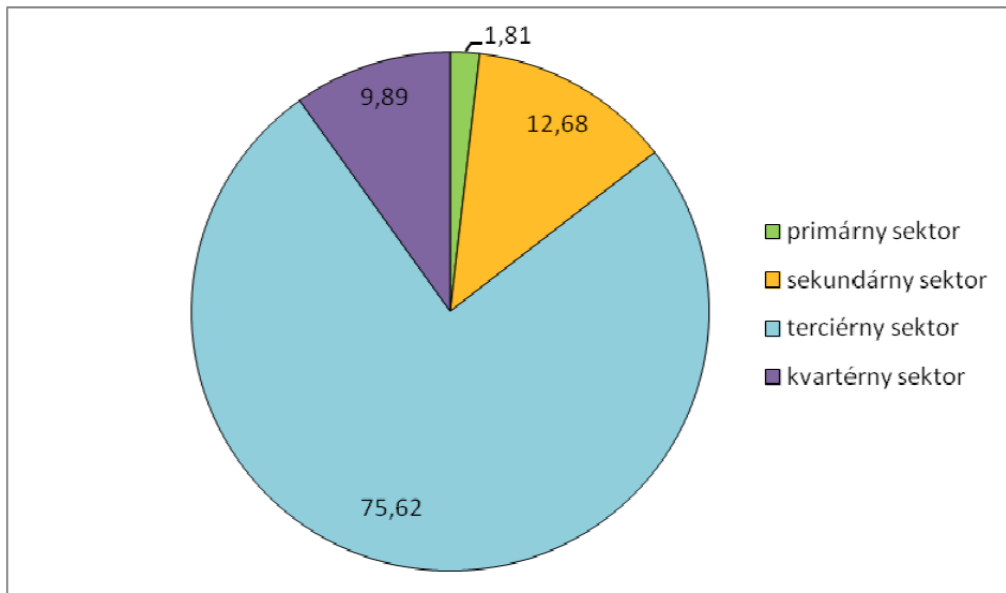


Obr. 2.5: Veková pyramída obyvateľov okresu Nové Zámky

Zdroj : NDS a.s. SK

2.4 Hospodárstvo okresu Nové Zámky

V meste Nové Zámky bolo k 28.2.2022 aktívnych 4905 podnikateľských subjektov. Najmenší podiel subjektov špecializoval svoju ekonomickú činnosť na primárny sektor (1,81 %) a najväčší podiel subjektov poskytoval služby (75,62 %).



Graf. 2.1: Podiel podnikateľských subjektov okresu Nové Zámky

Zdroj : www.novezamky.sk

Z pohľadu hlavnej ekonomickej sa najväčší podiel subjektov zameriava na pestovanie obilnín (okrem ryže), strukovín a olejnatých semien a na služby spojené s pestovaním plodín, čo odzrkadľuje využitie vysokého potenciálu územia na poľnohospodársku činnosť. Živočišna prvovýroba je zastúpená menším počtom subjektov, častejší je výskyt subjektov kombinujúcich aj rastlinnú prvovýrobu, t.j. subjekty zmiešaného hospodárstva. Najväčšou poľnohospodárskou firmou v meste podľa počtu zamestnancov a výšky tržieb v roku 2013 bola spoločnosť Poľnohospodár Nové Zámky a.s., zaoberajúca sa pestovaním ostatných netrvácich rastlín. V meste Nové Zámky je registrovaná iba jedna firma zaoberajúca sa ťažbou dreva a pomerne malý počet subjektov poskytujúcich služby súvisiace s lesníctvom a ťažbou dreva. Prevádzke a ťažbe zo štrkovísk a pieskovísk sa venujú 2 podnikateľské subjekty.

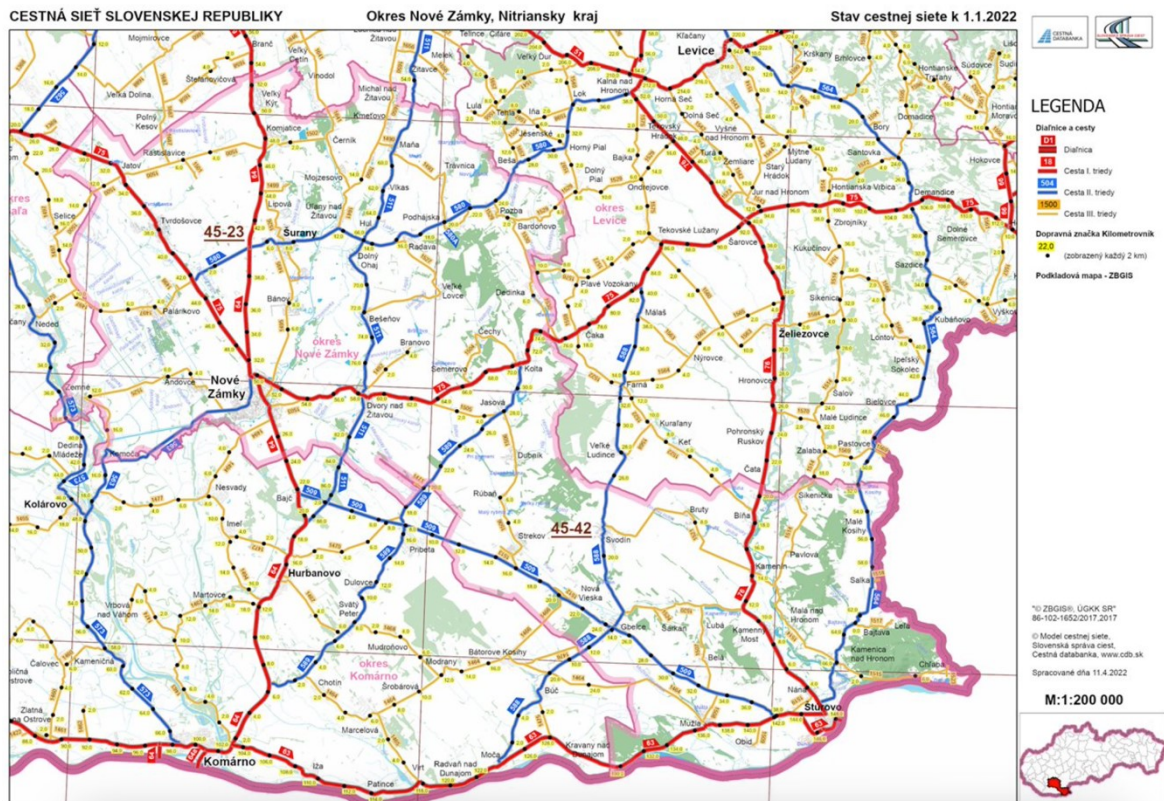
Veľký podiel firiem aj živnostníkov sa zaoberá obrábaním, výrobou kovových výrobkov, kovových konštrukcií a ich častí. Silné zastúpenie má aj textilný priemysel so širokým spektrom subjektov zaoberajúcich sa výrobou pleteného a háčkovaného textilu, vrchného ošatenia, odevov až po bytové doplnky, kufre a popruhy. Podľa počtu podnikateľských subjektov dominuje odvetvie stavebníctva vrátane zemných prác a demolácií.

Dominantný podiel subjektov (39%) sa venuje špecializovanému a nešpecializovanému veľkoobchodu a maloobchodu a službám spojeným s obchodom. Na odvetvie obchodu sa viažu podnikateľské subjekty poskytujúce dopravné služby a manipuláciu s nákladom. Zaujímavým faktom je, že pozemnej osobnej doprave sa venujú prevažne subjekty zapísané v živnostenskom registri, zatiaľ čo v nákladnej doprave dominujú subjekty zapísané v obchodnom registri SR.

2.5 Cestná infraštruktúra v okrese Nové Zámky

Rozvoj podnikateľských aktivít limituje prístup k cestám vyššieho hierarchického rádu. Tento problém má riešiť výstavba rýchlostnej cesty R7, ktorá bude spájať Nové Zámky s hlavným mestom SR, Bratislavou asmerom na východ, cez Juhoslovenskú kotlinu s Košicami. Vybudovanie tejto komunikácie je v kompetencii Národnej diaľničnej spoločnosti (NDS) a začiatok výstavby úseku R7 v okolí mesta Nové Zámky je plánovaná na rok 2025. V dobe platnosti strategického dokumentu PHSR mesta Nové Zámky a zároveň pri vytyčovaní stratégie nemôžeme počítať s pozitívnym prejavom tejto príležitosti.

Dopravný systém okresu Nové Zámky skladá zo statickej, automobilovej, hromadnej autobusovej, cyklistickej, pešej, železničnej, leteckej a vodnej dopravy. Správu parkovacieho systému mesta od 1.1.2008 prebrala spoločnosť Novovital Nové Zámky. V celej spoplatnenej zóne mesta sa nachádza 22 parkovacích automatov. Hromadnú autobusovú dopravu v meste zabezpečuje spoločnosť ARRIVA Nové Zámky, a.s. Okres chce v návrhu prímestskej a mestskej hromadnej dopravy riešiť trasovanie liniek do centrálnej mestskej zóny a napojenie novourbanizovaných bytových celkov. Okrem toho v meste ponúkajú prepravu osôb tri taxi služby.



Obr. 2.6: Cestná infraštruktúra okresu Nove Zámky

Zdroj : www.cdb.sk

Cyklotrasa vedie po hrádzi rieky Nitra od Zúgova (severovýchodná časť mesta) po lesopark Berek (juhozápadná časť mesta). Mesto chce navrhnúť a vyznačiť cyklistické trasy i v širších vzťahoch k príslušnému územiu.

Základný komunikačný systém tvoria cesty I. a II. triedy, ktoré mesto spájajú s celou republikou a prostredníctvom nich i so zahraničím. Sú to nasledovné cestné ťahy:

- I/63 Bratislava - Dunajská Streda - Komárno - Štúrovo,
- I/76 Štúrovo - Želiezovce - Hronský Beňadik, kde nadväzuje na cestu smerujúcu na Pohronie,
- II/509 Štúrovo - Bajč spája mesto so sídlom okresu Novými Zámkami,
- II/564 Štúrovo - Salka - Demandice – Levice.

Zvláštny význam, ako súčasť základného komunikačného systému, tvorí obnovený most Márie – Valérie spájajúci Štúrovo s Ostrihomom v Maďarsku ako súčasť cesty I/63. Hoci je to most spájajúci dva štáty - mestá na oboch brehoch Dunaja, po dopravnej stránke by

mal mať význam len lokálny, pretože spája centrá oboch miest. Vzhľadom na to, že najbližší most cez Dunaj je až v Komárne, vzdialenom cca 50 km, plní tento most i funkciu medzištátneho dopravného prepojenia oboch štátov. Táto situácia je ešte posilnená štátnymi cestami SR (I/63, I/76, II/509, II/564), ktoré v Štúrove končia a štátnymi cestami MR č. 11 a 111 prechádzajúcimi cez Ostrihom do Budapešti. Tieto významné cestné ťahy v smere sever – juh vyvolávajú v oboch mestských centrách nepriaznivú dopravnú situáciu vo zvýšení intenzity dopravy o nežiaduci tranzit. Ďalší cestný hraničný priechod je v obci Salka cez Ipeľ na ceste II/564, ktorý je však len lokálnym priechodom neležiacim na hlavných cestných ťahoch.

Pred r. 1989 bolo Štúrovo významným tranzitným železničným uzlom v rámci ČSFR i celej RVHP, cez ktorý prúdil tovar a cestujúci elektrifikovanou traťou medzi severozápadnou a juhozápadnou Európou cez hraničný priechod Szob.

Štúrovská stanica patrí k najväčším železničným areálom na Slovensku. Dnes jej význam rozpadom ČSFR a RVHP výrazne poklesol. Využívanie stanice pokleslo na cca 30-40% jej celkovej kapacity.

Kvalitné cestné spojenie, najmä vsmere na Nitre, vytvorí pozitívny efekt pre rozvoj podnikateľského prostredia v meste Nové Zámky. V krajskom meste Nitra sú vytvorené podmienky pre veľkých investorov, ktoré predstavujú významnú príležitosť. Mesto Nové Zámky môže len ťažko konkurovať Nitre pri získavaní veľkých zahraničných investícií, napriek tomu ale predstavuje ideálnu lokalitu pre menšie subdodávateľské subjekty. V rámci ÚPD je vytýčený rezervovaný koridor úseku cesty, vedenej v novej trase s charakterom rýchlostnej komunikácie a s mimoúrovňovými napojeniami ostatných komunikácií v kategórii R22,5/100(120) Nitra – Nové Zámky– Komárno. Trasa je navrhovaná v úseku Nitra – Komjatice po západnej strane I/64 v dl. 12,3 km, v úseku Komjatice – Nové Zámky s využitím existujúcej trasy, s východným obchvatom Nových Zámkov v dĺžke 8,6 km a ďalším vedením trasy východne od existujúcej cesty I/64 v dĺžke 19,9 km s východným obchvatom Komárna, s vybudovaním nového hraničného priechodu do Maďarska a následným napojením na medzinárodnú trasu E75–E60.

Budovanie a rozvoj cestnej siete je v kompetencii Slovenskej správy ciest v zastúpení štátu (cesty I. triedy) a Regionálnej správy a údržby ciest Nitra a.s. v zastúpení VÚC (cesty II. a III. triedy). V kompetencii mesta Nové Zámky je rozvoj miestnych komunikácií IV.

triedy, ktoré nie sú ani obmedzene prístupné premávke motorovými vozidlami (cestičky, chodníky, cyklotrasy a pod.)

Opatrenie zamerané na rozvoj kombinovanej dopravy zohľadňuje silnú stránku mesta Nové Zámky, ato konkrétne jeho polohu na križovatke nadnárodných, celoštátnych a regionálnych železničných tratiach. Vúzemnoplánovacej dokumentácii je vytýčený priestor pre vybudovanie nákladného kontajnerového terminálu. Táto infraštruktúra by sa mala nachádzať na okraji intravilánu mesta, na línii trate ŽSR 130, ktorý z východnej strany hraničí s existujúcim priemyselným areálom a zabezpečí prekládku nákladu s využitím cestnej a železničnej dopravy. Realizácia takejto infraštruktúry posilní pozíciu mesta Nové Zámky ako dopravného uzla a logistického centra.

Mesto Nové Zámky by ako nadregionálne centrum malo venovať úsilie budovaniu infraštruktúry verejnej dopravy. Pre trať ŽSR 130 je v budúcnosti plánovaná rekonštrukcia za cieľom zvýšenia prevádzkovej rýchlosti na 160 km/h. Tento projekt je v kompetencii ŽSR, pričom v rámci realizácie môžeme predpokladať aj rekonštrukciu železničnej stanice.

V nadväznosti na dostupnosť a prepojenie verejnej dopravy by malo mesto pristúpiť kvybudovaniu novej autobusovej stanice v blízkosti železničnej stanice tak, ako je plánované v územnom pláne mesta. Koncentrácia cestujúcich v jednom bode mesta uľahčí prestup medzi jednotlivými druhmi dopravy a zároveň podporí štatút mesta ako vstupného bodu do celého regiónu.

Na nadregionálnu dopravu by mali byť napojené linky prímestskej dopravy, obsluhujúce širšie územie a prepájajúce mestské sídla v blízkosti okolí (Šurany, Hurbanovo) s cieľom zabezpečiť polycentrický rozvoj územia.

2.6 Železničná infraštruktúra v okrese Nové Zámky

Železničná stanica mesta sa nachádza v severnej časti intravilánu. Približne 3km južne od centra mesta sa nachádza športové letisko s nespevneným povrchom. Dráha letiska smeruje nad zastavané územie mesta, čo predstavuje možné obmedzenie výstavby výškových budov v južnej časti mesta v súlade s ochrannými pásmami.

Železničná doprava bola jedným z najvýznamnejších tranzitných železničných uzlov pred r.1989 v ČSFR. Po rozpade RVHP klesla niekoľkonásobne obchodná výmena medzi bývalými socialistickými štátmi. Pred r. 1989 bola kapacita uzlu prekračovaná niekedy až o 30 %, dnes sa kapacita využíva iba na 30 - 40 %. V Dohode AGTC (Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a súvisiacich objektoch) na území SR je železničná trať ŽSR C-E 52 Wien- Marchegg/ÖBB - Devínska Nová Ves - Bratislava - Galanta - Nové Zámky - Štúrovo - Szob/MÁV - Budapest - Szolnok - Debrecen - Nyíregyháza zaradená do siete najdôležitejších železničných tratí medzinárodnej kombinovanej dopravy.

Železničný uzol má dnes k dispozícii celkovo 75 koľají, ktorých delenie je nasledovné:

- 25 koľají dopravných,
- 17 koľají relačných,
- 5 koľají manipulačných,
- 28 koľají účelových.

V tomto počte je zahrnutá aj odovzdávková stanica pre nákladnú dopravu smerujúcu do zahraničia vybudovaná v minulosti, ktorá dnes nie je vôbec využívaná a postupne chátra.



Obr. 2.7: Železničná sieť okresu Nove Zámky

Zdroj : www.zssk.sk

Železničná doprava v okrese Nové Zámky má obrovské rezervy a aj bez ďalších investícií je možné zvýšiť jej využitie 4 násobne. Tento dopravný potenciál môže byť výrazným

impulzom pre rozvoj Štúrova ako budúceho juhoslovenského obchodno - podnikateľského centra.

Región Nových Zámkov sa v najbližších rokoch dočká modernizácie niektorých železničných tratí. Na dva úseky pri Nových Zámkoch vyčlenilo ministerstvo dopravy viac ako 62 miliónov eur.

Na jednej z tratí z Nových Zámkoch tiež nasadí Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) nové moderné vlaky. Tie budú dočasne jazdiť aj na trati z jednej z obcí v okrese Nové Zámky. Dodávka týchto moderných vlakov pre celé západné Slovensko vyjde na 77 miliónov eur.

2.7 Dopravné výzvy okresu Nové Zámky

V ÚPD mesta je plánované aj prepojenie mestského okruhu. Jeho juhovýchodná časť vedie po existujúcich cestných komunikáciách, konkrétne v smere od východu po Dvorskej ceste, cez most cez rieku Nitra ďalej po Komárňanskej a Nábřežnej ulici, cez Ulicu Svetozára Hurbana Vajanského a Gúgsky priechod na Gúgsku ulicu smerom na západ von z mesta. Západná časť mestského okruhu v súčasnosti predstavuje cesta II. triedy II/563, ktorá prechádza cez Nitriansku cestu a Gúgsku ulicu. Plánované dobudovanie západnej časti okruhu má za účel presunúť tranzitnú dopravu ďalej od centra mesta a viesť by mal od križovatky s kruhovým objazdom pri Tescu v juhozápadnom smere po križovatku ulíc Slovenská a Cintorínska, pričom tento úsek je nutné vybudovať. Ďalej by mal zo západnej strany viesť popri areáli Nemocnice s poliklinikou po existujúcich uliciach Cintorínska a Andovská. Plánované je aj prepojenie ulíc Andovská a Gúgska predĺžením a dobudovaním ulice Holubičia, čím sa uzavrie mestský okruh.

Na základe analýzy môžeme identifikovať nasledujúce problémy v oblasti dopravy :

- Obnovenie mostu Márie Valérie malo vplyv v podobe výrazného nárastu počtu motorových vozidiel prechádzajúcich cez centrum mesta.
- Most Márie Valérie by mal slúžiť predovšetkým pre malý pohraničný styk s preferenciou nemotoristickej dopravy. Pre automobilovú a najmä tranzitnú dopravu je potrebné rezervovať územie pre ďalšie premostenie v oblasti areálu Priemyselný park Štúrovo, a.s., kde sú možnosti pre rozvoj podnikateľských

aktivít. V nadväznosti na túto oblasť a premostenie je vhodné uvažovať aj s novými trasami ciest I/63, I/76 a II/564, ktoré by odviekli vnútromestský tranzit mimo obytné útvary novou obchvatovou komunikáciou.



Obr. 2.8: Most Márie Valérie

Zdroj : Slovakia Travel

Odklonu väčších nákladných automobilov smerujúcich z cesty I/76 do areálu Priemyselného parku Štúrovo, a.s., mimo zastavané územie Tehliarskou bráni nedostatočná svetlá výška (3 m) podjazdu pod železnicou. Jeho úpravou na min. 4,2 m by sa získala obchvatová komunikácia pre nákladnú dopravu. Prípadné ďalšie podnikateľské aktivity v meste by sa mali koncentrovať do priestoru Priemyselného parku Štúrovo, a.s, kde sú na to vhodné dopravné podmienky - prístav a železničná stanica, cestné spojenie. Nákladná doprava vznikajúca v tomto priestore by však mala byť odklonená mimo obytných útvarov. Je potrebné vybudovať ďalšie parkoviská a prípadne parkovacie domy. Taktiež je nevyhnutné vytvoriť ďalší vstup do areálu Vadaš, ktorým by sa neznížila len koncentrácia parkovísk, ale aj rozdelenie dopravných prúdov návštevníkov. Nevýhodná poloha železničnej stanice neumožňuje efektívnu dostupnosť centra mesta a termálneho kúpaliska (vzdialenosť asi 3 km) ani efektívne zapojenie stanice do dopravnej štruktúry mesta. Úroveň predstaničného priestoru nezodpovedá významu stanice a mesta.



Obr. 2.9: Železničná stanica Nové Zámky

Zdroj : Slovakia Travel

Verejnou hromadnou dopravou zostáva nepokrytá okrajová časť mesta v okolí Sobieskeho ul. V tejto časti by bolo vhodné doplniť aspoň zastávky na znamenie. V okrese Nové Zámky chýba osobné prístavisko a absentuje pravidelná osobná vodná doprava. Na území mesta sú vytvorené cyklistické pruhy v dĺžke 690 m. Je potrebné vybudovať širšiu sieť cyklotrás napojiť na Medzinárodnú dunajskú cykloturistickú cestu Passau-Budapešť a plánovanú Pohronskú cykloturistickú cestu. Pri programoch podporujúcich regionálny rozvoj, treba brať do úvahy aj súčasný model ekonomiky, kedy sa ekonomika stáva tzv. „glokálnou“. Treba zohľadniť nielen lokálne a regionálne väzby, ale zaujímať sa aj o širšie medziregionálne a medzinárodné väzby. Diaľničná výstavba na Slovensku má navyše určité špecifiká, ktoré len ťažko odhadnúť. Výstavba slovenských diaľnic patrí medzi najdrahšie na svete. To, že kvalita nedosahuje úroveň „vložených“ prostriedkov, už akosi patrí k tomu. Všeobecným problémom je aj to, že práve politická moc a politické prostredie ovplyvňujú (priamo, nepriamo) onú nevyhnutnú infraštruktúru (investície, podporné prostredie, dynamika ekonomiky) potrebnú k úspešnému využitiu sekundárnych benefitov novovytvorených diaľnic a rýchlostných komunikácií.

3 Návrh riešenia

Na základe predošlých zistení a analýzy dopravnej situácie v okrese Nové Zámky navrhujeme nasledovné :

- V Meste Nové Zámky je viac kritických križovatiek. Problém nastáva pri prejazde určitého množstva vozidiel v závislosti od druhu a funkčnej triedy komunikácie, pričom miestna komunikácia S. H. Vajanského je označená ako cesta funkčnej triedy B2. Okružná križovatka má funkčný význam vtedy, keď je zaťaženie intenzitou dopravy približne rovnaké zo všetkých smerov, čo tu nie je. Riešenie namiesto kruhového objazdu by bolo upraviť križovatku dynamickou svetelnou signalizáciou, prejazd áut by bol plynulejší, ale by sa pribzdila premávka na S. H. Vajanského. Okrem iného bolo zistené, že pod touto križovatkou cca pred 40 rokmi boli uložené teplovody a je tam rozvodňa teplej vody a ich preloženie by niekoľkonásobne predražilo výstavbu kruhového objazdu. V čase, keď sa tam tie teplovody dávali sa nerátalo, že neskôr bude taká dopravná situácia a toľko áut ako v súčasnosti.

Riešenie križovatky J. Kráľa – S. H. Vajanského okružnou križovatkou je z dôvodu potreby preloženia teplovodov finančne veľmi náročné, na jej vybudovanie sú potrebné všetky vyjadrenia a stanoviská dotknutých orgánov, vrátane projektovej dokumentácie. Z uvedených dôvodov Mesto Nové Zámky v súčasnosti neuvažuje s realizáciou okružnej križovatky J. Kráľa a S. H. Vajanského. Na druhej strane si však Mesto Nové Zámky uvedomuje nepriaznivú situáciu na tejto križovatkou, preto sa touto problematikou intenzívne zaoberá. V najbližšom období sa Mesto Nové Zámky pokúsi vylúčiť nákladnú dopravu z miestnych komunikácií S. H. Vajanského a Nábrežná, čo by malo sčasti odbremeniť dopravu. Vylúčeniu nákladnej dopravy z týchto komunikácií predchádzajú ešte rôzne rokovania a vyjadrenia príslušných úradov, v konečnom dôsledku o tom rozhoduje okresný dopravný inšpektorát. Taktiež je plánovaná rekonštrukcia cesty J. Kráľa – križovatka Pod kopcom, vrátane ktorej by Mesto Nové Zámky chcelo vytvoriť odbočovacie pruhy na ulicu S. H. Vajanského, čo by taktiež malo prispieť plynulosti dopravy. Po týchto opatreniach bude potom potrebné zvážiť, či takéto riešenie je postačujúce a prispelo k zlepšeniu dopravnej

situácie na uvedenej križovatke, alebo sa pristúpi k inému riešeniu napríklad úpravou križovatky dynamickou svetelnou signalizáciou.

- Ďalším riešením dopravy v meste Nové Zámky navrhujeme nakoľko absentuje dôležitý obchvat a najmä zvýšenie frekvencie dopravy prostredníctvom budovania priemyselného parku, kedy za prácou cestuje niekoľko tisíc občanov. Problémovú dopravu v meste je potreba riešiť úpravou premávky na moste pri Kauflande. Práve úsek od Komárňanskej cesty na Kapisztóryho ulicu je pravidelne upchatý autami a tvoria sa tu dopravné zápchy.
- Parkovanie navrhujeme plánovanou výstavbou parkovacích domov v lokalitách bývalých bást mestského opevnenia. Parkovacia infraštruktúra by mala spĺňať funkciu záchytných parkovísk akoncentrovať statickú dopravu ktorá sa vsúčasnosti realizuje formou pozdĺžneho parkovania v uliciach centra mesta. Výstavba parkovacích domov je pomerne nákladná investícia s dlhodobou návratnosťou a spojená by mala byť so zvýšením návštevnosti Nových Zámkov a zvýšením dopytu po parkovacích miest. Rozvoj parkovacích plôch je plánovaný aj vo väzbe na budovanie novej autobusovej stanice v blízkosti železničnej stanice, kde budú spĺňať funkciu zberných parkovísk pre cestujúcich prestupujúcich na verejnú dopravu. Riešenie problému nedostatočných kapacít parkovania na sídliskách by mal byť riešený zmenou parkovacej politiky na rezidenčné parkovanie a odstránenie nežiaduceho stavu zaberania parkovacích plôch značením.
- Železničná stanica je najmä občanmi vnímaná ako nedostatočná a najmä nesprávne umeistená v rámci logistiky a dopravy v okrese. Okrem toho, že železničná stanica je naozaj nereprezentatívna neplní účel, ktorý je v tomto regióne potrebný. Navrhujeme železničnú stanicu v ideálnom prípade premiestniť na iné dostupné miesto, ktoré bude plne dostupné aj v rámci MHD v meste a najmä doplnené dostatočnými parkovacími miestami. Železničnú dopravu navrhujeme v regionálnych tratiach rozšíriť o ďalšie zastávky, ktoré efektívne využijú najmä občania, ktorí dochádzajú za prácou do logistických parkov.
- Dopyt po dopravnej obsluhu verejnou hromadnou dopravou v rámci mesta môže do značnej miery znížiť rozvoj cyklistickej infraštruktúry. Mesto Nové Zámky je stredne veľké mesto s nížinatým reliéfom priaznivým pre cyklodopravu. Budovanie cyklotrás spájajúcich obytné lokality s územím s občianskou

vybavenosťou a priemyselnými lokalitami zabezpečia pohodlnú a bezpečnú dopravu obyvateľov v rámci mesta. Okrem budovania cyklochodníkov je pre zabezpečenie rozvoja cyklodopravy dôležité zabezpečenie aj doplnkovej infraštruktúry, ako sú požičovne a úschovne bicyklov v strategických lokalitách.

4 Vyhodnotenie návrhu

V meste Nové Zámky, by sa mala riešiť cestná premávka postupne. Mesto sa vždy vyvíja, stavajú sa nové obchodné centrá, kam sa chodí nakupovať, stále sa vyvíjajú priemyselné parky, do ktorých prichádzajú pracujúci za prácou a vždy je väčšia premávka. Problém treba riešiť systematicky a postupne. Hustota premávky bude vždy väčšia a bude to vždy väčší problém.

Záver

Na základe dostupných informácií môžno vysloviť názor, že ďalšia výstavba diaľnic a rýchlostných komunikácií v krajinách a oblastiach s rozvinutým diaľničným systémom, s najväčšou pravdepodobnosťou nebude mať všeobecne očakávané pozitívne dopady na regionálnu a lokálnu ekonomiku a celkový hospodársky rozvoj regiónov. Naopak, existuje množstvo skúseností, keď takto novovytvorená cestná infraštruktúra, nielenže neprinesla pozitívne dopady do regiónov, ale ešte viac prehĺbila regionálne rozdiely „vysatím“ horšie prosperujúcich regiónov v prospech hospodársky úspešnejších regiónov. Ďalej, najmä v mestských aglomeráciách, sa po vybudovaní novej diaľnice skôr, či neskôr prejaví efekt zápchy, čím vlastne stráca komunikácia svoje pôvodné opodstatnenie. Ani primárne efekty (časová úspora, bezpečnosť) nových diaľnic nebudú v takto rozvinutých systémoch dosahovať veľké prínosy ako v prípade krajín a oblastí s nedobudovaným a nerozvinutým diaľničným systémom. V prípade krajín s nedobudovaným systémom diaľnic a rýchlostných komunikácií však regióny môžu pomerne úspešne ťažiť z prínosov novej dopravnej infraštruktúry. Na Slovensku má výstavba diaľnic nielen významné primárne efekty (časová úspora, bezpečnosť), ale ako sa zdá, regióny s napojením na súvislý diaľničný systém a tým na Bratislavu, sú hospodársky úspešnejšie. Regióny patria medzi naše najúspešnejšie, s nízkymi hodnotami nezamestnanosti, vysokou mierou podnikateľskej aktivity, s väčším rastom miezd, vyššími hodnotami mzdy a pod. Do tejto skupiny patria aj regióny, ktoré momentálne ešte stále nie sú priamo pripojené na súvislý diaľničný systém, no nachádzajú sa v smere dopravných línií s vysokou intenzitou dopravy a plánovaných, či rozostavaných úsekov diaľnic. Naopak, regióny s najhoršou dostupnosťou, bez dopravného spojenia vyššej hierarchie (Gemerský, Zemplínsky) patria medzi marginálne územia Slovenska. Regionálne rozdiely sa navyše neustále prehľbujú. Je teda otázne, či by nebolo na mieste vo väčšej miere podporovať „južné“ prepojenie Bratislavy a Košíc (R2, R7), ktoré prechádza Juhoslovenskou kotlinou cez hospodársky najslabšie regióny.

Pri programoch podporujúcich regionálny rozvoj, treba brať do úvahy aj súčasný model ekonomiky, kedy sa ekonomika stáva tzv. „globálnou“. Treba zohľadniť nielen lokálne a regionálne väzby, ale zaujímať sa aj o širšie medziregionálne a medzinárodné väzby.

Diaľničná výstavba na Slovensku má navyše určité špecifiká, ktoré len ťažko odhadnúť. Výstavba slovenských diaľnic patrí medzi najdrahšie na svete. To, že kvalita nedosahuje úroveň „vložených“ prostriedkov, už akosi patrí k tomu.

Všeobecným problémom je aj to, že práve politická moc a politické prostredie ovplyvňujú (priamo, nepriamo) onú nevyhnutnú infraštruktúru (investície, podporné prostredie, dynamika ekonomiky) potrebnú k úspešnému využitiu sekundárnych benefitov novovytvorených diaľnic a rýchlostných komunikácií.

Investície do rozvoja (neudržiavanej, poddimenzovanej) cestnej infraštruktúry na Slovensku majú význam. Podľa môjho názoru sa však (v súvislosti s krízou a nedokončením zavedenia systémovej podpory ekonomiky na celoštátnej a regionálnej úrovni – zníženie daňového a odvodového zaťaženia, rekvalifikácia apod.) treba momentálne zamerať na také formy regionálnej podpory a rozvoja, ako predovšetkým systémove opatrenia a investície do infraštruktúry marginálnych regiónov. Tieto nielenže oživia regióny (ak bude regionálna politika robená kvalitne a systémove, nie pre osobné blaho politických predstaviteľov a záujmových skupín), ale vybuduje sa tak nevyhnutná infraštruktúra, vďaka ktorej môžu tieto regióny v budúcnosti využiť potenciál súbežne plánovaných a rozostavaných diaľnic a rýchlostných ciest.

Zoznam zdrojov

- [1]BANISTER, D., BERECHMAN, Y. (2001): *Transport Investments and the Promotion of Economic Growth*, 2001, Journal of Transport Geography 9/2001, pp. 209-218
- [2]BAŠOVSKÝ, O. (1977): Formovanie aglomerácií Banská Bystrica, Zvolen a Martin, Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae, Geographica No. 15, Bratislava, pp. 49-75
- [3]BAŠOVSKÝ, O., MAJBOVÁ, E. (1977): Koncentrácia obyvateľstva SSR a problémy životného prostredia. Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae – Formati Et Protectio Naturae II, Bratislava, pp 27-42
- [4]BEER. G., MARČAN, P., PAŽITKOVÁ, M. (2007): Príprava diaľnice? Nezriedka i desať rokov, TREND 22/2007
- [5]BRAY, J. (1992): The Rush for Roads: a road programme for economic recovery?, Transport 2000, London
- [6]BRUINSMA, F., RIETVELD P. (1998): *Is Transport Infrastructure Effective?*, Transport in infrastructure and accesibility: Impact on the space economy, Springer-Verlag, Berlin-Heidelberg, 383 p.
- [7]GRYWACZ, W. (1983): Infrastruktruktura dopravy anárodní hospodárství. Mezinárodní dopravní přehledy, Rozvoj dopravní infrastruktury, Praha, Nakladatelství dopravy a spojů, 1983, pp 7-15
- [8]HALÁS, M. (2005): Dopravný potenciál regiónov Slovenska In: Geografie – Sboeník české geografické společnosti, roč. 110, 4/2005, pp. 257-270

- [9]HAMPL, M., BLAŽEK, J., ŽÍŽALOVÁ, P. (2008): Faktory – mechanizmy – procesy: aplikace konceptu kritického realizmu. *Ekonomický časopis*, 56, 7, pp. 696-711
- [10]HAMPL, M. (2001): Regionální vývoj: specifika české transformace, evropská integrace a obecná teorie, Praha, Karlova Univerzita v Praze, Přírodovědecká fakulta, 328s.
- [11]HEY, C. A kol. (1996): The Economic Impact of Motorways in the Peripheral Regions of the EU, EURES, Institute of Regional Studies in Europe, Freiburg
- [12]HORŇÁK, M. a kol. (2008): Periférnosť a priestorová polarizácia na území Slovenska, *Geografika Bratislava*, 186 p., ISBN 978-80-89317-06-6
- [13] HORŇÁK, M. (2004): Rozmiestnenie obyvateľstva vzhľadom k železničnej sieti SR ako jeden z argumentov pre podporu rozvoja osobnej železničnej dopravy, *Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae, Geographica No. 45*, Bratislava, pp. 22-37
- [14]HORŇÁK, M. (2009): interné materiály
- [15] IRA, V. a kol. (2005): Podoby regionálnych odlišností. Prípady vybraných okresov.
- [16]Bratislava: SÚ SAV, 2005, s. 46 – 85.
- [17]KOREC, P. (2005): Regionálny rozvoj Slovenska v rokoch 1989-2004, Identifikácia
- [18]menej rozvinutých regiónov Slovenska, *Geografika Bratislava*, ISBN 80-969338-0-9 17. KOREC P., ONDOŠ S. (2006): Regionálny vývoj Slovenska: všeobecné tendencie a
- [19]špecifiká [Regional Development in Slovakia: General Tendencies and Specifics, in Slovak]. IV. vedecká konferencia pri príležitosti nedežítých 90. narodenín Prof. RNDr. Michala Lukniša, DrSc. Bratislava: Přírodovědecká fakulta UK; Geografický ústav SAV

- [20]KOREC P., ONDOŠ S. (2006): Regionálny vývoj Slovenska v kontexte dekompozície ekonomického agregátu 1997-2005, Acta Geographica Universitatis Comenianae, Bratislava, No. 50, 2008, pp. 117-133
- [21]KURFÜRST, J. (1999): Jak dálnice (ne)prospívají regionálnímu rozvoju, cde.ecn.cz/dokumenty/doprava/dalregio.htm
- [22]LUKNIŠ, M. (1985). Regionálne členenie Slovenskej socialistickej republiky z hľadiska jej racionálneho rozvoja. Geografický časopis, 37, 2-3.
- [23]MARADA, M., KVĚTOŇ, V., VONDRÁČKOVÁ, P. (2006): Železniční doprava jako faktor regionálního rozvoje, Národohospodářsky obzor 4/2006, Ekonomicko-správní fakulta MU, Brno, pp. 51-59, ISSN 1213-2446
- [24]MARADA, M., KVĚTOŇ, V.: Význam dopravní obslužnosti v rozvoji venkovských oblastí, www.geografiedopravy.cz/dwnl/vyznam_dopravni_obslužnosti.pdf
- [25]MEDELSKÁ, V. (1997): Sídelný útvar a jeho širšie dopravné vzťahy v území. Dopravné riešenie sídelných útvarov: Zborník prednášok Žilina, 15-16.okt.1997, Žilina, Žilinská Univerzita v Edičnom Stredisku ŽU, 1997, pp. 95-96
- [26]PŠENKA, T., Džupinová, E., Minarčík, P. (2008): Dálnice versus vybrané ekonomické aspekty regionálního rozvoja na Slovensku.Zborník zo seminára „Meinárodní rok planety Země“, Ekonomicko-správní fakulta MU, Brno, pp. 16-24
- [27]PŠENKA, T. (2008): Dálnice a regionální rozvoj? In: Geographica Cassovensis, roč. II, 1/2008, p. 128-131. ISSN 1337-6748
- [28]RAJČÁKOVÁ, E., ŠVECOVÁ, A. (2002): Socioekonomická úroveň regiónov na Slovensku – regionálne disparity, http://www3.ekf.tuke.sk/re/Disparity%20a%20perifernost/Regionalne%20disparity/Soc_eko_uroven_reg.doc

[29]RAJČÁK, M. (1998). Regional Typologies and the new territorial Structure of Slovakia. In: Smith, A. (1998): Reconstructing the regional Economy. Published by E.Elgar Publishing Ltd.Cheltenham, UK

[30]RAKŠÁNYI, P. (1997): Územné generely a dopravno-inžinierská dokumentácia. Dopravné riešenie sídelných útvarov: Zborník prednášok Žilina, 15-16.okt.1997, Žilina, Žilinská Univerzita v Edičnom Stredisku ŽU, 1997, pp. 21-32

[31]REPHANN, T.J. (1993): Highway Investment and Regional Economic Development: Decision Methods and Empirical Foundations. Urban Studies – 30/ No. 2, University of Glasgow, Glasgow, pp. 437-450

[32]TVRDOŇ, J. (2004): Dimenzia hospodárska – typológia regiónov, subtéma č. 3 In: štátna úloha „Regionálna diferenciácia, regionálny rozvoj v SR v kontexte integračných dosahov“, Sociologický ústav SAV, Bratislava,

[33]TVRDOŇ, J., HAMALOVÁ, M., ŽÁRSKA, E. (1995). Regionálny rozvoj. Ekonomická univerzita Bratislava.

[34]VICKERMAN, R. (2001): Transport and economic development, Paper to be presented at the 119th Round Table of The European Conference of Ministers of Transport, Paris

[35]WHITELEGG, J. (1994): Roads, jobs and the economy, Greenpeace, London

[36]WITT, D. (1982): Rozvoj dopravní infrastruktury ve světovém měřítku – tendence a problémy rozvoja dopravní infrastruktury: Medzinárodní dopravní přehledy,

[37]Praha, Nakladatelství dopravy a spojů, pp. 39-43

[38] Regionálne štatistiky 1997-2007, Štatistický úrad SR, 2009

Zoznam skratiek

AGTC	Dohoda európskych štátov
ČR	Česká Republika
ČSFR	Česká a Slovenská Federatívna Republika
ES	Európske spoločenstvo
MHD	Mestská hromadná doprava
MR	Maďarská Republika
NDS	Národná Diaľničná Spoločnosť
ÖBB	Železničná spoločnosť Rakúska
PR	Poľská Republika
RVHP	Rada vzájomnej hospodárskej pomoci
SR	Slovenská Republika
USA	Spojené Štáty Americké
ÚPD	Územnoplánovacia dokumentácia
ÚRŽD	Úrad pre reguláciu železničnej dopravy
VÚC	Vyšší územný celok
ZSSK	Železničná spoločnosť Slovensko a.s.
ŽSR	Železnice Slovenskej Republiky

Autor/ka BP	Henrieta Szabóová
Název BP	Dopravní infrastruktura v okrese Nové Zámky
Studijní program	Dopravní logistika
Rok obhajoby BP	2023
Počet stran	48
Počet příloh	---
Vedoucí BP	Ing. Michal Turek, Ph.D.
Anotace	Témou bakalárske práce je- Dopravná infraštruktúra v okrese Nové Zámky. V práci sme sa v rámci prvej kapitoly zamerali na teoretické pojmy, východiská a informácie súvisiace s vybranou témou. Druhá kapitola bola zameraná najmä na ciele práce, použité metódy a metodiku práce. V praktickej časti sme charakterizovali a opísali vybraný okres Nové Zámky. Zamerali sme sa na analýzu dopravnej infraštruktúry vybraného okresu a navrhli sme možnosti realizácie do budúcnosti.
Klíčová slova	Doprava, dopravná infraštruktúra, cestná doprava, železničná doprava, analýza dopravy
Místo uložení	ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerově
Signatura	