

## **Prínos realizácie cestných infraštruktúrnych opatrení OPII 2014 – 2020 z hľadiska zlepšenia časovej dostupnosti okresných miest z/do krajského mesta**

Vyhodnocovanie dopravnej dostupnosti bodov záujmu reprezentovaných okresnými mestami v rámci územia krajov je založené na hodnotení časovej dostupnosti prekonaním najkratšej vzdialenosti z okresov do krajského mesta v jednotlivých krajoch individuálnou automobilovou dopravou. Medziokresnú priestorovú interakciu tak v rámci krajov charakterizoval prepravný čas vyčíslený ako vážený súčet priemerných rýchlostí na parciálnych úsekoch spojenia medzi analyzovanými bodmi záujmu.

### **Bratislavský samosprávny kraj**

V Bratislavskom kraji sú vybudované dva diaľničné ťahy D1 a D2. Tieto sú zároveň súčasťou medzinárodných TEN-T koridorov na Slovensku. Diaľnica D2 je vedená v koridore IV (Drážďany – Praha – Bratislava/Viedeň – Budapešť – Arad) a diaľnica D1 v koridore Va (Bratislava – Žilina – Užhorod). Z tohto dôvodu je časová dostupnosť okresov do krajského mesta (Bratislava) na úrovni 1. stupňa dostupnosti, čo predstavuje dostupnosť do 30 min. Realizácia cestných infraštruktúrnych opatrení OPII 2014 – 2020 je zameraná na výstavbu ďalších infraštruktúrnych projektov, ktoré sa v Bratislavskom kraji neprejavajú.

### **Trnavský samosprávny kraj**

Do Trnavského kraja čiastočne zasahuje diaľnica D2, avšak tá nemá vplyv na zlepšenie dostupnosti krajského mesta z okresných miest. Krajom je ďalej vedená diaľnica D1 a rýchlostná cesta R1. Ich vplyv na zlepšenie časovej dostupnosti je hlavne v okresoch cez ktoré sú trasované. Z tohto dôvodu je najlepšia dostupnosť do krajského mesta Trnavy z okresov Piešťany, Hlohovec, Galanta. Najhoršia dostupnosť je z okresov Skalica a Dunajská Streda, a to hlavne z toho dôvodu, že ich nosná cestná sieť je postavená na cestách I. a II. triedy. Projekty, ktoré sú plánované na realizáciu zo zdrojov OPII, sa neprejavujú na zlepšení časovej dostupnosti v Trnavskom kraji.

### **Nitriansky samosprávny kraj**

Súčasný stav v Nitrianskom kraji je najviac ovplyvnený dobudovanou rýchlostnou cestou R1, ktorá je vedená severnou časťou kraja a je vedená okresmi Nitra a Zlaté Moravce. Táto rýchlostná cesta výrazne ovplyvňuje priemernú rýchlosť medzi uvedenými okresnými mestami a aj spojenia medzi ostatnými okresmi kraja. Najhoršia časová dostupnosť na úrovni 4. stupňa je v okrese Komárno. Ostatné okresy v kraji majú časovú dostupnosť na úrovni 2. stupňa, tzn. do 50 min. Opatrenia, ktoré sa plánujú realizovať počas programového obdobia 2014 – 2020 sa neprejavujú na zlepšení časovej dostupnosti v Nitrianskom kraji.

### **Žilinský samosprávny kraj**

Žilinským krajom sú vedené diaľnice D1, D3 a rýchlostné cesty R1, R3 a R5. Časovú dostupnosť v rámci kraja lokálne ovplyvňuje prítomnosť diaľnic, čo potvrdzuje súčasné diaľničné prepojenie D1 a čiastočne D3, ktoré sa výrazne podieľajú na znižovaní prepravných časov na reláciách medzi Bytčou s ostatnými okresmi Žilinského kraja. V súčasnom stave je postavená diaľnica D1 po Hričovské Podhradie a potom až od Ivachnovej po hranicu kraja. Od roku 2011 je vo výstavbe úsek D1 Dubná Skala - Turany. Okrem tejto diaľnice sú postavené čiastočne úseky na diaľnici D3 v úseku Hričovské Podhradie - Žilina, Strážov a úsek Oščadnica – Čadca, Bukov s tunelom Horelica. Z rýchlostnej cesty R3 sú v polovičnom profile vybudované obchvaty Oravského Podzámku a Tvrdošina. V tomto kraji sa výrazne zlepšila dostupnosť okresov do krajského mesta, pretože v rámci realizácie cestných infraštruktúrnych opatrení OPII 2014 – 2020 sa plánujú dobudovať chýbajúce úseky diaľnice D1 a D3 umiestnené v Žilinskom kraji. Zlepšenie časovej dostupnosti sa prejaví hlavne v okresoch Tvrdošín, Ružomberok, Námestovo, Martin, Liptovský Mikuláš a Dolný Kubín.

**Trenčiansky samosprávny kraj**

Trenčianskym krajom vedie diaľnica D1, ktorá prechádza celým krajom. Ďalej je plánovaná výstavba rýchlostných ciest R2 a R6. Zisťovanie medziokresnej dopravnej dostupnosti v Trenčianskom kraji výrazne ovplyvňovala prítomnosť už vybudovanej diaľnice D1 takmer na všetkých spojeniach s výnimkou relácií na úseku R2 Ruskovce – Pravotice v smere Bánovce nad Bebravou – Prievidza. Počas programového obdobia 2014 – 2020 je plánovaná výstavba rýchlostnej cesty R2 v úseku Mníchova Lehota – Ruskovce, ktorý plynule nadviaže na úsek R2 Ruskovce - Pravotice (realizovaný zo zdrojov 2007 – 2013) a výstavba R6 v úseku Mestečko – Púchov. Výstavbou týchto úsekov sa zlepši časová dostupnosť do krajského mesta z okresov Bánovce nad Bebravou, Prievidza a Púchov.

**Banskobystrický samosprávny kraj**

Súčasný stav v Banskobystrickom kraji je najviac ovplyvnený dobudovanou rýchlostnou cestou R1, ktorá je vedená okresnými mestami Žarnovica, Žiar nad Hronom, Zvolen a Banská Bystrica. Významný prínos má taktiež R2, ktorá spája východnú časť kraja s Banskou Bystricou. Na úseku rýchlostnej cesty sú v polovičnom profile vybudované obchvaty miest Figy, Ožďan a Tornale, vo výstavbe je úsek R2 Pstruša – Kriváň a vo finálnej fáze pred spustením výstavby R2 Zvolen, východ – Pstruša. Tieto úseky sa výrazne podieľajú na zvyšovaní priemernej rýchlosti na reláciách medzi týmito okresnými mestami a ostatnými okresmi Banskobystrického kraja. V budúcnosti je plánovaná ešte výstavba zvyšných úsekov rýchlostnej cesty R2 a rýchlostná cesta R3 Zvolen – Šahy. Najlepšia časová dostupnosť v kraji je v okolí vybudovanej cesty R1 a najhoršia vo východnej časti kraja. V rámci plánovanej implementácie projektov počas programového obdobia 2014 – 2020 sa časová dostupnosť v kraji nezmení.

**Košický samosprávny kraj**

Dopravná dostupnosť IAD je na východe Slovenska v Košickom kraji ovplyvnená lokalizáciou diaľnice D1 a rýchlostných ciest R4 a R2. V súčasnosti je v prevádzke časť diaľnice D1 medzi Prešovom a Košicami, ktorá je od Budimíra značená ako R4. V skutočnosti je podstatná časť rýchlostnej cesty R4 situovaná v Prešovskom kraji a časť úseku R4 Košice – Milhosť neovplyvňuje medziokresnú časovú dostupnosť. V rámci realizácie cestných infraštruktúrnych opatrení OPII 2014 – 2020 je plánovaná výstavba diaľnice D1 v úseku Budimír – Bidovce, rýchlostnej cesty R2 v úsekoch Košice, Šaca – Košické Olšany a Rožňava – Jablonov nad Turnou. Na zlepšení časovej dostupnosti Spišskej Novej Vsi sa prejavila výstavba D1 v Prešovskom kraji Prešov, západ – Prešov, juh. Celkovo sa opatrenia v rámci OPII 2014 – 2020 prejavujú na zlepšení dostupnosti z okresov Rožňava a Spišská Nová Ves.

**Prešovský samosprávny kraj**

Súčasný stav v Prešovskom kraji je najviac ovplyvnený postavenou diaľnicou D1, ktorá je vedená okresmi Poprad, Levoča a Prešov. Táto diaľnica sa výrazne podieľa na znižovaní priemerných prepravných časov na reláciách medzi týmito okresnými mestami a ostatnými okresmi Prešovského kraja. Z rýchlostnej cesty R4 je postavený obchvat Svidníka v polovičnom profile. Počas programového obdobia 2014 – 2020 je v tomto kraji plánovaná výstavba obchvatu D1 Prešov, západ – Prešov, juh, ale jeho výstavba sa neprejaví na zlepšení časovej dostupnosti medziokresných vzťahov v kraji.

## Základné údaje o sieti cestných komunikácií v členení na kraje (úroveň NUTS 3) – stav k 01.01.2013

Kraj	Diaľnice	Diaľničné privádzače	RC	Privádzače RC	Cesty I. triedy	Cesty II. triedy	Cesty III. triedy	SPOLU	Rozloha kraja	Počet obyvateľov	Hustota DaRC
	km	km	km	km	km	km	km	km	km <sup>2</sup>	počet	km/tis. km <sup>2</sup>
Bratislavský kraj	111,100	2,465	-	-	131,697	210,527	354,049	<b>809,838</b>	2 053	628 686	55,32
Trnavský kraj	67,242	-	26,254	-	264,218	529,156	1 065,508	<b>1 952,378</b>	4 147	563 081	22,55
Nitriansky kraj	-	-	67,760	0,214	493,476	500,245	1 540,522	<b>2 602,217</b>	6 343	704 752	10,72
Trenčiansky kraj	86,506	4,396	2,681	-	304,900	349,369	1 141,231	<b>1 889,083</b>	4 502	598 819	20,79
Žilinský kraj	66,947	2,587	17,584	-	506,123	328,039	1 118,239	<b>2 039,519</b>	6 809	698 274	12,79
Banskobystrický kraj	-	-	103,569	1,361	642,412	609,699	1 854,045	<b>3 211,086</b>	9 455	652 218	11,10
Prešovský kraj	82,087	3,830	4,534	-	626,940	523,073	1 920,813	<b>3 161,277</b>	8 974	809 443	10,08
Košický kraj	5,325	-	11,430	12,862	342,400	586,540	1 420,316	<b>2 378,873</b>	6 755	780 000	4,38
<b>SPOLU SR</b>	<b>419,207</b>	<b>13,278</b>	<b>233,812</b>	<b>14,437</b>	<b>3 312,166</b>	<b>3 636,648</b>	<b>10 414,723</b>	<b>18 044,271</b>	<b>49 036</b>	<b>5 435 273</b>	<b>13,88</b>

Na základe údajov uvedených v tabuľke je zrejmá nerovnomernosť vybavenia jednotlivých krajov cestnou infraštruktúrou. Najvyššia hustota diaľnic a rýchlostných ciest je zaznamenaná v Bratislavskom kraji (55,32 km/tis. km<sup>2</sup>). Pre porovnanie, najnižšiu hustotu ciest vyššej triedy má Košický kraj (4,38), čo je 12,6 krát menej. Základná obslužnosť v Košickom kraji je tak zabezpečovaná predovšetkým cestami I., II. a III. triedy. Obdobné problémy je možné sledovať vo viacerých krajoch.

Čo sa týka rozvoja a údržby ciest II. a III. triedy, tieto sú jednoznačne v kompetencii Vyšších územných celkov. MDV SR si plne uvedomuje dôležitosť a význam regionálnej infraštruktúry pre dopravnú sústavu a mobilitu obyvateľstva. Pri rozsahu siete ciest II. a III. triedy na úrovni prekračujúcej 14 tis. km, ich súčasného technického stavu a hlavne potenciálnych možností, ktoré so sebou prináša nová alebo obnovená infraštruktúra je nevyhnutné, aby došlo k systémovej zmene a vyriešeniu skrytého dlhu akumulovaného v tejto oblasti za posledné roky. Efektívna správa regionálnych ciest by mala podliehať zásade subsidiarity, čo však neznamená, že miestne orgány v rámci samosprávy, miest a obcí majú čeliť týmto náročným výzvam bez podpory a koordinácie zo strany štátu. MDV SR preto podporuje požiadavky krajov, aby aj cesty regionálneho a miestneho významu dostali finančnú pomoc z fondov EÚ. Tým by sa vytvorila možnosť pre primeraný, vyvážený a komplexný rozvoj cestnej infraštruktúry.

**Dostupnosť hlavného mesta SR Bratislavy z krajských miest a dostupnosť vybraných hraničných priechodov z/do centroidov krajov**

Výpočet dostupnosti je založený na lokalizácii centroidov jednotlivých krajov a najkratšej trase medzi centroidom a hlavným mestom SR Bratislavy. Pri kvantifikácii mier dostupnosti bolo v prípade dostupnosti krajských miest uvažované s centroidmi umiestnenými v rámci stredov príslušných územných jednotiek okresov.

Pri zisťovaní dostupnosti krajských miest do hlavného mesta bola poloha východiskových uzlov v sieťových grafoch predstavujúcich centrá krajov vypočítaná na základe ťažísk územnosprávnych jednotiek podľa rozloženia populácie. Priemerné centrum pre sedem krajov bolo vypočítané na základe váženého aritmetického priemeru príslušných súradníc jednotlivých okresných miest vrátane okresu krajského mesta, pričom váhy jednotlivých miest  $i=(1,2,...n)$  tvorili ich počty obyvateľov.

**Prínos realizácie cestných infraštruktúrnych opatrení OPII 2014 – 2020 z hľadiska zlepšenia časovej dostupnosti hlavného mesta SR Bratislavy z/do krajských miest**

Na zistené hodnoty má veľký vplyv lokalizácia ťažísk centier osídlenia, resp. ich vzdialenosť od krajských miest, čo je pri niektorých krajoch badateľné. Z hľadiska vzdialenosti a času kopíruje dostupnosť do hlavného mesta SR Bratislavy geografické predpoklady, t. j. vzdialenejšie kraje majú horšiu časovú dostupnosť. Zlepšenie časovej dostupnosti realizáciou cestných infraštruktúrnych opatrení OPII 2014 – 2020 sa prejaví pri ceste z Prešovského kraja do hlavného mesta približne o 30 minút. Táto úspora vznikne z dôvodu výstavby diaľnice D1 v Žilinskom kraji. Ostatné opatrenia majú vplyv na iné ukazovatele časovej dostupnosti ako napr. dostupnosť krajských miest z okresných alebo dostupnosť krajov a hraničných priechodov.

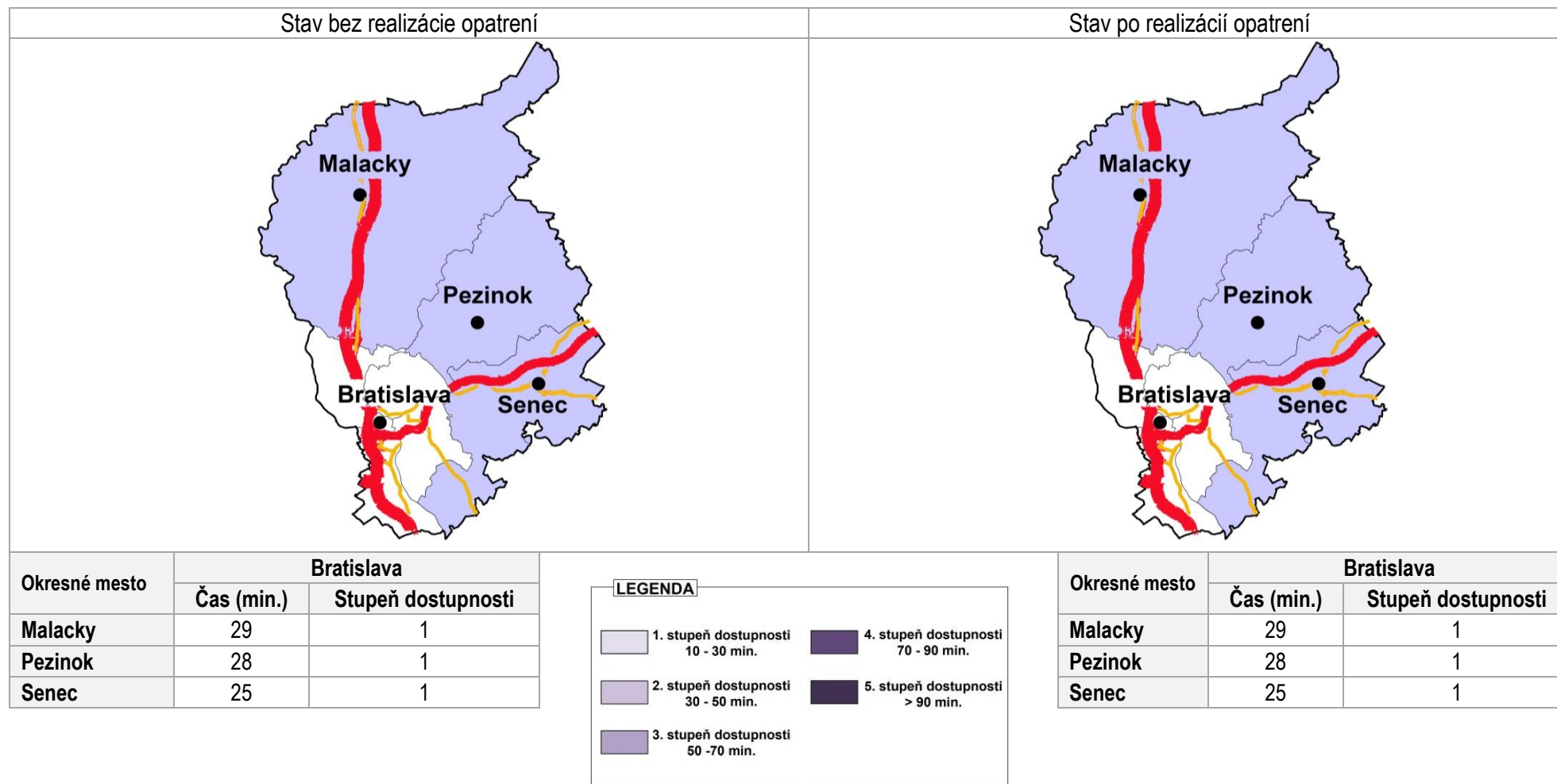
**Prínos realizácie cestných infraštruktúrnych opatrení OPII 2014 – 2020 z hľadiska zlepšenia časovej dostupnosti vybraných hraničných priechodov z/do centroidov krajov**

Slovenská republika susedí s piatimi štátmi – Českou republikou, Poľskom, Ukrajinou, Maďarskom a Rakúskom. Zahraničné spojenie regiónov SR je dôležité z dôvodu rozvoja zahraničného obchodu so susednými štátmi a s mobilitou obyvateľstva v rámci ich ekonomických i rekreačných aktivít. Implementáciou projektov počas programového obdobia 2014 – 2020 dôjde k zlepšeniu dostupnosti hraničných prechodov v každom kraji. K najvýraznejším úsporám dôjde pri diaľnici D3, výstavbou ktorej dôjde k časovej úspore nákladných vozidiel z BSK, TTSK, NSK, TSK, BBSK a ŽSK. Zlepšenie dostupnosti hraničného priechodu Vyšné Nemecké je dôsledkom dostavby chýbajúcich úsekov na diaľnici D1 a výstavbou niektorých úsekov na rýchlostnej ceste R2. Úspory vzniknú aj na hraničných priechodoch Brodské a Čunovo, ale tie nie sú až také výrazné ako v predchádzajúcich prípadoch.

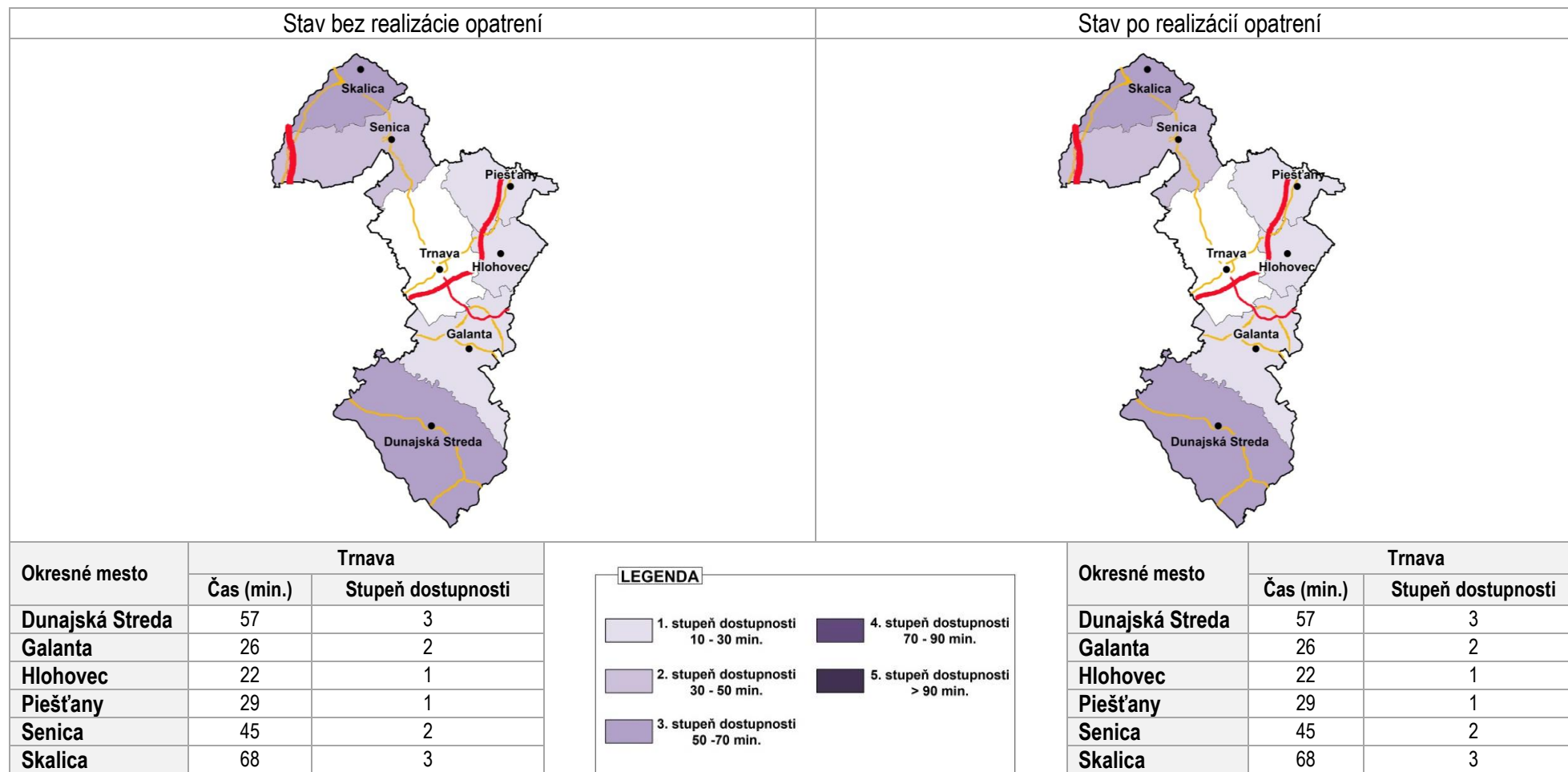
**Prínos realizácie cestných infraštruktúrnych opatrení OPII 2014 – 2020 z hľadiska zlepšenia priemernej rýchlosti tranzitnej nákladnej dopravy z/do vybraných hraničných priechodov**

Výstavba vybraných veľkých projektov sa prejaví na zvýšení rýchlosti a teda zlepšení časovej dostupnosti prakticky na všetkých hlavných medzinárodných tranzitných ťahoch. Najvýraznejšie zlepšenie je pri trasovaní tranzitu západ - východ výstavbou diaľničného ťahu D1 v Žilinskom kraji o 20,74 km/h. Na východe Slovenska pri tranzite sever – juh Vyšný Komárnik – Milhošť až o 29,4 km/h z dôvodu výstavby obchvatov D1 pri Prešove a D1 a R2 pri Košiciach. V západnej časti Slovenska pri tranzitnom ťahu Jarovce – Skalité z dôvodu výstavby diaľnice D3 dôjde k najvýraznejšiemu zvýšeniu priemernej rýchlosti o 17,76 km/h. Z tohto vyplýva, že implementácia OPII 2014 – 2020 sa prejaví zrýchlením tranzitu prechádzajúcim SR.

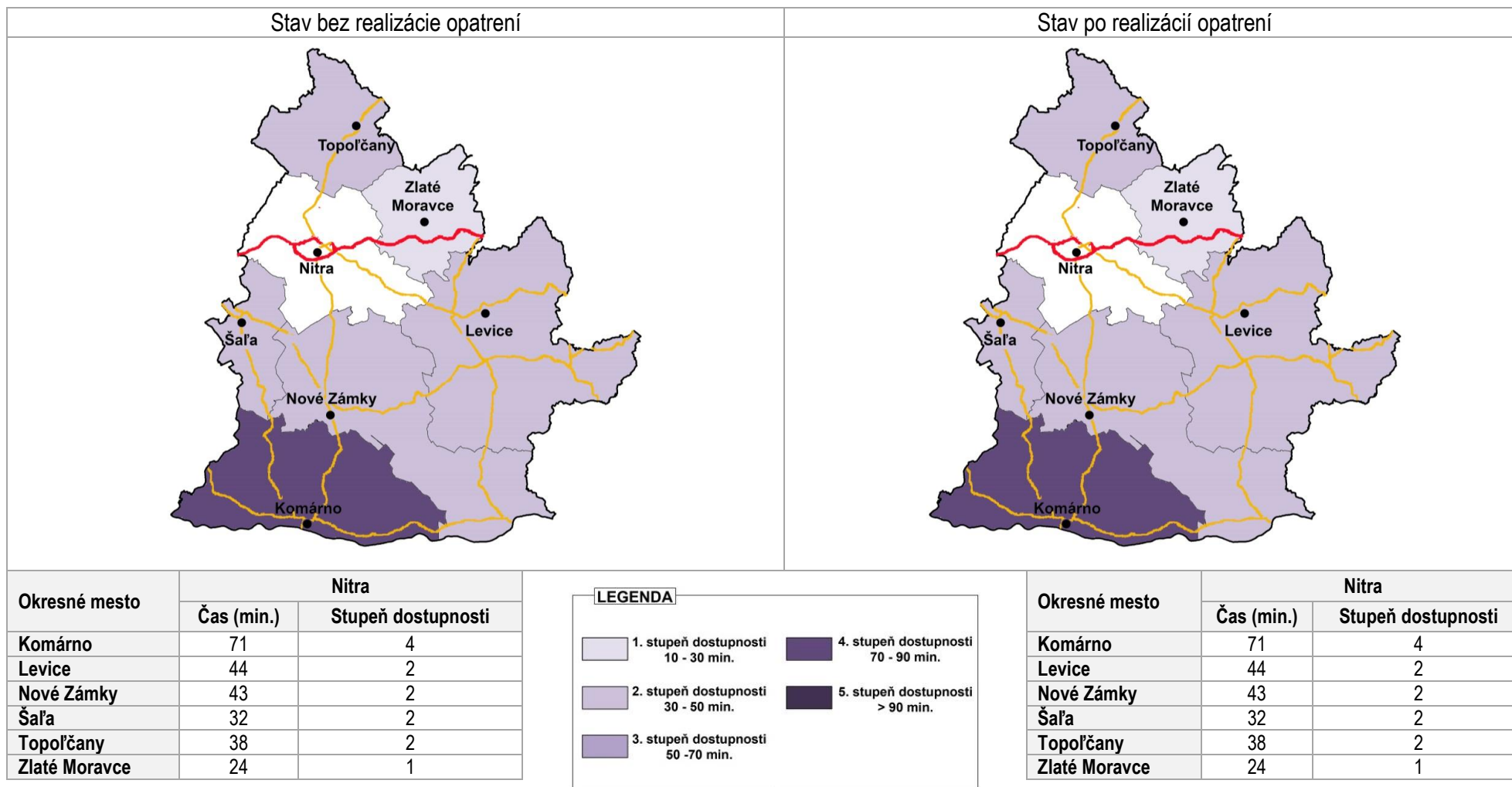
### Prínos realizácie cestných infraštruktúrnych opatrení OP II 2014 – 2020 z hľadiska zlepšenia časovej dostupnosti okresných miest z/do krajského mesta – Bratislavský samosprávny kraj



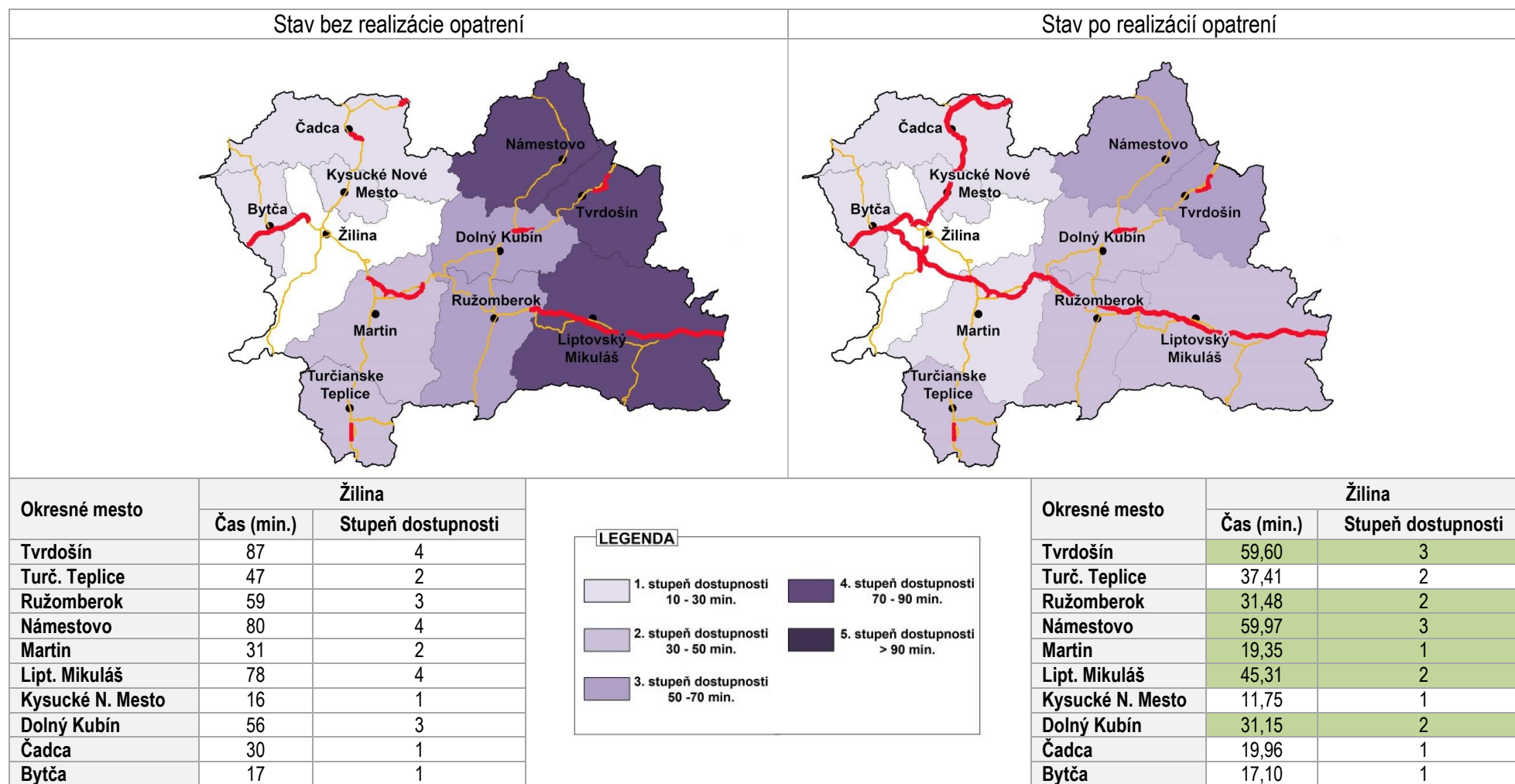
### Prínos realizácie cestných infraštruktúrnych opatrení OP II 2014 – 2020 z hľadiska zlepšenia časovej dostupnosti okresných miest z/do krajského mesta – Trnavský samosprávny kraj



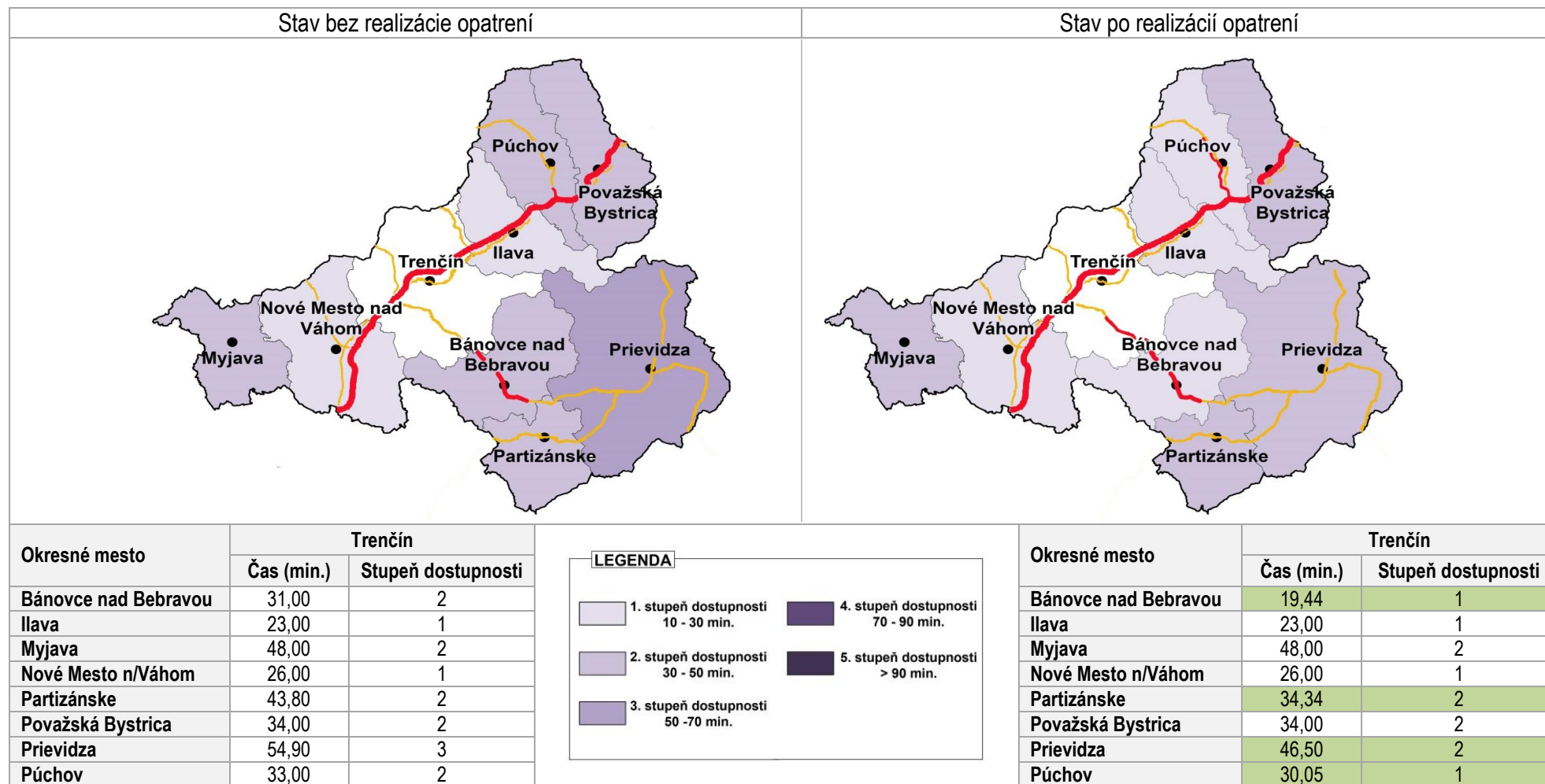
### Prínos realizácie cestných infraštruktúrnych opatrení OPII 2014 – 2020 z hľadiska zlepšenia časovej dostupnosti okresných miest z/do krajského mesta – Nitriansky samosprávny kraj



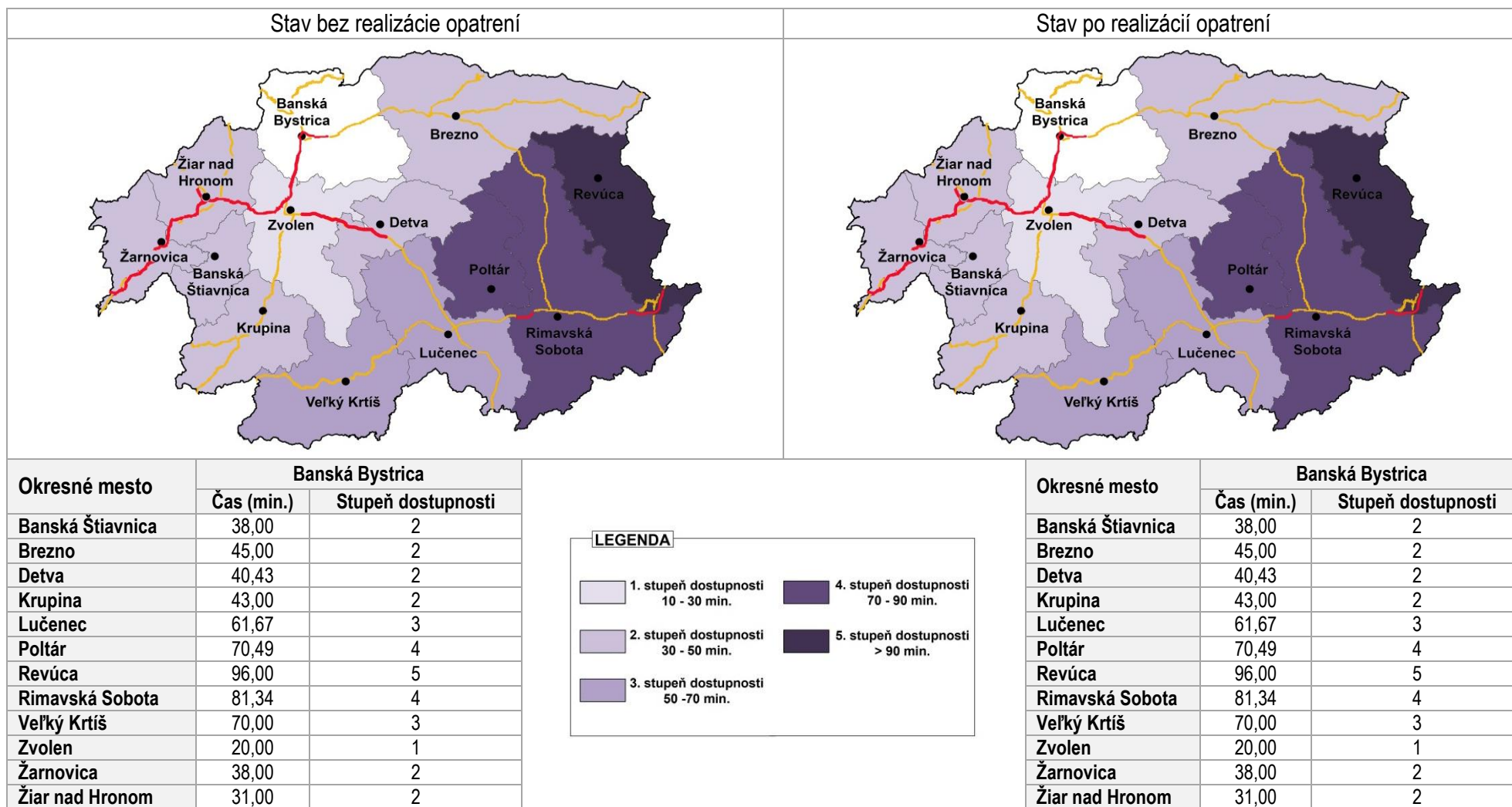
## Prínos realizácie cestných infraštruktúrnych opatrení OP II 2014 – 2020 z hľadiska zlepšenia časovej dostupnosti okresných miest z/do krajského mesta – Žilinský samosprávny kraj



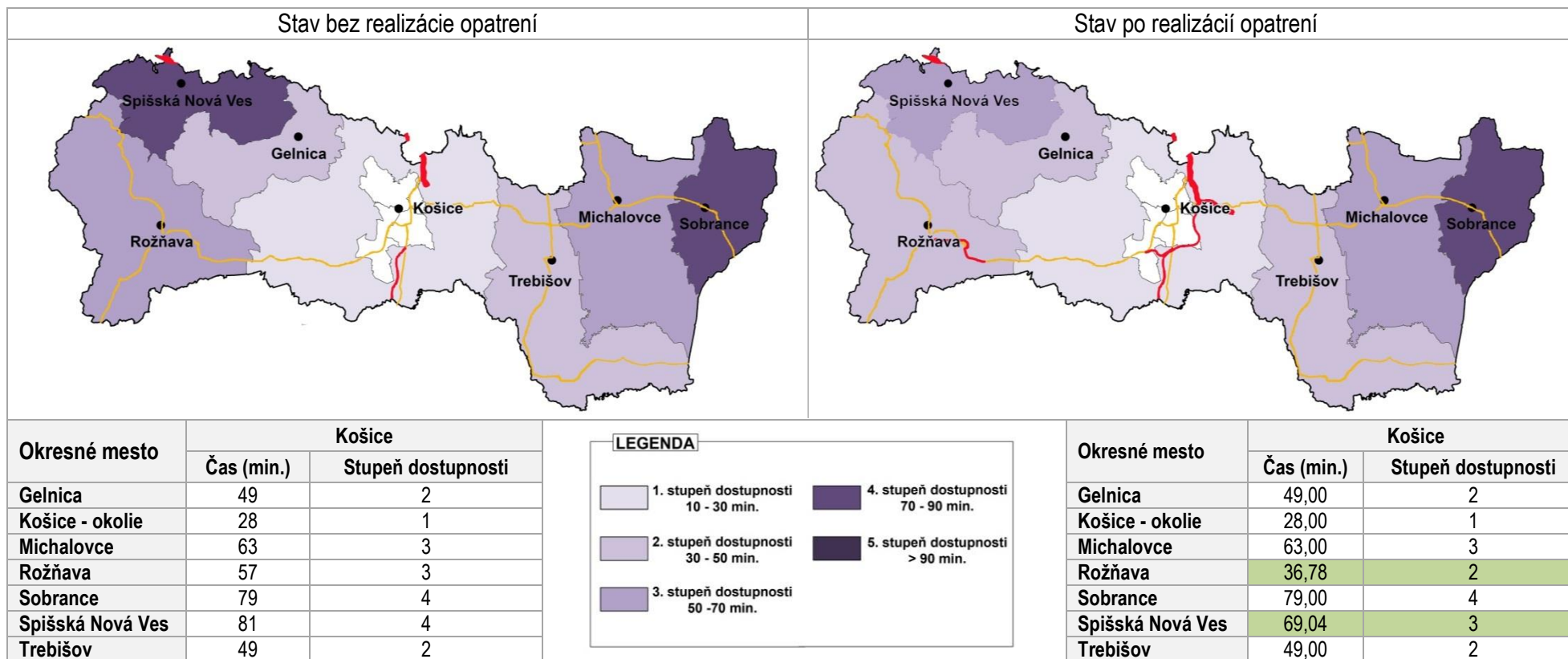
## Prínos realizácie cestných infraštruktúrnych opatrení OP II 2014 – 2020 z hľadiska zlepšenia časovej dostupnosti okresných miest z/do krajského mesta – Trenčiansky samosprávny kraj



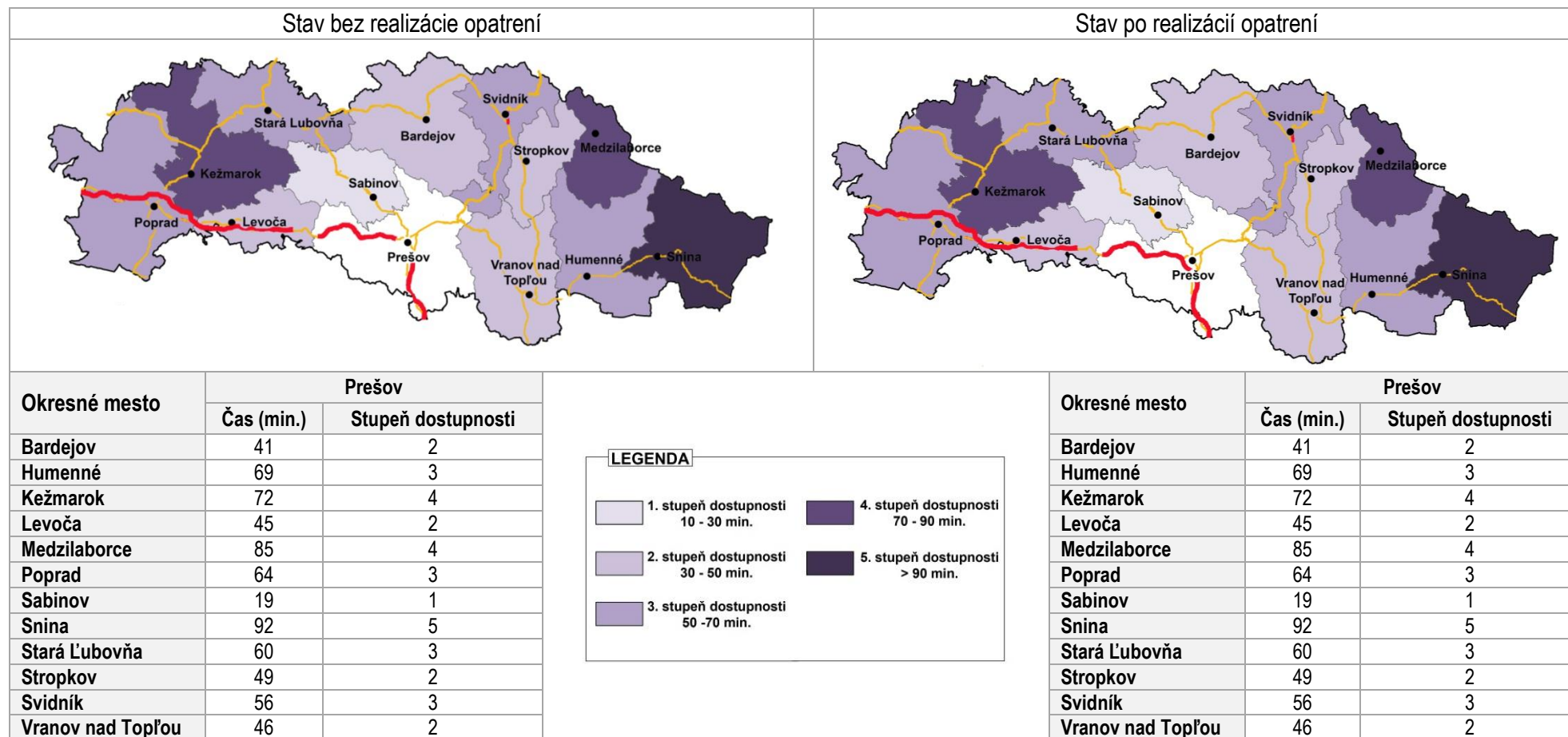
## Prínos realizácie cestných infraštruktúrnych opatrení OP II 2014 – 2020 z hľadiska zlepšenia časovej dostupnosti okresných miest z/do krajského mesta – Banskobystrický samosprávny kraj



## Prínos realizácie cestných infraštruktúrnych opatrení OP II 2014 – 2020 z hľadiska zlepšenia časovej dostupnosti okresných miest z/do krajského mesta – Košický samosprávny kraj



## Prínos realizácie cestných infraštruktúrnych opatrení OP II 2014 – 2020 z hľadiska zlepšenia časovej dostupnosti okresných miest z/do krajského mesta – Prešovský samosprávny kraj



## Prínos realizácie cestných infraštruktúrnych opatrení OP II 2014 – 2020 z hľadiska zlepšenia časovej dostupnosti hlavného mesta Bratislavy z/do krajských miest SR

Stav bez realizácie opatrení



Stav po realizácii opatrení

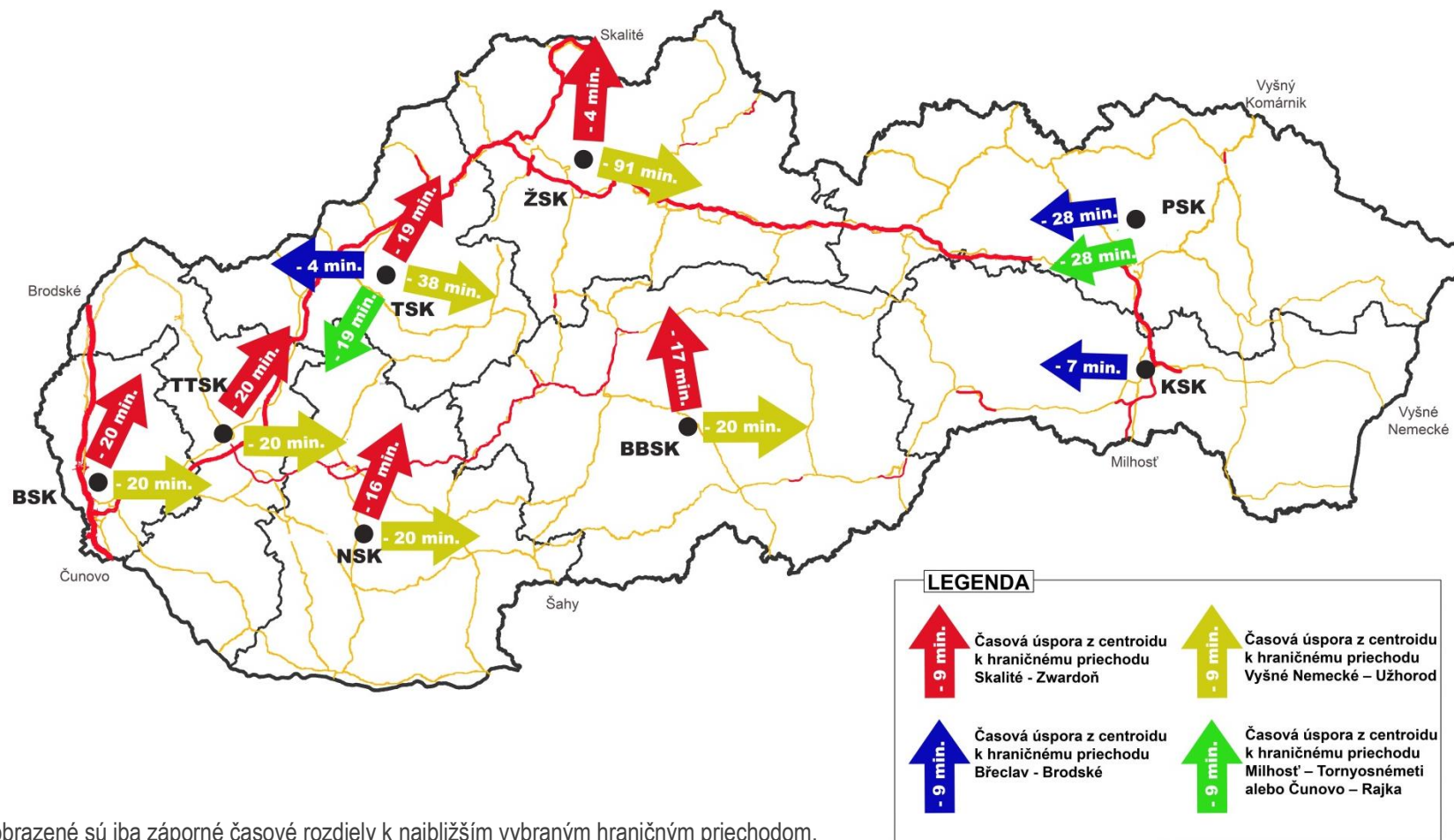


Kraj	Bratislava	
	Čas (min.)	Stupeň dostupnosti
Trnavský	35	1
Trenčiansky	95	2
Nitriansky	81	2
Žilinský	131	3
Banskobystrický	126,5	3
Prešovský	267	5
Košický	268	5

LEGENDA	
1. stupeň dostupnosti 10 - 30 min.	4. stupeň dostupnosti 70 - 90 min.
2. stupeň dostupnosti 30 - 50 min.	5. stupeň dostupnosti > 90 min.
3. stupeň dostupnosti 50 - 70 min.	

Kraj	Bratislava	
	Čas (min.)	Stupeň dostupnosti
Trnavský	35	1
Trenčiansky	95	2
Nitriansky	81	2
Žilinský	131	3
Banskobystrický	126,5	3
Prešovský	238,02	4
Košický	259,8	5

## Prínos realizácie cestných infraštruktúrnych opatrení OPII 2014 – 2020 z hľadiska zlepšenia časovej dostupnosti vybraných hraničných priechodov z/do centroidov krajov



Pozn.: Zobrazené sú iba záporné časové rozdiely k najbližším vybraným hraničným priechodom. Nulové hodnoty nie sú zobrazené.

