

NIEKTORÉ ASPEKTY HODNOTENIA DOPRAVNEJ INFRAŠTRUKTÚRY - VÝBER KRITÉRIÍ

František PODHORSKÝ

Abstract: Assessment criteria of transport infrastructure are presented. It is presumed that railways and roads constitute the basis of transport infrastructure. For this reason, the author concentrates on these two kinds of transport as they form the substantial part of not only the technical but also transport infrastructure. Assessment criteria should express the level of transport infrastructure in every region from two aspects. Firstly, they should express the state of the individual parts of infrastructure in the given region, its individual elements. Secondly, they should express the share of the given element of infrastructure in total national volume of the given element.

Key words: transport infrastructure, railway network, road network, region

ÚVOD

Dopravná infraštruktúra je základom činnosti všetkých odvetví ekonomiky Slovenska. Je tiež nevyhnutným predpokladom rozvoja jednotlivých regiónov. Pri zámeroch rozvíjať, reštrukturalizovať hospodárstvo Slovenska všeobecne, jeho jednotlivé odvetvia ako aj pozdvihnúť úroveň ekonomicky zaostávajúcich oblastí, sa na prvom mieste hodnotí stav technickej a z nej najmä dopravnej infraštruktúry všeobecne i v jednotlivých regiónoch. Jej nízka úroveň býva často jednou z príčin nedostatočného rozvoja ostatných odvetví ekonomiky v týchto regiónoch. Základom dopravnej infraštruktúry ostávajú železnice a cesty. Preto sme našu pozornosť upriamili na tieto dva druhy dopravy, pretože tvoria podstatnú časť nielen technickej, ale aj dopravnej infraštruktúry.

Možno povedať, že dopravná infraštruktúra a všeobecne doprava Slovenska je v súčasnosti odrazom zmien, ktoré v tomto priestore prebiehali a sa odohrali v práve uplynulom storočí.

DOPRAVNÁ INFRAŠTRUKTÚRA A EKONOMIKA

Dopravnú infraštruktúru charakterizujú predovšetkým jej väzby s inými zložkami socio-ekonomickej sféry. Patria k nim priemysel, obchod, služby, zariadenia terciárnej sféry. Pri rozvoji dopravnej infraštruktúry nemožno opomenúť väzby sídiel a dopravnej sústavy. Doprava na Slovensku zabezpečuje predovšetkým väzby medzi sídlami.

Vzájomné väzby sídiel a komunikácií vyjadruje aj skutočnosť, že najmä k veľkým centráram smerujú dopravné cesty najvyšších kategórií. Na druhej strane menším a malým regionálnym strediskám ich poloha na komunikáciách najvyšších kategórií zvyšuje ich polohovú hodnotu. Tá sa môže prejavovať prípadným zvýšeným záujmom o lokalizáciu objektov a zariadení výrobných i obchodných aktivít v týchto lokalitách. Vo všeobecnosti väzby sídiel zabezpečujú predovšetkým železničná a cestná doprava.

Úlohou dopravnej infraštruktúry je zabezpečiť ekonomický rozvoj tak celého štátu, ako aj jeho jednotlivých oblastí. Dopravná infraštruktúra umožňuje dochádzku do práce, dochádzku za službami, ako aj dochádzku za rekreáciou. V tejto súvislosti nemožno opomenúť skutočnosť, že dopravná infraštruktúra má nezastupiteľné miesto vo sfére zvyšovania kvality života. Ku kvalite života nesporne patrí dopravná obsluha územia. Tá potom závisí zasa od úrovne rozvo-

RNDr. František Podhorský, CSc.

Geografický ústav SAV, Štefánikova 49, 814 73 Bratislava

ja dopravnej infraštruktúry. Podľa parametrov kvality života tam radíme vybavenosť územia dopravnými cestami, prípadne tiež intenzitu spojov verejnej dopravy. Úroveň dopravnej infraštruktúry jednotlivých regiónov možno skúmať z hľadiska dvoch aspektov. Prvý je aspekt vnútroregionálny. To znamená infraštruktúru skúmať ako jednu súčasť zo súboru prvkov, ktoré spolu vytvárajú socioekonomický systém daného regiónu. V rámci takého výskumu význam jednotlivých druhov infraštruktúry sa hodnotí vzhľadom na ich miesto tak v ekonomickom a sociálnom rozvoji regiónu ako aj celého Slovenska.

Druhý je aspekt je nadregionálny. Znamená, že úroveň jednotlivých parametrov dopravnej infraštruktúry daného regiónu sa dáva do súvisu s ich celkovou úrovňou na celoštátnej úrovni, inými slovami povedané, sleduje sa podiel daného parametra v regióne z jeho celkového celoštátneho objemu.

Áká je vlastne úroveň dopravnej infraštruktúry na Slovensku všeobecne a v jeho jednotlivých regiónoch zvlášť. Pomocou zvolených kritérií možno dostať odpoveď na uvedenú otázku.

Kritériá hodnotenia úrovne dopravnej infraštruktúry by mali vyjadrovať:

1. Význam jednotlivých druhov infraštruktúry, t.j. železničnej a cestnej siete v rámci jednotlivých regiónov ako aj celkove.
2. Úroveň a stav dopravnej infraštruktúry v danom regióne, jej jednotlivých prvkov
3. Pozíciu daného prvku na úrovni jednotlivých regiónov, porovnanie medzi nimi
4. Podiel daného prvku infraštruktúry z celkového celoštátneho objemu daného prvku

Na základe takto stanovených kritérií možno vymedziť, resp. posúdiť stav dopravnej infraštruktúry a to na základe úrovne jednotlivých jej prvkov. Stavom a úrovňou dopravnej infraštruktúry, jej jednotlivých prvkov sa zaoberá celý rad autorov. Sleduje sa úroveň a stav železničnej, cestnej dopravy, hustota tratí, ciest, vstavbou a rozmiestnením diaľničnej siete. Patria sem práce Korca, Hornáka a ďalších autorov. Ich spoločným znakom je snaha zdôrazniť význam dopravnej infraštruktúry v socioekonomickom systéme štátu i jednotlivých regiónov.

VÝBER KRITÉRIÍ

Všeobecne možno povedať, že úroveň dopravnej infraštruktúry vykazuje na Slovensku z regionálneho hľadiska značné rozdiely. Tieto rozdiely sú výsledkom pôsobenia viacerých činiteľov. Patria k nim historický vývoj, rozdielne prírodné, socioekonomické podmienky, v ktorých sa dopravná infraštruktúra vyvíjala, ako aj sieť sídiel. Tieto činitele spôsobili smerovanie dopravy najskôr v smere sever – juh, najmä počas príslušnosti územia Slovenska k uhorskému štátu a orientácie dopravných trás na hlavné mesto Budapešť. Po vzniku Československa v roku 1918 nadobudol význam smer západ - východ, ktorý zodpovedal nielen forme a potrebám nového štátneho útvaru, ale aj záujmom rozvoja hospodárstva Slovenska. Tak ovplyvnil rozvoj dopravnej infraštruktúry historický vývoj.

Možno povedať, že dopravná infraštruktúra na Slovensku je v súčasnosti odrazom zmien, ktoré v tomto priestore prebiehali a sa odohrali v práve uplynulom storočí. Aj 19. storočie sa výrazným spôsobom podpísalo pod rozvoj dopravnej infraštruktúry, ale uplynulé storočie prinieslo rad nových, kvalitatívne na vyššej úrovni stojacích druhov dopravy, najmä automobilov, leteckú a vodnú dopravu. Aj keď do určitej miery možno predpokladať v budúcnosti s ich určitým podielom v preprave, rozvoj dopravnej infraštruktúry a dopravy vôbec na Slovensku sa bude v budúcnosti zameriavať predovšetkým na železnice a cesty. Preto sme našu pozornosť v tomto príspevku upriamili na tie kritériá, ktoré súvisia predovšetkým s týmito druhmi dopravy.

DVE SKUPINY KRITÉRIÍ

Pri výbere kritérií úrovne dopravnej infraštruktúry by sa malo vychádzať z predpokladu zobrazit' úroveň infraštruktúry v danom regióne ako aj podiel daného ukazovateľa infraštruktúry z celkového celoštátneho objemu daného ukazovateľa. Takýto predpoklad by teda predurčil dve skupiny kritérií. Prvú skupinu kritérií by podľa tohoto predpokladu mali tvoriť zo železníc dĺžka a hustota železníc podľa regiónov, dĺžka, hustota viackolajných tratí, dĺžka, hustota elektrifikovaných tratí. Z cestnej siete sú to dĺžka a hustota ciest podľa regiónov, dĺžka a hustota D, R, ciest I. triedy podľa regiónov, podiel D, R a ciest I. triedy na území regiónu. Druhú skupinu kritérií tvoria zo železníc podiel železničných tratí regiónov z celkovej dĺžky železníc, podiel viackolajných a elektrifikovaných tratí regiónov z ich celkovej dĺžky. Z cestnej siete by to mali byť podiel ciest regiónov z celkovej dĺžky ciest SR a podiel D, R, ciest I. triedy regiónov z ich celkovej dĺžky SR.

Prvá skupina kritérií

Železničná sieť

a. Dĺžka železníc

Dĺžka železníc na Slovensku dosahuje vyše 3 630 km. Bez železníc sú okresy Námestovo, Sobrance, Stropkov, Svidník a Veľký Krtíš. V ostatných okresoch sa dĺžka železničných tratí pohybuje od 10 km v okrese Levoča po 161 km v okrese Nové Zámky. Na jeden okres pripadá priemerne 53,4 km železníc. Nadpriemernú dĺžku tratí má 27, t.j. 2/5 okresov, zatiaľ čo v 41, t.j. 3/5 okresov je dĺžka tratí podpriemerná. Podľa týchto údajov možno okresy Slovenska rozdeliť do 5 skupín.

Prvú skupinu tvoria okresy s dĺžkou železníc do 19 km. Spolu je ich 9 a 6 z nich má marginálnu polohu vzhľadom ku hlavným železničným tratiť. Naprotitomu okresy Považská Bystrica, Bytča a Kysucké Nové Mesto sú na hlavných tratiť.

V druhej skupine sú okresy s dĺžkou tratí od 20 do 39 km. Z hľadiska polohy v železničnej sieti tieto okresy predstavujú súbor heterogénnych teritoriálnych jednotiek. Spolu je ich 18 a vytvárajú tak najväčšiu skupinu okresov. Sedem z nich zaujíma polohu na tratiť prvej kategórie, z toho päť na trati Bratislava-Žilina, štyri sa nachádzajú na druhotriednych tratiť. Ostatné sú rozmiestnené na tratiť nižších kategórií.

Do tretej skupiny patria okresy, kde dĺžka železníc dosahuje 40-59 km. Spolu ich je 15 a tvoria druhú najpočetnejšiu skupinu. Osem z nich sa nachádza na tratiť prvej kategórie, ďalšie tri na druhotriednych železničniciach. Okrajovú polohu majú okresy Poltár, Revúca a Stará Ľubovňa.

Jedenásť okresov tvorí štvrtú skupinu teritoriálnych jednotiek, ktoré majú dĺžku železničnej siete v rozmedzí 60-79 km. Všetky ležia na tratiť prvej a druhej kategórie. Z hľadiska železničnej siete Slovenska možno ich dopravnogeografickú polohu označiť za výhodnú.

Poslednú skupinu tvoria okresy s dĺžkou železníc 80 a viac km. Je ich spolu 13, z toho Bratislava, Malacky, Nové Zámky, Poprad, Košice-okolie a Trebišov ležia na tratiť I. kategórie, ostatné druhotriednych železničniciach. Ich poloha je preto v železničnej sieti veľmi výhodná. V jednotlivých okresoch sa dĺžka tratí pohybuje od 87 km v okrese Poprad po 161 km v okrese Nové Zámky.

b. Hustota železničnej siete

Ďalším ukazovateľom vybavenosti regiónov železničnými traťami je hustota železníc, o ktorej rozhoduje viacero činiteľov. Patria k nim rozloženie pohorí, horských pásem, poloha daného okresu vzhľadom k významným tratiť ako aj rozmiestnenie križovatiek.

Priemerná hustota železníc na Slovensku je 7,5 km/100 km². Túto hustotu presahuje 35 okresov. Tieto okresy ale majú hustotu 10,2 km/100 km² a dĺžku trať 2 616 km. Zo 68 okresov, ktoré majú na svojom území železnice, tvoria nadpolovičnú väčšinu. Pozoruhodné je ich regionálne rozmiestnenie. Vo všeobecnosti možno konštatovať, že nadpriemernú hustotu železníc majú okresy v západnej, južnej a juhovýchodnej časti Slovenska. Vytvárajú tri zoskupenia. Prvé zoskupenie predstavujú okresy na juhozápadnom a západnom Slovensku. Spolu je ich 16, zaberajú časť stredného Považia, Záhoriskú nížinu a väčšiu časť Podunajskej nížiny, okresy, ktoré aj v rámci Slovenska vykazujú maximálne hodnoty hustoty. Patria k nim Bratislava so 40,9 km, Hlohovec so 14,1 km, Nové Zámky s 12,0 km, Trenčín s 11 km trať na 100 km².

Druhá skupina sa sformovala v južnej časti stredného Slovenska. Patrí tam 6 okresov z Banskobystrického kraja a okres Turčianske Teplice zo Žilinského kraja. V tejto časti Slovenska najvyššiu hustotu železníc majú práve Turčianske Teplice s 13,8 km, nasledujú okresy Žiar nad Hronom s 12,2 km, Lučenec s 11,4 a Poltár s 10,1 km trať na 100 km².

V treťom zoskupení, ktoré sa vytvorilo v juhovýchodnej časti Slovenska, sú všetky okresy Košického kraja. Zo všetkých slovenských krajov má Košický kraj najvyššiu hustotu trať, ktorá dosahuje 10,1 km/100 km² železníc. V okrese Košice-mesto pripadá na 100 km² 18 km trať, v okrese Trebišov 14,5 km a v okrese Spišská Nová Ves 12,5 km. Mimo vymedzených oblastí vyššiu hustotu trať, t.j. nad 10 km/100 km² majú ešte okresy Skalica 10,6, Lučenec 11,4 a Poltár 10,1 km/100 km².

Okresy s podpriemernou hustotou trať vytvárajú súvislé územie v severnej časti Slovenska, ktoré s ňou od jeho západných po východné hranice. Je prerušené okresom Poprad, s hustotou trať 7,7 km/100 km². Okresy s podpriemernou hustotou sa vyskytujú aj v iných častiach Slovenska, nevytvárajú však väčšie areály.

Najmenšiu hustotu železníc, a to do 5,9 km/100 km² majú okresy Bytča, Považská Bystrica, Martin, Ružomberok, Liptovský Mikuláš, Tvrdošín, Kežmarok, Levoča, Sabinov, Bardejov Humenné a Snina, ktoré vytvárajú súvislú oblasť v severnej časti Slovenska, na ostatnom území sú izolované okresy Bánovce nad Bebravou, Topoľčany, Banská Štiavnica, Krupina, Detva a Dunajská Streda. Menšiu hustotu železníc ako je celoštátny priemer má ešte ďalších 15 okresov.

c. Dĺžka viackoľajných trať podľa regiónov

Viackoľajné trate sa vyskytujú v 41 regiónoch. Vo viacerých regiónoch, ktoré sa nachádzajú na južnej trase, sú to len fragmenty pokračujúcej výstavby druhej koľaje. Dĺžka dvojkoľajných trať dosahuje vyše 1000 km. V jednotlivých okresoch sa ich dĺžka pohybuje od 2,88 km v okrese Detva po 78,87 km v okrese Nové Zámky. Viackoľajné trate sa stali základom železničnej siete Slovenska. Z nich najdôležitejšia je trať Bratislava – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou. Ďalšími sú Břeclav-Bratislava-Štúrovo-št.hranica, Púchov-Horní Lideč, Žilina-Mosty u Jablunkova, Leopoldov-Galanta, Vrútky-Horná Štubňa, Hronská Dúbrava-Zvolen a viaceré bratislavské spojky. Tieto trate tvoria asi 1/3 železníc Slovenska, no realizujú vyše 3/4 všetkých výkonov slovenských železníc. Koncentráciu prepravných výkonov na týchto tratiach rozhodujúcim spôsobom ovplyvňuje viacero faktorov, najmä zahranično-obchodné väzby Slovenska a geografické rozmiestnenie veľkých spracovateľských závodov.

d. Hustota viackoľajných tratí

Podobne jako hustotu železníc všeobecne, tak aj hustotu viackoľajných železníc v jednotlivých regiónoch ovplyvňuje viacero činiteľov. Zatiaľ čo rozloženie pohorí a iných povrchových útvarov, ktoré na väčšine územia štátu rozhodujúcim spôsobom ovplyvňujú hustotu všeobecne, v prípade dvojkoľajných tratí, je poloha daného regiónu vzhľadom k významným tratiam, najmä ak z nich odbočujú ďalšie trate jedným z rozhodujúcich činiteľov hustoty. Ako príklad možno poukázať na okresy Pezinok, Považská Bystrica, Bytča, Ružomberok, Liptovský Mikuláš, Kysucké Nové Mesto, resp. Púchov, Žilina a Galanta.

e. Dĺžka elektrifikovaných tratí

Elektrifikácia železničnej dopravy znamenala v oblasti železničnej dopravy kvalitatívny ako aj kvantitatívny posun v ekonomike ako aj v prepravných výkonoch jednotlivých tratí. Elektrifikované trate dosahujú dĺžku vyše 1,400 km, čo tvorí vyše 38% celkovej dĺžky tratí. Elektrifikované sú predovšetkým hlavné dvojkoľajné trate, a jednokoľajné trate, s vysokými prepravnými výkonmi. Dĺžka, resp. hustota elektrifikovaných tratí jednotlivých regiónov tak závisí predovšetkým od ich polohy vzhľadom k týmto tratiam. Preto majú najväčšiu absolútnu dĺžku ako aj vysoký podiel elektrifikovaných tratí regióny, ktoré ležia na trasách týchto tratí.

f. Hustota elektrifikovaných tratí

O hustote elektrifikovaných tratí podľa regiónov možno povedať, že závisí v prvom rade od dĺžky tratí v danom regióne.

*2. Cestná sieť**a. Regionálne rozmiestnenie cestnej siete*

Sieť štátnych ciest na Slovensku meria spolu 17.736 km, z toho diaľnic 309 km, ciest I. triedy 3.220 km, ciest II. triedy 3.826 km a ciest III. triedy 10.800 km. Rozmiestnenie cestnej siete na území Slovenska je veľmi nerovnomerné a v podstate závisí od dvoch činiteľov a to od orografických podmienok a od hustoty sídiel. Tým je ovplyvnená tak dĺžka, ako aj hustota cestnej siete. Hustota ciest dosahuje 36,1 km/km². Ak vezmeme do úvahy, že na jeden okres pripadá 265 km, tak na Slovensku je 25 okresov s nadpriemernou dĺžkou ciest a 47 okresov má dĺžku ciest menšiu ako je celoslovenský priemer. Na západnom Slovensku je 11 okresov s nadpriemernou dĺžkou ciest, na strednom Slovensku 5 a na východnom Slovensku 8. Vyše 500 km ciest majú Levice so 673,9 km, Košice-okolie s 576,3 km, Dunajská Streda 547,6 km, Nové Zámky 505,5 km a Rimavská Sobota 503,1 km, vyše 400 km Trebišov 466,7 km, Prešov 424,1 km a Nitra 413,8 km.

Naopak k okresom s najmenšou dĺžkou cestnej siete patria okrem mestských okresov Košice so 101,9 km a Bratislava so 152,6 km Kysucké Nové Mesto so 66,2 km, Bytča 96,5 km, Banská Štiavnica 116 km, Tvrdošín 118 km. Ak vezmeme do úvahy, že na jeden okres pripadá 265 km ciest a rozpätie medzi najväčšou dĺžkou cestnej siete (Levice 673,9 km) a najmenšou dĺžkou ciest (Kysucké Nové Mesto 66,2 km) dosahuje 507,7 km, že priemerná dĺžka ciest v okresoch s nadpriemernou dĺžkou ciest je 393,37 km, v skupine s podpriemernou dĺžkou 174,77 km, pri zohľadnení uvedených hodnôt možno okresy Slovenska rozdeliť do 5 skupín.

Z porovnania polohy okresov a rozmiestnenia sídiel vyplýva, že dĺžka ciest v jednotlivých okresoch závisí najmä od veľkosti okresu, hustoty sídiel, ako aj ich jednotlivých častí.

b. Hustota cestnej siete

Výstižnejším ukazovateľom vybavenosti regiónov cestnou sieťou je hustota ciest, vyjadrená pomerom dĺžky ciest a rozlohy územia. Na Slovensku je priemerná hustota štátnych ciest I., II. a III. triedy 36,1 km/100km², s diaľnicami 36,5 km/100 km². Túto hodnotu prekračuje 40 okresov, z toho na západnom Slovensku 22 okresov, na strednom Slovensku 7 okresov a na východnom Slovensku 11 okresov. Podpriemernú hustotu má 32 okresov. V okresoch, v ktorých prekračuje hustota ciest priemernú celoslovenskú hustotu, je hustota ciest vyššia a dosahuje v priemere 44,2 km/100 km², zatiaľ čo v druhej skupine okresov hustota ciest dosahuje 28,7 km/100km². Na základe uvedených hodnôt a ich modifikácie boli okresy rozdelené do 5 skupín.

Prvú skupinu tvoria okresy s hustotou ciest do 29,9 km/100 km². Spolu je ich 16 a pozoruhodné je ich regionálne rozmiestnenie. Vytvárajú súvislé územie v strednej a severnej časti Slovenska od Hornej Nitry, cez Turiec, Oravu, Liptov a Horehronie a zasahuje do Popradskej a Hornádskej kotliny a do okresov Rožňava a Snina. Najnižšiu hustotu cestnej siete majú okresy Brezno s hustotou 19,4, Gelnica 20,4, Snina 23,1, Námestovo 23,6 a Ružomberok 24,1 km/100km².

Do druhej skupiny patria okresy s hustotou cestnej siete od 30,0 do 34,9 km/100km². Spolu je ich 12 a na rozdiel od prvej skupiny sú viac územne rozptýlené, nevytvárajú väčšie zoskupenie. Spolu s prvou skupinou však tvoria kompaktné zoskupenie okresov s najnižšou hustotou cestnej siete, ktoré vyplňuje centrálnu oblasť Slovenska a ťahne sa od Kysúc a Oravy cez Turiec, Liptov a Horehronie do oblasti Gemera. Na uvedenom území sa rozprestierajú pásma vysokých pohorí, kde okrem pár výnimiek absentuje cestná sieť. Trasy ciest vedú cez hlboké doliny.

Tretia skupina okresov má hustotu ciest, ktorá sa pohybuje okolo slovenského priemeru s hodnotami od 35 do 39,9 km/100 km². V každej časti štátu majú zastúpenie. Spolu je ich 16 a z hľadiska prírodných a socioekonomických podmienok vytvárajú heterogénnu skupinu.

Štvrtú skupinu tvoria okresy už s nadpriemernou hustotou cestnej siete a to 40,0-44,9 km/100 km². Spolu je ich 15. Iba štyri okresy sú na východe štátu, ostatné v západnej časti územia.

Poslednú skupinu tvorí 13 okresov s najväčšou hustotou cestnej siete a to viac ako 45 km/100 km². Najväčšiu hustotu ciest majú okresy v západnej časti územia a to Myjava 71,1 km/100 km², Senec 65,9, Hlohovec 51,1, Dunajská Streda 51, Trenčín 48,3 km/2, Nitra 47,5, Galanta 47,4 km/100km². Na ostatnom území sa porovnateľná hustota ciest vyskytuje iba sporadicky, v okresoch Lučenec, 52,6, Prešov 49,7 a v okrese Levoča 47,6 km/100km².

c. Dĺžka D, R, ciest I. triedy

Celková dĺžka uvedených ciest dosahuje 3725 km. V jednotlivých okresoch sa dĺžka uvedených ciest pohybuje od 15 km v okrese Šaľa po 156 v okrese Levice. Tieto cesty vytvárajú v cestnej doprave základný komunikačný systém, o ktorý sa opiera cestná doprava na Slovensku. Vedú cez krajské mestá, a ďalšie veľké mestá. S ohľadom na tvar územia štátu tieto cesty sledujú zhruba dva smery. Prvý smer je západovýchodný, druhý severojužný. Prvý smer je daný celkovým obrazom dopravy na Slovensku a vyplýva z tvaru štátneho územia ako aj ekonomickej nutnosti spojiť všetky regióny štátu do jedného celku. V tomto smere tiež vedú najdôležitejšie cestné ťahy štátu. Je to najmä trasa Bratislava-Žilina-Prešov-Košice-Michalovce. Druhou je trasa Bratislava-Nitra-Zvolen-Lučenec-Košice. Druhý smer vyplýva tiež z vnútorných potrieb potrieb ekonomiky, na jeho formovanie mali oveľa väčší vplyv prírodné danosti ako aj tranzit, ktorý najmä v poslednom období nadobúda na význame.

d. Podiel D, R, ciest I. triedy z celkovej dĺžky ciest v regióne

Je to hodnota, ktorá dáva jasnejšiu predstavu o kvalitatívnej úrovni dopravnej infraštruktúry. Zatiaľ čo v deviatich regiónoch sa uvedené cesty vôbec nevyskytujú, je pozoruhodné, že najväčší podiel týchto komunikácií v rámci regiónov majú regióny v centrálnej časti severného Slovenska. Patria k nim Ružomberok, Brezno, Dolný Kubín, Banská Bystrica, ktoré majú nad 40, resp. nad 35% podielu uvedených ciest. Mimo spomenutého územia má región Košice - mesto 36,6% a Bratislava 69,3%, čo je najvyššia hodnota podielu.

DRUHÁ SKUPINA KRITÉRIÍ**1. Železnice**

- a. Podiel železničných tratí regiónov z celkovej dĺžky železníc SR
Uvedený údaj dáva predstavu o význame daného regiónu v rámci železničnej siete štátu.
- b. Podiel viackoľajných tratí regiónov z celkovej dĺžky v rámci železníc SR
Uvedené údaje poukazujú na regióny s rozvinutejšou úrovňou železničnej siete, ktoré ležia na hlavných železničných koridoroch.
- c. Podiel elektrifikovaných tratí regiónov z celkovej dĺžky elektrifikovaných tratí
Elektrifikované trate tvoria kvalitatívne najvyšší stupeň technického vybavenia železníc a podiel týchto tratí ukazuje na vyššiu úroveň železníc v týchto regiónoch porovnaní s ostatnými.

2. Cesty

- a. Podiel ciest regiónov z celkovej dĺžky ciest SR
Uvedené údaje poukazujú na postavenie jednotlivých regiónov v rámci cestnej siete SR.
- b. Podiel D, R, ciest I. triedy regiónov z celkovej dĺžky týchto komunikácií SR
Tieto cestné komunikácie tvoria kvalitatívne vyšší stupeň komunikácií a uvedené údaje slúžia na porovnanie rozdielov medzi regiónm.

ZÁVER

Všeobecne možno povedať, že úroveň dopravnej infraštruktúry vykazuje na Slovensku z regionálneho hľadiska značné rozdiely. Tieto rozdiely vyplývajú z rodinných prírodných, historických a socioekonomických podmienok, v ktorých sa dopravná infraštruktúra vyvíjala.

Aj v súčasnosti sa modernizácia dopravnej infraštruktúry koncentruje do tých jej najexponovanejších častí, na ktorých sa realizuje podstatná časť prepravných výkonov. Táto tendencia vcelku logicky vychádza z prepravných potrieb ako aj z celkovej úrovne intenzity dopravy na jednotlivých trasách. Na druhej strane zasa konzervuje, prípadne prehľbuje súčasný stav infraštruktúry a vedie k ďalšiemu zväčšeniu rozdielov v úrovni infraštruktúry medzi vyspelými a zaostalými regiónm.

Pri súčasnej tendencii modernizovať železničnú a cestnú sieť v hlavných smeroch európskych multimodálnych trás, vedúcich Slovenskom, ostatné časti infraštruktúry sa dostávajú do poddimenzovania ich kvality.

Preto v najbližšom období v prostredí trhovej ekonomiky treba tak zosúladiť potreby zvýšenia úrovne dopravnej infraštruktúry na celoštátnej úrovni, ako aj na úrovni jednotlivých regiónov, s cieľom zabezpečiť rovnomernejší prílev investícií najmä na regionálnej úrovni. Okrem iného sa tým zabezpečí a zvýši štandard kvality verejných služieb. Patrí k nim aj primeraná úroveň dopravnej infraštruktúry, ako jedným zo základných predpokladov udržania kvality života obyvateľstva.

Literatúra

- BUČEK J. (1993): Štáty a ich vzájomná konkurencia v stredoeurópskom priestore. In: Geoeconomická pozícia SR a niektoré jej dôsledky. Bratislava, s.149-157.
- HORŇÁK M.(1999): Vývoj postavenia železničnej dopravy na dopravnom trhu v Slovenskej republike. In: Acta Facultatis Studiorum Humanitatis Et Naturae Universitatis Prešovensis. Prírodné vedy, Folia Geographica 3, p.218-228.
- HORŇÁK M.(2003): Niektoré aspekty rozmiestnenia obyvateľstva SR vo vzťahu k dostupnosti železničnej dopravy. In: Horizonty dopravy, roč.11, č. 2, s.25-27.
- HORŇÁK M.(2004): Rozmiestnenie obyvateľstva vzhľadom k železničnej sieti SR ako jeden z argumentov pre podporu rozvoja osobnej železničnej dopravy. In: AFRNUC, Geographica, Nr.45, s.27-37.
- KOREC P.(1996): Význam hierarchizácie cestných komunikácií v Bratislave. AFRNUC, Geographica, Nr.39, Bratislava, s. 169-181.
- KOREC P., HORŇÁK M. (1998): Súčasná tendencie vo vývoji železničnej dopravy. AFRNUC, Geographica, Nr. 40, Bratislava, s. 3-16.
- PODHORSKÝ F.(1996): The Position of Transport in the Transformation of the Regional Systems of Slovakia. In: AFRNUC, Geographica Nr.37, p.242-248.

**SOME ASPECTS OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE ASSESSMENT.
CHOICE OF CRITERIA**

Summary

General transport infrastructure in Slovakia reflects the changes that took place in this sphere in the past century. The author concentrates on these two kinds of transport, as they form the substantial part of not only the technical but also transport infrastructure. Assessment criteria should express the level of transport infrastructure in every region from two aspects. Firstly, they should express the state of the individual parts of infrastructure in the given region, its individual elements. Secondly, they should express the share of the given element of infrastructure in total national volume of the given element. In case of railways, the first group of criteria represents the length and density of railway tracks according to regions, length and density of multiple track lines and the length and density of electrified tracks. In case of road network, they are the length and density of motorways and high-speed 1st class roads, the share of motorways and high-speed and 1st class road in the territory of region.

The second group of criteria in case of railways comprises the share of railway tracks in regions of the total railway length, share of multiple track and electrified lines in regions of the total length. In case of road network, they should be the share of roads in regions of the total length of roads in Slovakia and the share of motorways and high-speed 1st class roads in regions in the total length of roads in Slovakia.

The level of infrastructure in Slovakia considerably varies in terms of regions. The differences ensue of different natural, historical and socio-economic conditions. Modernization of transport infrastructure concentrates to its most exposed parts where the major part of transport activities is carried out.

Recenzovali: RNDr. Radoslav Klamár, PhD.
RNDr. Martin Rosič