

# Súčasný stav a perspektívy vývoja dopravnej infraštruktúry Slovenskej republiky

Marcel Horňák

## 1. Úvod

Úlohou dopravnej infraštruktúry je komplexne obsluhovať územie štátu. Dopravná infraštruktúra je jednou zo základných podmienok fungovania národnej ekonomiky. Možno skonštatovať, že priestorového hľadiska je dopravná sieť na Slovensku pomerne dobre rozvinutá a v dostatočnej miere pokrýva územie republiky. V porovnaní s vyspelejšou Európou a najmä z hľadiska nárokov, ktoré sú na ňu kladené, však veľmi nepriaznivo vyznieva jej kvalita. Zreteľné sú tiež regionálne diferencie v kvalite dopravných sietí, čo má ďalekosiahle následky v náraste ekonomických a sociálnych rozdielov medzi jednotlivými časťami krajiny. Prax ukazuje, že kvalita dopravnej infraštruktúry je kritickým momentom, ktorý veľmi často rozhoduje o smerovaní zahraničných investícií.

V súčasnom období sme svedkami rozsiahlej modernizácie dopravnej siete Slovenska. Podobne, ako komentuje modernizáciu dopravnej siete v susednej Českej republike P. GRÉGR (1996), aj o dopravnej infraštruktúre Slovenska možno povedať, že v súčasnosti nie sú hlavnou hnacou silou jej modernizácie vnútorné potreby štátu, ale skôr integračná aktivita Slovenskej republiky a snaha prispôbiť sa požiadavkám Európskej únie (EU) na kvalitu dopravných ciest a zariadení. Paradoxnosť tohto stavu je však vyvážená faktom, že proces dopravnej integrácie do Európy umožňuje využiť aj iné finančné zdroje, ako štátny rozpočet, predovšetkým fondy EU.

## 2. Faktory rozvoja dopravnej infraštruktúry na území Slovenska

Pri geografickej charakteristike dopravy SR je dôležité si uvedomiť, že je súčasný stav je výsledkom spolupôsobenia viacerých okolností. Osobitosti územia Slovenska, predovšetkým jeho rozloha, poloha a prírodné pomery, ale i historický vývoj v priestore strednej Európy sú príčinou toho, že kľúčovú úlohu v preprave na území Slovenska majú dva druhy dopravy, a to železničná a cestná. Letecká, vnútrozemská vodná (riečna) ako aj potrubná doprava majú z hľadiska priestorového i z hľadiska významu iba okrajovú úlohu v dopravnom systéme Slovenska.

Najvýznamnejšími faktormi rozvoja dopravy sú: geografická poloha, prírodné pomery, historický vývoj štátoprávneho usporiadania a niektoré ďalšie faktory. Niektorým z nich venujeme im aspoň nevyhnutný priestor.

## 2.1 Dopravná poloha Slovenska

Geografická poloha Slovenska v centrálnej časti európskeho kontinentu a zároveň jeho poloha voči najvýznamnejším hospodárskym jadrom a prístavom Európy spôsobuje, že v jeho priestore prichádza ku stretu viacerých významných transkontinentálnych dopravných smerov:

- a) centrálny stredoeurópsky severo-južný smer, spájajúci prístavy na severnom pobreží Jadranského mora so St. Peterburgom a prístavmi v Pobaltí,
- b) západo-východný smer, spájajúci tradičné jadrá v západnej Európe s centrami v Rusku a na Ukrajine,
- c) smer spájajúci severozápad Európy s juhovýchodnou časťou kontinentu (prepojenie medzi prístavmi v Severnom mori a prístavmi na Balkánskom polostrove).

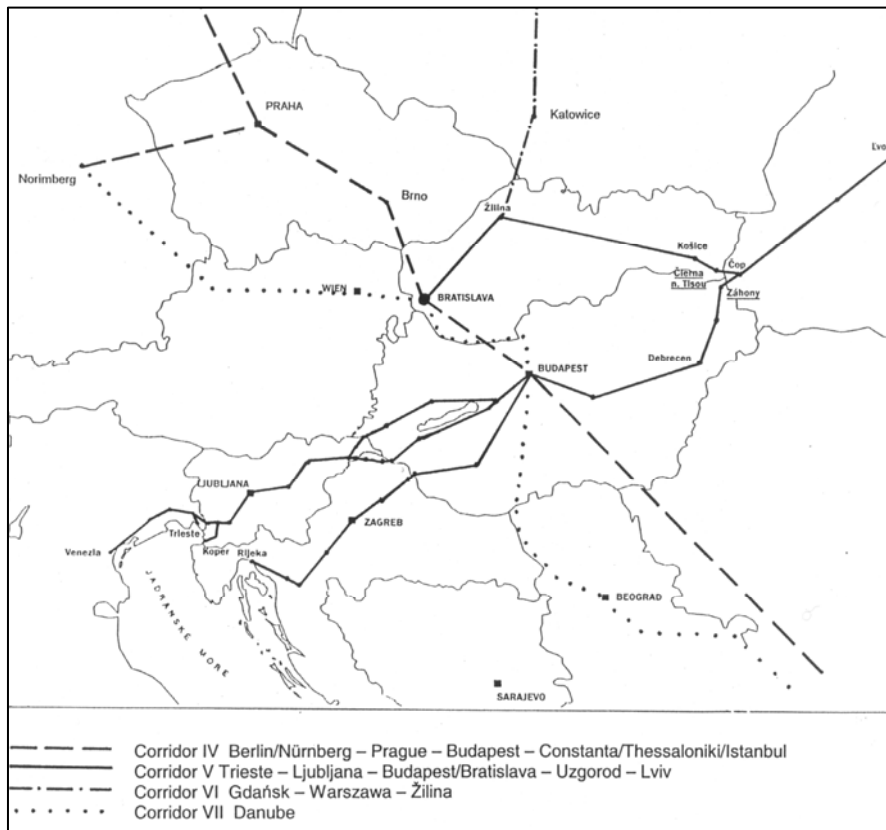
Územie Slovenska je teda dôležitým tranzitným územím, pričom jeho tranzitná úloha je umocnená jeho periférnou polohou v rámci rozširujúcej sa Európskej únie s prepojením na hospodársky zaujímavý priestor východnej Európy (Ukrajina a ostatné štáty bývalého ZSSR). Z desiatich pan-európskych multimodálnych dopravných koridorov, vyčlenených v rokoch 1994 a 1997 na Kréte (tzv. krétske koridory) a v Helsinkách prechádzajú územím Slovenska nasledovné štyri koridory (obr. 1):

- koridor IV (Berlin/Nürnberg – Praha – Budapešť – Constanta/Thessaloniki/Istanbul),
- koridor VA (*Trieste – Ljubljana – Budapešť/Bratislava – Uzgorod – Lviv*),
- koridor VI (Gdańsk – Warszawa – Žilina),
- koridor VII (Dunaj).

V súvislosti s tranzitnou polohou Slovenska v strednej Európe však geografi upozorňujú na existenciu konkurenčných dopravných trás na území susedných štátov: v smere západ – východ existujú dobre rozvinuté konkurenčné dopravné trasy v Maďarsku a Poľsku, v smere sever – juh v susednej Českej republike (J. BUČEK, 1994; M. HORŇÁK, 2001).

Faktor polohy pôsobí diferencovane v rôznych častiach Slovenska. Z hľadiska dopravno-geografickej polohy sú najvýznamnejšími priestormi región juhozápadného Slovenska (región Bratislavy v blízkosti Viedne a Budapešti) a región severozápadného Slovenska (región Žiliny v blízkosti významných hospodárskych jadier na severovýchode Českej republiky a v južnej časti Poľska). Osobitosť dopravno-geografickej polohy Bratislavy je dôvodom dynamických zmien v dopravnom systéme hlavného mesta v uplynulom období (P. KOREC, E. SMATANOVÁ, M. HORŇÁK 1997; M. HORŇÁK, Z. KOVÁČIKOVÁ 2003). Na druhej strane určitou periférnosťou a polohou mimo hlavných transkontinentálnych dopravných trás sa vyznačuje predovšetkým oblasť južného Slovenska a región severovýchodného Slovenska. Východné Slovensko má však pomerne veľký potenciál vyťažiť zo spomínanej hraničnej polohy voči štátom ležiacim východne od rozšírenej Európskej únie.

Obr. 1 Slovensko a pan-európske multimodálne dopravné koridory



## 2.2 Vplyv ostatných faktorov

Nebudeme sa podrobne venovať prírodným pomerom Slovenska, aj keď najmä reliéf výrazne determinuje hustotu, rozmiestnenie prvkov dopravnej infraštruktúry a priebeh dopravných línií a je príčinou toho, že budovanie a údržba dopravných trás na väčšine územia Slovenska sú finančne pomerne náročné.

Veľký vplyv na štruktúru dopravnej siete Slovenska má rozmiestnenie kľúčových administratívnych, hospodárskych, sídelných a dopravných jadier, predovšetkým Bratislavy a Košíc, ktoré sa z rôznych dôvodov rozvinuli v okrajových polohách na území štátu. Dopravné trasy prepájajúce navzájom Bratislavu a Košice vedú cez komplikovaný terén stredného Slovenska. Osobitosťou územia Slovenska je tiež extrémne periférna poloha Bratislavy, ako hlavného mesta a najvýznamnejšieho ekonomického a sídelného jadra Slovenska. Takéto usporiadanie je z dopravného hľadiska krajne neefektívne a z aspektu dostupnosti metropoly z ostatných častí štátu ekonomicky i časovo veľmi náročné. Omnoho priaznivejšou konfiguráciou polohy hlavného mesta voči ostatnému územiu štátu sa vyznačujú napr. susedné Maďarsko alebo Česká republika.

Vďaka viacerým okolnostiam (tvar územia Slovenska, smerová orientácia osí kotlín a pólóvé rozloženie hospodárskych a populačných jadier) dominujú v centrálnej časti nášho územia prepravy v smere západ – východ a v západnej, menej výrazne i vo východnej časti republiky sú významné prepravné smery sever - juh.

### 3. Prvky dopravnej infraštruktúry Slovenska

#### 3.1 Železničná infraštruktúra

V roku 2000 bolo na Slovensku 3662 km železničných tratí (obr. 2), pričom z hľadiska kvality a kapacity železničnej siete sú kľúčovými ukazovateľmi dvojkolažnosť (1020 km) a stupeň elektrifikácie (1536 km). Elektrifikované trate na území Slovenska využívajú v podstate dve rozličné elektrizačné sústavy. Zjednodušene možno uviesť, že trate v západnej a juhozápadnej časti republiky (celkove 737 km), ohraničené stanicou Púchov, sú napájané modernejšou sústavou so striedavým prúdom (25 kV/50 Hz, resp. 15 kV/16,7 Hz). Od Púchova na sever a východ (799 km) je využívaný starší trakčný systém s jednosmerným prúdom (3 kV, resp. 1,5 kV).

Tabuľka 1 Železničná infraštruktúra Slovenska

Parameter		1970		1990		2000	
		abs. hodnoty	% z celk. dĺžky	abs. hodnoty	% z celk. dĺžky	abs. hodnoty	% z celk. dĺžky
Celková dĺžka tratí		3670	100	3660	100	3662	100
z toho	jednokoľajové	2577	70,2	2496	68,2	2492	72,1
	dvoj- a viackoľajové	917	25,0	1011	27,6	1020	27,9
	širokorozchodné	101	2,8	102	2,8	100	2,7
	úzkorozchodné	75	2,0	51	1,4	50	1,4
	elektrifikované	780	21,6	1330	36,3	1536	41,9

Prameň: štatistický archív ŽSR

K tabuľke 1, ktorá zachytáva vývoj železničnej infraštruktúry v posledných troch desaťročiach, treba urobiť dve poznámky. Po prvé, po druhej svetovej vojne sa výstavba železničných tratí na Slovensku (podobne ako v celej Európe) výrazne spomalila (trate vybudované po roku 1948 predstavujú necelé 3% súčasnej dĺžky siete), najmä z dôvodu rastu významu konkurenčnej cestnej a leteckej prepravy. Výrazným trendom bola modernizácia (predovšetkým elektrifikácia a zdvojkolažňovanie) vybranej siete železničných tratí. Postup modernizácie a rekonštrukcie tratí na Slovensku však výrazne zaostal za vývojom vo vyspelejšej časti Európy. Druhá poznámka sa dotýka skutočnosti, že približne od 60. rokov 20. storočia možno sledovať postupné systematické rušenie a zánik železničných tratí, ktorých prevádzka sa z rôznych dôvodov stala neefektívnou, pričom treba poznamenať, že veľký podiel na týchto tratiach mali úzkorozchodné (s rozchodom 760 mm, príp. 600 mm) lesné a poľnohospodárske železnice, ktorých celková dĺžka na našom území dosahovala ešte v roku 1960 vyše 500 km. Tie úseky úzkorozchodných železníc, ktoré sa

zachovali dodnes, slúžia takmer výhradne pre potreby cestovného ruchu, v menšej miere i pre hospodárske účely (transport dreva).

Dominantnú úlohu v preprave po železniciach majú trate medzinárodného významu (označované aj ako magistrálne trate):

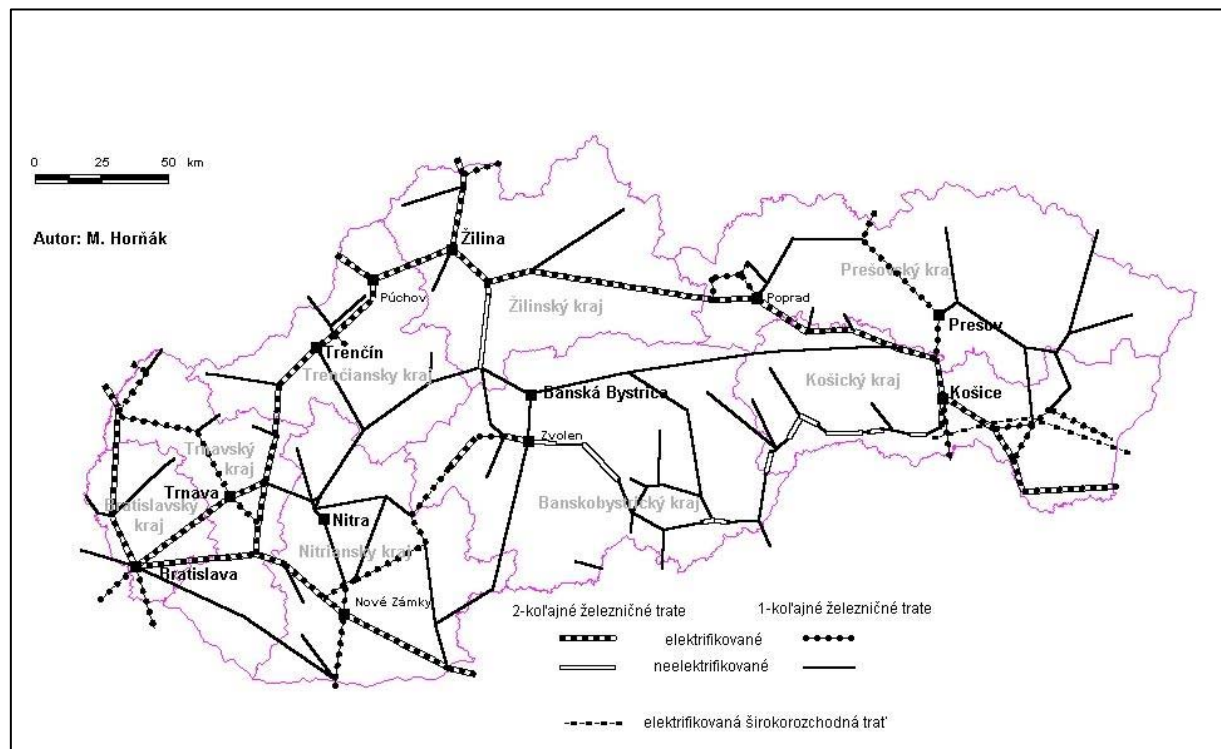
- Česká republika – Kúty – Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo – Maďarsko,
- Bratislava – Žilina – Poprad – Košice – Čierna n. Tisou – Ukrajina,
- Česká republika/ Poľsko – Čadca – Žilina,
- Leopoldov – Nové Zámky – Zvolen – Lučenec - Košice.

Tieto trate sú (okrem posledne menovanej) v celej dĺžke dvojkolajné a elektrifikované. Predstavujú približne 37% celkovej dĺžky dopravnej siete, avšak realizuje sa na nich asi 70% všetkých výkonov železničnej dopravy na Slovensku.

Z hľadiska medzinárodnej nákladnej i osobnej dopravy je v železničnej infraštruktúre Slovenska významná prítomnosť železničných hraničných prechodov (spolu 23).

Špecifickou súčasťou železničnej infraštruktúry sú prvky slúžiace pre potreby ekologicky výhodnejšej kombinovanej nákladnej prepravy, zatiaľ sú však využívané len v minimálnej miere.

Obr. 2 Železničná infraštruktúra Slovenska



V minulosti bol monopolným železničným prepravcom na Slovensku podnik Železnice Slovenskej republiky (ŽSR), ktorý vznikol v roku 1993 ako nástupnícky podnik federálnych Československých dráh (ČSD). Od 1. 1. 2002 ostala v správe ŽSR iba železničná infraštruktúra (t. j. železničné trate, zabezpečovacie zariadenia, niektoré prekladiská, atď.),

kým mobilný park a prepravná činnosť pripadla novovzniknutej Železničnej spoločnosti, a. s., ktorá je aj v súčasnosti kľúčovým železničným prepravcom na území Slovenska. Okrem tejto spoločnosti je však podľa súčasnej legislatívy železničná infraštruktúra SR prístupná taktiež iným vykonávateľom železničnej prepravy, ktorí spĺňajú určité legislatívne a technické normy na prevádzku koľajových vozidiel. Prvý takýto prepravca začal v polovici roku 2003 fungovať na území Bratislavského kraja (Bratislavská regionálna koľajová spoločnosť, a. s.).

Na Slovensku má železničná doprava význam predovšetkým v preprave nákladov, kde si udržiava približne 60%-ný podiel. Jej význam v preprave osôb však neustále klesá, jej podiel na počte prepravených cestujúcich (vo verejnej hromadnej preprave osôb) sa pohybuje na úrovni okolo 10%.

### 3.2 Cestná infraštruktúra

Celková dĺžka cestnej siete v správe štátu dosahovala na území Slovenska k 1. 1. 2003 hodnotu 17 755 km, jej štruktúru naznačuje tabuľka 2.

Tabuľka 2 Cestná infraštruktúra Slovenska (sieť štátnych ciest k 1. 1. 2003)

<b>Prvok cestnej siete:</b>	<b>Dĺžka (km)</b>	<b>Podiel (%)</b>
diaľnice	302	1,7
cesty I. triedy	3224	18,2
cesty II. triedy	3829	21,6
cesty III. triedy	10396	58,5
<b>SPOLU</b>	<b>17755</b>	<b>100,0</b>

Prameň: Slovenská správa ciest

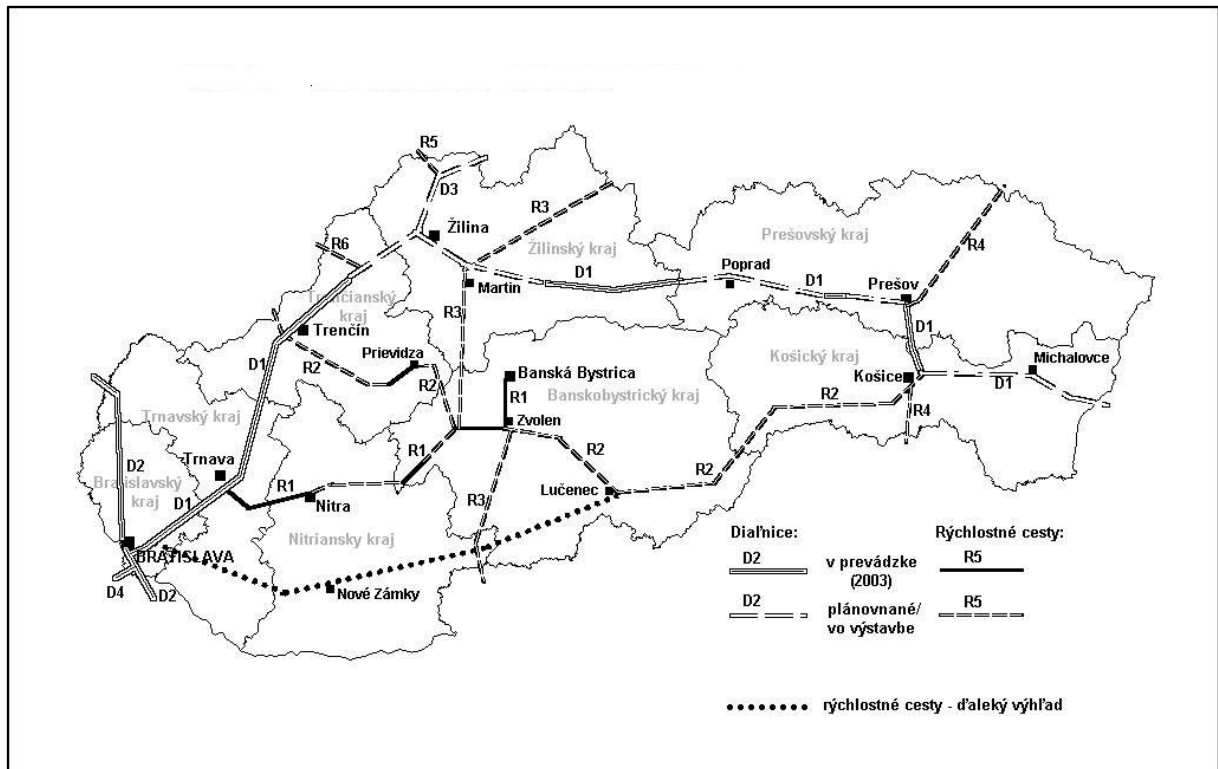
Diaľnice spolu s cestami I. triedy sú komunikáciami medzinárodného i vnútroštátneho významu a vytvárajú základnú kostru cestnej siete Slovenska, hoci tvoria iba okolo 20% celkovej dĺžky štátnych ciest. Cesty II. triedy spájajú centrá regiónov (spravidla na úrovni centier okresov) a dopĺňajú tak sieť diaľnic a ciest I. triedy, vo výnimočných prípadoch plnia funkciu v medzinárodných prepravách (predovšetkým v prihraničných oblastiach). Cesty III. triedy majú najväčší podiel na dĺžke cestnej siete. Ide o komunikácie regionálneho až lokálneho významu a zabezpečujú napojenie vidieckych obcí na cestnú sieť vyššej úrovne. Všetky uvedené cesty majú prakticky v celej dĺžke spevnený povrch (v prevažnej miere asfaltový).

Okrem štátnych ciest bolo na území SR k rovnakému dátumu vyše 24 000 km miestnych komunikácií (na území obcí, v správe magistrátov, mestských a obecných úradov).

Pre medzinárodnú dopravu je využívaná sieť hraničných prechodov (spolu 48, s rozličným stupňom obmedzení pre nákladnú a osobnú dopravu).

Územím Slovenskej republiky prechádzajú cesty medzinárodného významu (nesú označenie E), ktoré sú vedené prevažne po cestách I. triedy, výnimočne II. triedy. Sieť najvýznamnejších medzinárodných cestných trás na území Slovenska je postupne prekrývaná diaľnicami a rýchlostnými cestami diaľničného typu (obr. 3).

Obr. 3 Diaľničná sieť Slovenska



Podiel cestnej dopravy na preprave nákladov na Slovensku predstavuje necelých 40%, najväčší rozvoj zaznamenala v uplynulom desaťročí diaľková kamiónová doprava. Liberalizácia na trhu nákladnej prepravy spôsobila od začiatku 90. rokov minulého storočia prudký nárast počtu domácich i zahraničných prevádzkovateľov kamiónovej dopravy.

V pravidelnej hromadnej cestnej preprave osôb (prímestská a diaľková autobusová doprava) je dominantným prepravcom sieť podnikov štátnej Slovenskej automobilovej dopravy (SAD), ktorá je v súčasnosti v štádiu privatizácie. Linky podnikov SAD pokrývajú na rozdiel od ŽSR v podstate všetky obce Slovenska. V sektore hromadnej prepravy osôb predstavuje podiel autobusovej dopravy približne 90%. V 90. rokoch 20. storočia bol však zaznamenaný rapidný nárast významu individuálnej automobilovej dopravy, čo súvisí s viacerými okolnosťami, predovšetkým s liberalizáciou trhu s novými i ojazdenými automobilmi a s postupnou adaptáciou západného štýlu života. V dôsledku toho sme svedkami prudkého nárastu počtu najmä osobných automobilov, čo kladie čoraz vyššie nároky na kvalitu cestnej siete.

### **3.3 Infraštruktúra leteckej dopravy**

Na území SR je v súčasnosti v prevádzke 6 verejných (civilných) letísk (obr. 4): Bratislava, Košice, Poprad, Piešťany, Sliač a Žilina, pričom letiská Bratislava a Košice aj napriek svojmu súčasnému extrémne nízkemu využitiu možno charakterizovať ako letiská celoštátneho významu, ostatné letiská majú výlučne regionálny význam. Okrem týchto letísk existuje na Slovensku sieť malých letísk, ktoré sa uplatňujú len malou mierou vo verejnej doprave, slúžia prevažne na hospodárske (hlavne v poľnohospodárstve a lesnom hospodárstve, príležitostne aj pre iné odvetvia) a športovo-rekreačné účely.

Význam leteckej dopravy z hľadiska objemu prepravených osôb a nákladov je v porovnaní s cestnou a železničnou dopravou nepatrný. Počet osôb využívajúcich tento spôsob prepravy na Slovensku po roku 1989 prudko klesol a do roku 2002 nedosiahol úroveň z roku 1990. Pokles cestujúcich v 90. rokoch má viacero príčin, z ktorých najdôležitejšími sú rast ceny leteckej prepravy oproti poklesu reálnych príjmov obyvateľstva a slabá ponuka liniek spájajúcich slovenské letiská so zahraničnými destináciami. Atraktívnejšími sa stali preto letisko v Prahe, ale predovšetkým v susednej Viedni, ktorá sa po otvorení hraníc stala pre Slovensko mimoriadne atraktívna vďaka bohatej ponuke letov. Významným negatívnym momentom bol tiež nevydarený pokus o oživenie národného leteckého prepravcu. V tomto smere nastal obrat až po roku 2000 príchodom tzv. low-cost leteckých spoločností (SkyEurope Airlines).

Program reštrukturalizácie správy letísk a riadenia letovej prevádzky sa oneskoril a posúva sa až do súčasného obdobia. Jeho cieľom je vytvorenie samostatných obchodných spoločností letísk pri zachovaní súčasnej siete letísk s dominantným postavením Bratislavy a Košíc.

### **3.4 Infraštruktúra vnútrozemskej vodnej dopravy**

Dĺžka vodných ciest na území Slovenska dosahuje v súčasnosti približne 250 km (obr. 4), pričom 172 km pripadá na hraničnú rieku Dunaj. Od roku 1998 je s určitými obmedzeniami splavná dolná časť rieky Váh od Komárna po Sered' (80 km). V dĺžke 7,5 km od hraníc s MR po Ladmovce je splavná i rieka Bodrog, táto vodná cesta však zatiaľ nie je pravidelne využívaná (E. PÍŠ, 2001). Posledné desaťročie 20. storočia prinieslo Slovensku okrem nárastu dĺžky plavebných ciest i zlepšenie plavebných podmienok v úseku Bratislava – Komárno (ukončenie VD Gabčíkovo a otvorenie novej plavebnej dráhy a plavebných komôr v Gabčíkove).

Dunaj slúži predovšetkým ako medzinárodná vodná cesta a pre vnútroštátnu prepravu na území Slovenska má len malý význam, predovšetkým pre jeho hraničnú polohu. Z hľadiska vnútroštátnych potrieb by sa významnejšou vodnou cestou mala stať rieka Váh, ktorá by v záverečnej fáze mala byť splavnená až po Žilinu, s potenciálom prepojenia na rieku Odra.

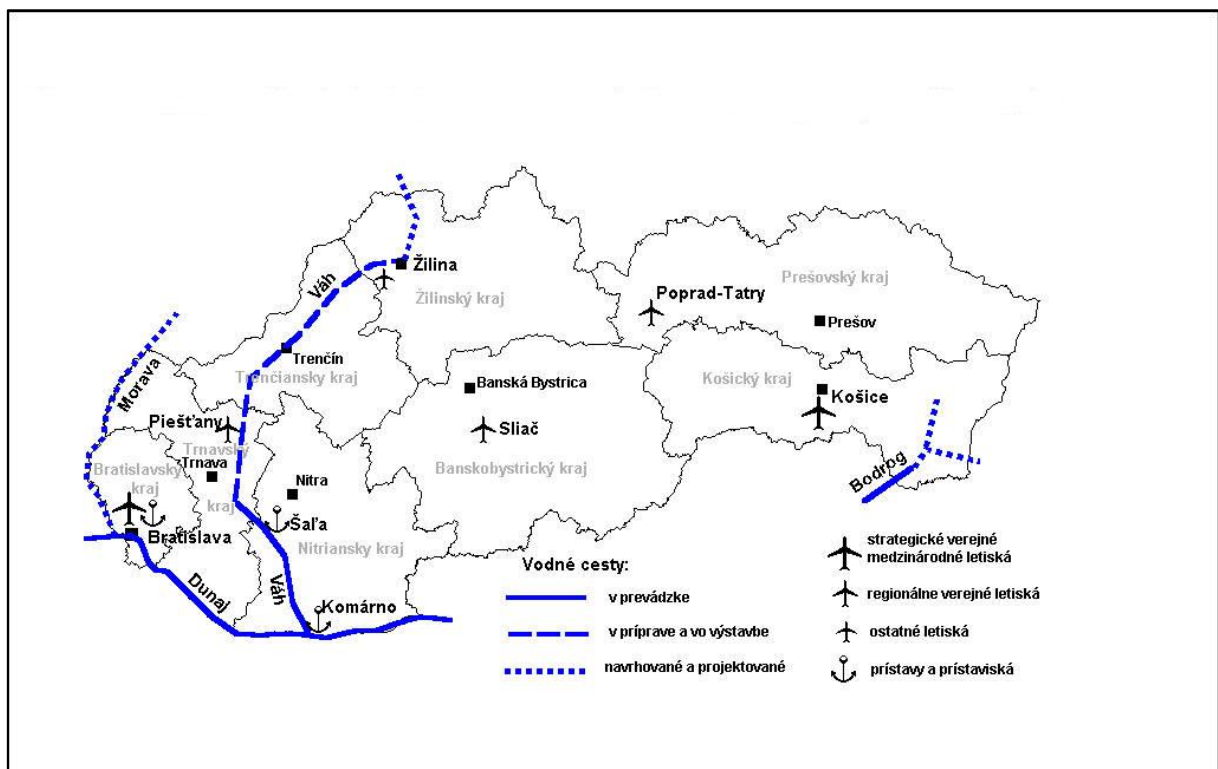


Ďalšie potenciálne vodné cesty predstavujú rieky Morava na hranici s Rakúskom a systém vodných tokov Bodrog/Latorica na východnom Slovensku.

V súčasnosti sú slovenskom úseku Dunaja 3 prístavy: Bratislava, Komárno a Štúrovo. Hospodársky význam majú len prvé dva z nich. V roku 2000 tvoril objem naložky v týchto dvoch slovenských prístavoch hodnotu 1 134 000 ton (z toho v Bratislave 96%), objem vykládky 66 208 ton (Bratislava 59%). Od roku 1998 je v meste Šaľa na rieke Váh prístavisko, vybudované podnikom Duslo Šala, a. s. a slúži výhradne pre potreby tohto podniku.

V transformačnom období význam prepravy nákladov po vodných cestách v SR poklesol, predovšetkým vďaka obmedzeniam prepravy po Dunaji v súvislosti s krízou na Balkáne. Dunaj je pritom kľúčovou riekou v styku Slovenska so zvyškom Európy prostredníctvom riečnej dopravy a jednou z najvýznamnejších vodných ciest Európy. Špecifické postavenie Dunaja (súčasť transeurópskej vnútrozemskej vodnej cesty Dunaj – Mohan – Rýn) dokladá jeho zaradenie v sieti pan-európskych multimodálnych koridorov v strednej Európe ako samostatný koridor VII.

Obr. 4 Infraštruktúra leteckej a vnútrozemskej vodnej dopravy na území Slovenska



## **4. Modernizácia kľúčových prvkov dopravnej infraštruktúry**

### **4.1 Modernizácia železničnej siete**

Rozvoj železničnej infraštruktúry Slovenskej republiky vychádza zo základných medzinárodných dohôd AGC (Európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach) a AGTC (Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a súvisiacich objektoch), ktorými sa Slovensko zaviazalo rešpektovať potreby ďalšieho rozvoja prepráv v Európe zároveň s technickými požiadavkami umožňujúcimi kompatibilitu s okolitými železničnými správami.

Vážnym problémom železničnej dopravy na Slovensku je v súčasnosti technický stav mobilného parku (najmä vozňový park) a stav železničných tratí. Kritickým parametrom železničnej siete je traťová rýchlosť, ktorá len v malej časti siete dosahuje hodnotu 120 km/hod, výnimočne 140 km/hod. Keďže renesancia a rozvoj železničnej dopravy je v súčasnosti v záujme väčšiny európskych krajín (ako ekologicky výhodnejšia alternatíva voči cestnej doprave), modernizácia kľúčových železničných tratí je výrazne podporovaná zo štátneho rozpočtu, ako aj z finančných zdrojov EÚ.

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR vypracovalo v roku 1995 program rozvoja železničných tratí cestou ich modernizácie, ktorý bol v roku 1996 prijatý vládou Slovenskej republiky ako „Dlhodobý program rozvoja železničných ciest“, kde boli definované hlavné smery rozvoja železničnej infraštruktúry Slovenska do roku 2010. Neskôr bol tento program aktualizovaný.

Investičnými prioritami rozvoja železničnej siete sú predovšetkým:

- modernizácia tranzitných železničných koridorov,
- modernizácia vybraných pohraničných prechodových staníc,
- dostavba a modernizácia rozhodujúcich uzlov a staníc,
- modernizácia ostatnej siete,
- modernizácia informačnej siete (zabezpečovacie systémy, atď.),
- modernizácia mobilného parku.

Celková výška odhadovaných finančných prostriedkov potrebných na uskutočnenie projektu modernizácie železničnej siete SR dosahuje hodnotu 97,3 mld. Sk, z toho v rokoch 2000 – 2006 sa predpokladá potreba takmer 40 mld. Sk. Vzhľadom na výšku potrebných investícií navrhuje „Program rozvoja železničných ciest do roku 2010“ viacero finančných zdrojov:

- štátny rozpočet
- úvery so štátnou zárukou
- vlastné zdroje ŽSR
- úvery komerčných bánk
- granty EÚ, najmä programy PHARE a ISPA.

V súčasnej etape sú najväčšie finančné prostriedky venované modernizácii tratí jednotlivých koridorov (koridory IV, Va a VI), ktorá smeruje k dosiahnutiu traťovej rýchlosti 160 km/h, nižšia traťová rýchlosť sa predpokladá len v náročnejších úsekoch. Prehľad časového rozvrhu a predpokladaných finančných nákladov na rekonštrukciu (v cenách roku 2001) uvádza tabuľka č. 3.

Na koridore VI sa k rekonštrukcia začala v roku 1997, avšak po roku 1999 sa prioritou stala modernizácia koridoru Va (Bratislava – Žilna – Košice), na rekonštrukciu ktorého smerovalo v období rokov 1999-2003 viac ako 7,4 mil. EUR z predvstupových fondov EÚ a 5,3 mil EUR zo štátneho rozpočtu SR (rekonštrukcia začala v úseku Bratislava – Trnava).

Finančne náročná je tiež rekonštrukcia železničných uzlov. Prioritu pritom dostali Bratislava, Kúty (na trase Bratislava – Brno), Čadca (pri hraniciach s Českom a Poľskom) a Čierna nad Tisou (hranica s Ukrajinou). Bratislava ako najväčší železničný uzol krajiny už pritom získal novú železničnú stanicu Bratislava-Petržalka spoločne s rekonštrukciou železničného napojenia na Maďarskú republiku a výstavbou železničného spojenia s Rakúskom (smer Viedeň).

Tabuľka 3 Modernizácia železničných koridorov na území SR

Traťový úsek	Dĺžka úseku (km)	Predpokladaný objem investícií (v mil. Sk)	Max. traťová rýchlosť po rekonštrukcii (km/h)	Súčasná max. traťová rýchlosť (km/h)	Predpokladaný termín realizácie
<b>koridor IV</b>					
št. hran. Kúty - Malacky	32,6	2878	160	80 - 140	do r. 2006
Malacky - Devínska Nová Ves	24,5	3635	160	120	do r. 2006
Dev. Nová Ves - Bratislava Hl. st.	18	???	120	120	do r. 2006
Bratislava Hl. st. - Galanta	44	3226	160	80 - 140	do r. 2006
Galanta - Nové Zámky	41,3	4867	160	120	do r. 2006
Nové Zámky - Štúrovo št. hran.	59,6	5164	160	120	po r. 2006
<b>koridor Va</b>					
Bratislava Rača - Trnava	41,7	7894	160	120	do r. 2006
Trnava - Nové Mesto n. V.	55	7137	160	120	do r. 2006
Nové Mesto n. V. - Púchov	57,5	7608	160	140	do r. 2006
Púchov - Žilina	45	3804	120	120	do r. 2006
Žilina - Košice	242	21177	120 - 140	40 - 100	po r. 2006
Košice - Čierna n. Tisou	95	12085	160	100	po r. 2006
<b>koridor VI</b>					
Žilina - Čadca	31	1024	120	100	do r. 2006
Čadca - Skalité št. hran.	21	2710	100	60	do r. 2006

Zdroj: Program rozvoja železničných ciest do roku 2010

## 4.2 Rozvoj diaľničnej siete

V období medzi rokmi 1993 (rok vzniku samostatnej Slovenskej republiky) a 2003 bolo vybudovaných približne 104 km diaľnic, čo predstavuje približne 10 km za rok. Pri financiách vyčlenených zo štátneho rozpočtu na výstavbu diaľnic (ročne približne 8 – 10 mld. SKK) a relatívne nízkom podiele zahraničných finančných zdrojov nie je možné dosiahnuť uspokojujúce tempo výstavby diaľnic (aspoň 15 – 20 km/rok). V uplynulom období bolo najviac finančných prostriedkov určených na výstavbu diaľnic investovaných do diaľnice D1 v úsekoch Bratislava – Žilina, Ružomberok – Poprad južne od Tatier a diaľničného tunela Branisko v Prešovskom kraji (v trase multimodálneho koridoru Va). V súčasnosti prichádza k dobudovaniu diaľničnej siete na území Bratislavy a pokračuje príprava a stavebné práce na niekoľkých ďalších úsekoch diaľničnej siete, z ktorých finančne najnáročnejším je ďalší diaľničný tunel Višnové – Dubná Skala južne od Žiliny.

Celková dĺžka diaľničnej siete podľa vládou schválenej koncepcie rozvoja diaľničnej siete na území SR by mala dosiahnuť 660 km, sieť rýchlostných ciest 874 km. Jej rozsah bol určovaný uzneseniami vlády, ktoré zohľadňujú projekty celoeurópskeho významu.

Jednotlivé trasy *diaľnic* sú označené D 1 – D 4 a ich trasovanie je nasledovné (obr. 3):

- **D 1** (celková dĺžka 517 km) – štátna hranica SR/Rakúsko - Bratislava (Petržalka – križovatka s D 2) – Trnava – Trenčín – Žilina – Poprad – Košice - štátna hranica SR/Ukrajina,
- **D 2** (80 km) – štátna hranica ČR/SR – Kúty – Malacky – Bratislava - štátna hranica SR/Maďarsko,
- **D 3** (59 km) – Žilina (križovatka s D 1) - Kysucké Nové Mesto – Čadca – Skalité - štátna hranica SR/Poľsko,
- **D 4** (3 km) – štátna hranica Rakúsko/SR – Bratislava (Jarovce) - križovatka s D 2.

*Rýchlostné cesty* sú štvorpruhové komunikácie diaľničného typu, ktorých parametre (kapacita, vybavenosť odpočívadlami, čerpacími stanicami, mimorúrovňovými križovatkami, atď.) sú oproti diaľnicam nižšie. Vedenie rýchlostných ciest R1 – R6 na Slovensku je nasledovné:

- **R 1** (161 km) – Trnava – Nitra – Žarnovica - Žiar nad Honom – Zvolen - Banská Bystrica,
- **R 2** (349 km) - štátna hranica ČR/SR – Drietoma – Trenčín – Prievidza - Žiar nad Honom - (v peáži s R 1) – Zvolen – Lučenec - Rimavská Sobota – Rožňava - Košice),
- **R 3** (234 km) - štátna hranica SR/Poľsko – Trstená - Dolný Kubín – Kral'ovany – Martin - Žiar nad Honom – Zvolen – Krupina – Šahy - štátna hranica SR/Maďarsko,
- **R 4** (108 km) - štátna hranica SR/Poľsko - Vyšný Komárnik – Svidník – Prešov -(v peáži s diaľnicou D 1) – Košice - štátna hranica SR/Maďarsko,
- **R 5** (3 km) - diaľnica D 3 – Čadca – Svrčinovec - štátna hranica SR/ČR,
- **R 6** (19 km) – Púchov - Lysá pod Makytou - štátna hranica SR/ČR.

Celková plánovaná dĺžka siete rýchlostných ciest je 874 km. Sieť rýchlostných ciest spolu s diaľničnou sieťou bude tvoriť ucelenú a integrálnu sieť ciest na najvyššej funkčnej úrovni. Táto sieť zároveň vytvára podmienky na zabezpečenie rýchleho cestného spojenia medzi budúcimi sídlami vyšších územných celkov. K navrhovanému vedeniu trás diaľnic a rýchlostných ciest na území SR treba doplniť nasledovné poznámky:

1. Navrhovaná sieť diaľnic a rýchlostných ciest v zásade kopíruje hlavné dopravnou-urbanistické koridory definované v koncepcii územného rozvoja Slovenska, s výnimkou južnej trasy Bratislava – Nové Zámky – Veľký Krtíš – Lučenec, s ktorou sa počíta v až ďalekom výhľade.
2. Pri kvalitatívnom odlíšení typu diaľnica – rýchlostná cesta (najmä z aspektu prepravnej kapacity) je zjavné preferovanie prepojenia západ – východ tzv. severným koridorom (diaľnica D1 cez Žilinu), kým pre južné prepojenie sa počíta s rýchlostnou cestou (R1, resp. R2 cez Zvolen a Lučenec). Dôvodov je viacero:
  - vedenie trás diaľnic D1 – D3 v súlade s trasami transeurópskych multimodálnych koridorov (IV, Va a VI) na území SR,
  - riešenie otázky tranzitnej dopravy v smere S-J považským koridorom a údolím Kysuce,
  - jestvujúca i prognózovaná intenzita cestnej dopravy, ktorá je najvyššia práve v smere Bratislava – Žilina – Poprad – Prešov – Košice.
3. Zjavná je absencia prepojenia sever - juh rýchlostnou komunikáciou v oblasti stredného Slovenska, kde je však táto možnosť do značnej miery limitovaná prírodnými pomermi. Na západe je toto prepojenie navrhované rýchlostnou cestou R3 Martin – Žiar nad Hronom (resp. Banská Bystrica), na východe diaľnicou D1 Prešov – Košice. Vzdialenosť medzi uvedenými dvoma prepojeniami je približne 170 km.

Napriek uvedeným pripomienkam je možné skonštatovať, že pri dodržaní určitej proporcionality (z hľadiska časového i priestorového) výstavby úsekov diaľnic a rýchlostných ciest v navrhovaných trasách je možné dosiahnuť vysokú mieru prepojenia jednotlivých regiónov Slovenska navzájom i na trasy medzinárodného významu a dosiahnuť tak rovnomerný regionálny rozvoj Slovenska.

## **5. Dopravná infraštruktúra – regionálne rozdiely**

Regionálne rozdiely vo vybavenosti územia Slovenska dopravnou infraštruktúrou sú výsledkom súčinnosti viacerých faktorov (prírodné danosti, historický vývoj, poloha regiónu). Tabuľka 4 naznačuje rozdiely vo vybavenosti jednotlivých samosprávnych krajov Slovenska hlavnými prvkami dopravnej infraštruktúry.

Tabuľka 4 Vybrané prvky dopravnej infraštruktúry v regiónoch Slovenska (rok 2000)

Región (kraj)	Dĺžka štátnych ciest spolu (km)		Dĺžka železničnej siete spolu (km)		Dĺžka vodných ciest (km)		Hustota štátnych ciest (km/km <sup>2</sup> )	Hustota diaľnic a rýchlostných ciest (km/km <sup>2</sup> )	Hustota železničnej siete (km/km <sup>2</sup> )	Hustota 2-koľajných železničných tratí (km/km <sup>2</sup> )	Hustota vodných ciest (km/1000km <sup>2</sup> )
		z toho: diaľnice a rýchlostné cesty		z toho: 2-koľaj							
Bratislavský	800	95	233	103	39	0,39	0,046	0,113	0,05	0,019	
Trnavský	1945	67	347	157	77	0,469	0,016	0,084	0,038	0,019	
Trenčiansky	1857	64	327	116	0	0,412	0,014	0,073	0,026	0	
Nitriansky	2552	16	568	94	135	0,402	0,002	0,09	0,015	0,021	
Žilinský	1965	46	379	238	0	0,29	0,007	0,056	0,035	0	
Banskobystrický	3160	11	701	42	0	0,334	0,001	0,074	0,004	0	
Prešovský	3080	19	424	36	0	0,342	0,002	0,047	0,004	0	
Košický	2378	5	686	234	0	0,352	0,001	0,102	0,035	0	
<b>SR spolu</b>	<b>17737</b>	<b>323</b>	<b>3665</b>	<b>1020</b>	<b>251</b>	<b>0,362</b>	<b>0,007</b>	<b>0,075</b>	<b>0,021</b>	<b>0,005</b>	

Prameň: Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR

Okrem kvantitatívnych ukazovateľov infraštruktúry (dĺžka sietí) uvedená tabuľka naznačuje aj vybavenosť elementmi kvalitatívne najvyššej hierarchickej úrovne základnej dopravnej infraštruktúry, za ktoré je možné považovať 2-koľajné železničné trate a diaľnice (autostrády), respektíve 4-pruhové cestné komunikácie diaľničného typu (tzv. rýchlostné cesty). Ide o dopravné línie vysokej prepravnej kapacity, slúžiace pre potreby tranzitnej, medzinárodnej ako i diaľkovej vnútroštátnej prepravy.

K problematike regionálnych rozdielov v rozsahu a kvalite dopravnej infraštruktúry na území Slovenska je potrebné upozorniť na nasledovné fakty:

- sieť štátnych ciest je pomerne rozsiahla vo všetkých krajoch Slovenska, s relatívne malými odchýlkami od priemernej hodnoty 0,36 km/km<sup>2</sup>, najnižšie hodnoty hustoty cestnej siete nachádzame v Žilinskom a Banskobystrickom kraji s dominanciou členitého horského reliéfu,
- kvalitatívne parametre cestnej siete (podiel diaľnic) klesajú od západu na východ, najlepšia situácia je v Bratislavskom, Trnavskom a Trenčianskom kraji, naopak v Nitrianskom, Banskobystrickom, Prešovskom a Košickom kraji je sieť autostrád poddimenzovaná a silne fragmentovaná,
- železničná sieť je pomerne rozsiahla, regionálne rozdiely v celkovej hustote železničných tratí (s priemernou hodnotou 0,075 km/km<sup>2</sup>) nie sú výrazné, avšak územie Banskobystrického, Prešovského a čiastočne i Nitrianskeho kraja trpí nedostatočným prepojením prostredníctvom výkonných 2-koľajných železničných tratí,

- sieť vodných ciest je výrazne determinovaná prítomnosťou prirodzených vodných koridorov, v dôsledku čoho hornaté územie stredného a východného Slovenska nedisponuje možnosťami pre rozvoj vnútrozemských vodných ciest.

Celkovo je možné rozdeliť samosprávne kraje Slovenska na dve skupiny. Najkvalitnejšou dopravnou infraštruktúrou disponujú regióny v juhozápadnej časti Slovenska – Bratislavský a Trnavský kraj, ktoré spolu s Trenčianskym a Žilinským krajom možno zaradiť do skupiny regiónov s relatívne dobre vybudovanou dopravnou infraštruktúrou, naopak Nitriansky, Banskobystrický, Prešovský a Košický kraj tvoria druhú skupinu regiónov s podrozvinutou dopravnou infraštruktúrou s nedostatkom kvalitných diaľkových cestných a železničných komunikácií. Toto rozdelenie sa veľmi úzko odráža okrem iného v priestorovom rozložení zahraničných investícií, ktoré smerovali na územie Slovenskej republiky v uplynulom desaťročí.

Treba však poznamenať, že z dopravného hľadiska vykazuje územie vyššie uvádzaných administratívnych jednotiek nízku mieru homogenity a v rámci jednotlivých samosprávnych krajov sú značné rozdiely vo vybavenosti prvkami dopravnej infraštruktúry. Historickým vývojom sa najvýkonnejšie dopravné komunikácie na území Slovenska koncentrovali do niekoľkých prirodzených koridorov, ktoré tvoria nosnú kostru dopravnej siete štátu, tzv. polymagistrály (P. KOREC, 1980). Tieto koridory slúžia pre potreby diaľkovej medziregionálnej i medzištátnej prepravy. V podmienkach Slovenska sú tieto koridory tvorené železničnými traťami a cestnými komunikáciami I. triedy, čiastočne diaľnicami a rýchlostnými cestami (obr. 5). Takto definované dopravné koridory sú osami jadrových priestorov jednotlivých krajov, s koncentráciou sídel a hospodárskych aktivít. Ostatné územie krajov tvorí akési sídelno-hospodárske zázemie s komunikáciami nižšieho hierarchického rádu (regionálne železničné trate, cesty II. a III. triedy). Na území Slovenska nachádzame pritom viacero menších i rozsiahlejších teritórií, ktoré vďaka ich polohe a nedostatočnému prepojeniu na hlavné dopravné koridory môžeme označiť ako dopravne marginálne (obr. 5). Regióny trpiace dopravnou marginalitou sa vyznačujú slabo rozvinutou (príp. úplne absentujúcou) železničnou sieťou (resp. jej komplikovaným prepojením na magistrálne trate) a nedostatkom alebo absenciou ciest I. triedy. Dopravne marginálne regióny Slovenska majú spravidla v rámci štátu periférnu polohu, ktorá je umocnená faktom, že priľahlé regióny susedných štátov (Maďarsko, Ukrajina, Poľsko) majú takisto charakter hospodárskej, sídelnej a dopravnej periférie. Z tohto aspektu je najkomplikovanejšia situácia na severovýchode Slovenska (Prešovský kraj) v susedstve periférnych oblastí Ukrajiny (Zakarpatská oblasť) a Poľska (Województwo Podkarpackie).

Z hľadiska potrieb rovnomerného ekonomického rozvoja, ktorý je s dopravnou infraštruktúrou úzko previazaný, je kľúčovým problémom Slovenska vzájomné prepojenie západnej

a východnej časti jeho územia (užšie chápané ako spojenie Bratislavy a Košíc). Dopravný systém Slovenska disponuje v spojení západ – východ v podstate dvoma možnosťami:

- *severný koridor* leží v trase Bratislava – Trenčín – Žilina – Poprad – Košice a je tvorený výkonnou 2-koľajnou elektrifikovanou železnicou a cestami I. triedy, diaľnica pokrýva približne 1/2 dĺžky koridoru,
- *južný koridor* leží v trase Bratislava – Nitra/Nové Zámky – Zvolen – Lučenec – Košice a tvorí ho sústava 1- a 2-koľajných čiastočne elektrifikovaných železníc (2-koľajné trate tvoria asi 1/3 dĺžky trasy) a cesty I. triedy, približne 1/5 dĺžky trasy je pokrytá rýchlostnými cestami diaľničného typu

Z aspektu kvality dopravného spojenia západ – východ disponuje teda severný koridor výrazne lepšou infraštruktúrou. Väčšina prepravnej práce v prepojení východ – západ Slovenska sa preto uskutočňuje prostredníctvom severného koridoru, hoci spojenie Bratislava – Košice je prostredníctvom južného koridoru približne o 1/5 kratšie. Dominantnosť severného prepojenia je výraznejšia v železničnej doprave, čo má svoj pôvod v období 19. storočia, kedy bola vybudovaná tzv. Košicko-bohumínska železnica, spájajúca Košice s oblasťou ťažby uhlia a hutníctva v okolí Ostravy. Táto skutočnosť do značnej miery ovplyvnila diferenciaciu regionálneho rozvoja na celoslovenskej úrovni. Diferencia v kvalite dopravnej vybavenosti medzi severným a južným dopravným koridorom pretrvala počas celého obdobia socializmu, napriek tomu, že na možné negatívne dôsledky tejto skutočnosti upozorňovali viacerí odborníci i z radov geografov (F. PODHORSKÝ, 1974, O. BAŠOVSKÝ, 1987 a iní). Regióny ležiace pozdĺž severného dopravného koridoru Bratislava – Žilina – Poprad - Košice mali po roku 1989 prirodzene väčšie šance úspešne sa vyrovnáť s procesom ekonomickej a sociálnej transformácie.

Výrazným faktorom vo vývoji dopravnej infraštruktúry Slovenska do roku 1993 bola príslušnosť Slovenska k niekdajšiemu Československu. Rezort dopravy bol riadený z hlavného mesta – Prahy a pri určitej miere „pragocentrizmu“ sa táto skutočnosť prejavila v dvoch smeroch. Po prvé, upevnila sa pozícia severného dopravného koridoru, ktorý najmä v socialistickom období slúžil ako hlavná dopravná tepna prepravujúca suroviny a výrobky medzi bývalým Sovietskym zväzom a hospodárskymi centrami v českých krajoch. Po druhé, pri budovaní dopravnej infraštruktúry sa prirodzene kládol dôraz na prepojenie hlavného mesta (Prahy) s ostatnými časťami krajiny, z čoho logicky profitovala prevažne len západná (a hlavne juhozápadná) časť Slovenska s Bratislavou.

Infraštruktúre leteckej dopravy nebudeme vzhľadom na relatívne malý význam tohto odvetvia dopravy venovať väčší priestor. Sieť verejných letísk je rozložená pomerne rovnomerne (obr. 4) na území štátu. Najväčšie letisko Slovenska (s najväčšou ponukou liniek) je však umiestnené veľmi periférne, druhé najvýznamnejšie letisko ležiace na východe krajiny (Košice) zatiaľ ponukou domácich i zahraničných letov výrazne zaostáva za Bratislavou.



Súčasná etapa sociálno-ekonomického rozvoja Slovenskej republiky i okolitých štátov je charakteristická meniacimi sa požiadavkami na prepravné služby a dopravnú infraštruktúru. Prichádza k opätovnému oživeniu priemyselnej výroby, ktorá však na rozdiel od socialistického obdobia, kedy dominovala preprava hromadných substrátov (najmä pre hutnícky, strojársky a chemický priemysel), kladie čoraz väčší dôraz na objemovo malé, ale časovo veľmi presné dodávky semiproduktov (just-in-time). Prudko vzrastá význam vnútroštátnej, medzinárodnej i tranzitnej kamiónovej dopravy. V osobnej doprave dominuje dynamický rozvoj individuálneho motorizmu. Slovensko sa stáva súčasťou Európskej únie, v dôsledku čoho možno očakávať ďalší nárast medzinárodnej nákladnej dopravy a zvýšenie záujmu zahraničných turistov o Slovensko. Rast výkonov jednotlivých druhov dopravy v súvislosti s rastom výkonu ekonomiky, ktorého bola Európska únia svedkom v uplynulých desaťročiach, je možné očakávať i v nových členských krajinách EÚ. Navyše je tu silnejúca požiadavka eliminácie negatívnych dopadov dopravy na životné prostredie. Toto všetko vyvoláva potrebu neustáleho prehodnocovania stavu dopravnej infraštruktúry krajiny, jej kvality a prepojenia na dopravné systémy susedných krajín.

Najväčší tlak na zvyšovanie kvality a kapacity dopravnej infraštruktúry je prirodzene v priestore, kde prichádza k najdynamickejšiemu ekonomickému a sekundárne i sociálnemu rastu. V podmienkach Slovenska sú takými priestormi regióny veľkých sídelno-hospodárskych centier krajiny. Jednoznačne však dominuje predovšetkým región Bratislavy a juhozápadného Slovenska. Diferenciácia v dynamike sociálno-ekonomického vývoja je regionálne veľmi úzko previazaná s dynamikou modernizácie dopravných sietí. Preto sme v súčasnej etape vývoja, ktorá je charakteristická priestorovo nerovnomerným postupom modernizácie dopravnej infraštruktúry, svedkami prehlbovania regionálnych rozdielov v ekonomickej výkonnosti.

Hlavnými nositeľmi prehlbujúcej sa rozdielnosti v infraštruktúrnej vybavenosti jednotlivých regiónov Slovenska v transformačnom období sú predovšetkým nasledovné skutočnosti:

- sústredenie pozornosti štátu i zahraničných investorov na hlavné dopravné ťahy (dopravné koridory) a uzly, kde je návratnosť investícií do infraštruktúry spravidla najvyššia,
- riešenie infraštruktúrnej vybavenosti niektorých regiónov trpiacich výraznou podrozvinutosťou dopravnej infraštruktúry (časť južného Slovenska, severovýchod Slovenska) ostáva podľa koncepcií rozvoja cestnej a železničnej dopravy schválených vládami po roku 1989 v blízkom časovom horizonte aj naďalej mimo zoznamu prioritných úloh,
- reštrukturalizácia ekonomických subjektov jednotlivých regiónov (najmä priemyselných podnikov), ktorá v mnohých prípadoch viedla k oslabeniu alebo k zániku dominantného ekonomického odvetvia (podniku) ako nástroja ďalšieho zveľaďovania dopravnej

infraštruktúry v regióne, prehlbujúce sa rozdiely v ekonomickej výkonnosti jednotlivých regiónov a v ich schopnosti pružne reagovať na potreby rozvoja a modernizácie jednotlivých prvkov svojej dopravnej infraštruktúry.

## **6. Záver**

Uplynulá etapa sociálno-ekonomického vývoja na území Slovenska sa vyznačuje viacerými charakteristickými prvkami, z ktorých dominantnými sú celková transformácia ekonomiky (predovšetkým sektoru výroby a služieb), vznik samostatného štátu, integrácia do štruktúr Európskej únie a postupné preberanie znakov západného štýlu života obyvateľstva. To všetko kladie rastúce nároky na dopravnú infraštruktúru, ktorej podstatná časť pochádza ešte z obdobia socializmu. Adaptácia dopravného systému na nové požiadavky predstavuje finančne i časovo nesmierne náročnú úlohu, zároveň je to však jedna z kľúčových podmienok pre ďalší ekonomický i sociálny rast krajiny a jednotlivých jej regiónov.

Modernizácia dopravnej siete Slovenska a jej prispôbovanie celoeurópskym podmienkam je výrazne naviazaná na priestor pan-európskych multimodálnych dopravných koridorov a zároveň na regióny najdynamickejšieho ekonomického rozvoja. V priestore Slovenska sa teda modernizácia dopravnej infraštruktúry koncentruje predovšetkým v regióne Bratislavy a juhozápadného Slovenska. Postup modernizácie dopravných sietí v ostatných regiónoch štátu je pomalší.

Ďalším znakom súčasnej etapy vývoja dopravnej infraštruktúry je skutočnosť, že stále pretrváva dominantnosť prepojenia západu a východu krajiny dopravnými trasami vedenými severným Slovenskom. Najnovší vývoj tiež potvrdzuje dopravnú periférnosť určitých regiónov na Slovensku z hľadiska ich súčasnej infraštruktúrnej vybavenosti, ako aj z hľadiska perspektív jej ďalšieho rozvoja (najmä južné a severovýchodné Slovensko). Integrácia Slovenskej republiky do EU môže prispieť k pozitívnemu vývoju v tejto oblasti.

## **Literatúra**

BAŠOVSKÝ, O. (1987): Regionálna štruktúra juhoslovenských okresov vo vzťahu k regionálnej štruktúre SSR a Projektu urbanizácie SSR. In: Acta Fac. Rerum Nat. Univ. Commen., Geographica, 27, Bratislava, pp. 113 - 120.

BUČEK, J. (1994): Dopravná infraštruktúra a problém využitia geopolitickej polohy Slovenskej republiky. In: Medzinárodné otázky, 3, 2, Bratislava, pp. 43 - 54.

GRÉGR, P. (1996): Dopravněgeografická analýza a trendy ve vývoji dopravy s důrazem na železniční problematiku Jižní Moravy. Dizertačná práca, Přírodovědecká fakulta Masarykovy university, Brno, 165 pp.

- HORŇÁK, M. (2001): Dopravná integrácia Európy – pozícia Slovenska a Bratislavy. In: Novák, S. (ed.), Geografické aspekty stredoevropského priestoru. Sborník príspevků z IX. ročníku konference, MU Brno, pp. 48-52.
- HORŇÁK, M., KOVÁČIKOVÁ, Z. (2003): Transport Node of Bratislava in Relationship with Pan-European Multimodal Corridors. In: Theoretical and Methodological Aspects of Geographical Space at The Turn of Century, ed. A. Kowalczyk, Warsaw University, pp. 143-150.
- KOREC, P. (1980): Funkcie magistrál v dopravnom systéme Slovenska. Kandidátska dizertačná práca. Bratislava, 160 pp.
- KOREC, P., SMATANOVÁ, E., HORŇÁK, M. (1997): Influence of Transformation Processes and Border Location on the Development of Transportation System in the Bratislava Region. In: Acta Universitatis Carolinae, Geographica, Praha, pp. 335 – 342.
- PÍŠ, E. (2001): Budúcnosť vodných ciest a vodnej dopravy SR. In: Horizonty dopravy 4/2001, VÚD Žilina, pp. 30 – 32.
- PODHORSKÝ, F. (1974): Doprava. In: Slovensko. Ľud - I. časť, Obzor, Bratislava (P. Plesník a kol.), pp. 183 - 210.
- Koncepcia územného rozvoja Slovenska – II. návrh, MŽP SR 1998.
- Program rozvoja železničných ciest do roku 2010, MDPaT, 1995
- Sektorový operačný plán – Doprava, 4. návrh, MDPaT, november 2002
- Ročenka dopravy 2002, ŠÚ SR

## **Resumé**

### **Present State and Future of Transport Infrastructure Development in the Slovak Republic**

Marcel Horňák

The transport infrastructure of Slovakia (as well as of other central and east European countries) is one of the crucial elements inevitable for economic development of the country in the extending European Union. In the 1990s, transport system of Slovakia faced new impulses stemming from economic restructuring, re-opening of state border, adoption of western living style and liberalization of freight transport market. We have witnessed increasing number of passenger cars on the roads and decreasing interest in public transportation with permanent growth of fees and stagnation of quality of services. New industrial production units require just-in-time supplies which brings about growing freight road transport and increasing demands on railways. Slovakia's integration into EU transport system comes through unification of transport routes such as railways and highways. In

Crete in 1993, 10 new pan-European multimodal transport corridors were defined in the territory of central and eastern Europe, of which 4 are led across Slovakia's territory.

In the environment of new EU member-states, the quality of transport infrastructure is very often a decisive circumstance which determines location of foreign investments. Slovakia's transport system suffers from a lack of high-speed railways and highways, especially in its southern and eastern part. A special problem of the Slovak Republic is a peripheral position of Bratislava (as the capital city) and the second economic pole of the country – Košice. Transport connection of the two poles separated by mountain ranges in central Slovakia brings very specific problems and solutions. Considering administrative regions, Bratislava and Trnava regions profiting from their proximity to Vienna and Budapest offer a good transport network either after reconstruction or being rebuilt at present. These two regions together with Trenčín and Žilina regions located in the west and north-west Slovakia form the territory of the state with a relatively well developed transport infrastructure. On the other hand, regions of Nitra, Banská Bystrica, Košice and Prešov suffer from insufficiency of efficient double-track railways and highways. Even within these administrative units, we can identify sub-regions with significant transport marginality, poorly equipped with railways and 1st class roads.