

Dostupnosť siete diaľnic a rýchlostných ciest v SR

Marcel Horňák

Úvod

Diaľnice majú v dopravnej sieti ako i v ekonomickom a sociálnom vývoji regiónov osobitú úlohu a zvláštny význam. Vo všeobecnosti kopírujú trasy najväčšej existujúcej i predpokladanej dopravnej záťaže a za určitých výhodných podmienok (ušetrenie pohonných hmôt, skrátenie prepravného času, zvýšenie komfortu a bezpečnosti cestovania, atď.) preberajú značnú časť cestnej prepravy zo súbežných cestných komunikácií nižšej hierarchickej úrovne. Ich technické parametre spôsobujú ich určitú „izolovanosť“ od ostatnej komunikačnej siete (mimoúrovňové križovanie s ostatnými cestami), na druhej strane však slúžia ako komunikačná línia nielen svojmu bezprostrednému okoliu, ale i regiónom vo vzdialenosti desiatok km od nich.

Rozsah doteraz vybudovanej siete diaľnic a rýchlostných komunikácií charakterizuje známy fakt, že najmä regióny stredného a východného Slovenska trpia nedostatočným komunikačným prepojením na diaľničný systém, ktorý by umožnil bezproblémové cestné spojenie s hlavným mestom ako aj s ostatnými regiónmi Slovenska a susedných štátov.

Nasledujúca analýza je súčasťou rozsiahlejšej práce, ktorá sa zaoberá regionálnymi rozdielmi vo vybavenosti dopravnou infraštruktúrou na území Slovenskej republiky. V tomto príspevku sa zaoberáme hodnotením kvantitatívnych parametrov jednoduchej miery dostupnosti diaľničnej siete z jednotlivých regiónov Slovenska na úrovni okresov. Do úvahy pritom berieme iba jestvujúcu sieť diaľnic a rýchlostných ciest na území Slovenska, pričom oba spomínané typy cestných komunikácií (diaľnice, rýchlostné cesty I. triedy) považujeme v nasledovnej analýze za rovnocenné.

Metodické poznámky

Pri výbere teritoriálnej úrovne analýzy sme vychádzali z členenia územia SR na 79 okresov z roku 1996, s vedomím, že uvedené územné členenie dostatočne nerešpektuje zákonitosti dopravnej regionalizácie a fungovania denných

urbánných systémov. Avšak vzhľadom na previazanosť štatistických dát na tieto územné jednotky a na výhody interpretácie získaných poznatkov prostriedkami GIS – MapInfo boli okresy vybrané ako najvyhovujúcejšie regionálne územné jednotky. Pre potreby analýzy sme však urobili dve úpravy: vytvorili sme jeden región spojením územia Bratislavy (okresy Bratislava I – V) a ostatných okresov Bratislavského kraja a jeden región spojením územia mesta Košice (okresy Košice I – IV) a okresu Košice-okolie. Hodnotených teda bolo 68 regionálnych jednotiek, z ktorých 66 zodpovedalo jestvujúcim príslušným okresom bez zmien hraníc. Keďže sme sa však vyššie uvedeným krokom vzdialili od pôvodného územného rozdelenia na okresy, budeme v ďalšom texte používať neutrálnejší termín „región“.

Systém diaľnic na území Slovenska v jeho súčasnej podobe je tvorený priestorovo izolovanými úsekmi diaľnic a rýchlostných ciest I. triedy. Na území západného Slovenska je dobudovaný viac-menej súvislý systém diaľnic a rýchlostných ciest orientovaný výrazne na diaľničný uzol Bratislava. Jeho úplná spojitosť (stav v roku 2003) je narušená len niektorými dosiaľ nedobudovanými úsekmi D1 a D2 na území Bratislavy a jeho priestorový rozsah je ohraničený štátnou hranicou s Českou republikou na severozápade, štátnymi hranicami s Rakúskom a Maďarskom v priestore Bratislavy na juhozápade, obcou Ladce neďaleko Ilavy na severe a Nitrou na východe. Tento systém v roku 2003 tvorilo dovedna približne 272 km diaľnic a rýchlostných ciest:

- úsek diaľnice D2 od štátnej hranice SR/ČR po hranicu s Maďarskom s krátkym doposiaľ nedokončeným úsekom na území Bratislavy (v prevádzke 78,2 km),
- úsek diaľnice D1 od križovatky s D2 v Bratislave-Petržalke po Ladce s krátkym počiatočným úsekom doposiaľ v štádiu výstavby (v prevádzke 149,9 km),
- úsek diaľnice D4 od križovatky s D2 v Bratislave-Petržalke po štátnu hranicu SR/Rakúsko (2,3 km)
- úsek rýchlostnej cesty R1 od križovatky s D1 pri Trnave po Nitru (v prevádzke 41,2 km).

Napriek tomu, že ide o systém, ktorý zabezpečuje priame diaľničné spojenie pomerne rozsiahleho územia Bratislavského, Trnavského, Trenčianskeho a čiastočne aj Nitrianskeho VÚC s hlavným mestom krajiny, jeho výrazným nedostatkom je absencia diaľničného prepojenia smerom na západ. Existuje prepojenie s diaľničným systémom Českej republiky, avšak ten je zatiaľ rovnako izolovaný od diaľničnej siete západnej Európy. Chýba diaľničné prepojenie s Poľskom. Za mimoriadne kritickú okolnosť je možné považovať doteraz nejestvujúce priame diaľničné spojenie s Rakúskom a jeho hlavným mestom.

Ďalším problematickým miestom uvedeného systému diaľnic a rýchlostných ciest je mesto Bratislava, kde doposiaľ niektoré úseky diaľnic D1 a D2 nie sú prepojené. Kým nepríde k úplnej dostavbe diaľničného systému na území hlavného mesta, Bratislava ostane jedným z kritických bodov na mape diaľničnej siete Slovenska.

Pokiaľ ide o existujúce izolované úseky diaľničnej siete na strednom a východnom Slovensku, ich význam je vo vzťahu k potrebnej dynamizácii regionálneho rozvoja v týchto častiach Slovenska relatívne nízky. Každý izolovaný úsek diaľnice alebo rýchlostnej cesty bez diaľničného prepojenia na celoeurópsku sieť autostrád má v skutočnosti len regionálny význam. Napr. úsek rýchlostnej cesty R1 medzi Žiarom nad Hronom a Banskou Bystricou urýchľuje cestné spojenie z Banskej Bystrice do Zvolena, Žiaru nad Hronom alebo Krupiny, ale neumožňuje priame diaľničné spojenie s hlavným mestom a ostatnými časťami Európy.

Keďže diaľničný systém SR je v súčasnosti tvorený rozsiahlejšou sieťou autostrád v západnej a juhozápadnej časti krajiny a viacerými izolovanými úsekmi diaľnic a rýchlostných ciest na strednom a východnom Slovensku, pre potreby analýzy dostupnosti diaľničnej siete z rôznych regiónov Slovenska sme sa rozhodli použiť dva parametre:

d_1 – cestná vzdialenosť (v km) k najbližšiemu úseku diaľnice alebo rýchlostnej cesty, pričom podmienkou je, aby dĺžka takého úseku v prevádzke bola (k 1. 1. 2003) minimálne 20 km (kratšie úseky podľa nášho názoru nemajú významnú úlohu v medziregionálnej preprave a teda aj ich aktuálny vplyv na dynamiku regionálneho vývoja je zatiaľ nízky),

d_2 – cestná vzdialenosť (v km) k najbližšej časti vyššie opísaného rozsiahlejšieho systému diaľnic a rýchlostných ciest v západnej a juhozápadnej časti Slovenska (k 1. 1. 2003 bol ohraničený na západe hranicou s ČR, na juhu Bratislavou a hranicou s MR, na východe Nitrou a na severe obcou Ladce).

Na zisťovanie parametrov d_1 a d_2 bola použitá najkratšia kilometrická vzdialenosť (po ceste) príslušného regiónu od najbližšej križovatky s diaľnicou alebo rýchlostnou cestou. Pre meranie uvedených vzdialeností boli využité sídelné centrá okresných úradov (podľa stavu platného do konca roku 2003), ktoré reprezentujú populačné i hospodárske jadrá regiónov (okresov), s výnimkou regiónu Skalica, kde sme merali vzdialenosť od mesta Holíč, a regiónu Ilava (Dubnica nad Váhom). Ako centrum regiónu Bratislava sme využili hlavné mesto, v prípade regiónu Košíc sme za jadro považovali mesto Košice.

Jediným bodom kontaktu s diaľnicou je križovatka (spravidla mimoúrovňová) s možnosťou vjazdu na diaľnicu a výjazdu z nej. Pritom z hľadiska kvality obsluhy regiónov v blízkosti diaľnice je možné za plnohodnotné považovať iba tie križovatky s diaľnicami (resp. rýchlostnými cestami), ktoré umožňujú neobmedzený obojsmerný vjazd i výjazd, preto sme miery dostupnosti diaľničnej siete a siete rýchlostných ciest vzťahovali práve na takéto križovatky.

V prípade regiónov, ktorých územím prechádza diaľnica a na území ktorých sa nachádza aspoň jedna križovatka s neobmedzeným prístupom na diaľnicu, resp. rýchlostnú cestu, bola stanovená cestná vzdialenosť rovná 0 km. Treba pritom zdôrazniť kritérium prítomnosti diaľničnej križovatky. V tejto súvislosti je možné spomenúť okres Skalica, ktorého okrajom síce prechádza diaľnica D2, ale na jeho území nejestvuje reálna možnosť vjazdu na diaľnicu alebo výjazdu z nej, preto územiu tohto okresu nebolo možné priradiť hodnotu 0 km.

Stručné zhrnutie výsledkov

Na základe vyššie uvedených kritérií sme analyzovali polohu skúmaných 68 regiónov Slovenska vzhľadom k jestvujúcej diaľničnej sieti v závislosti od

vzdialenosti k nej. Použitie oboch atribútov (d_1 a d_2) umožňuje komplexnejšie zachytiť reálnu situáciu, zobrazenú na **mapách 1 a 2**.

Ak neberieme do úvahy regióny, do ktorých sieť diaľnic a rýchlostných ciest priamo zasahuje (teda regióny, kde príslušným parametrom d_1 a d_2 bola priradená hodnota 0 km), potom priemerná hodnota parametra d_1 bola 51 km a priemerná hodnota parametra d_2 166 km.

Z **mapy 1** je zrejmé, že podľa parametra d_1 väčšina regiónov západného a stredného Slovenska ako i regióny v centrálnej časti stredného Slovenska leží v priaznivom intervale do 30 km od najbližšej diaľnice či rýchlostnej cesty. Naopak regióny so vzdialenosťou nad 70 km k najbližšej autostráde sú koncentrované najmä na východnom Slovensku a juhu stredného Slovenska. Najnepriaznivejšie hodnoty ukazovateľa d_1 dosahujú regióny Snina (93 km), Revúca (91 km), Rimavská Sobota (84 km) a Medzilaborce (83 km).

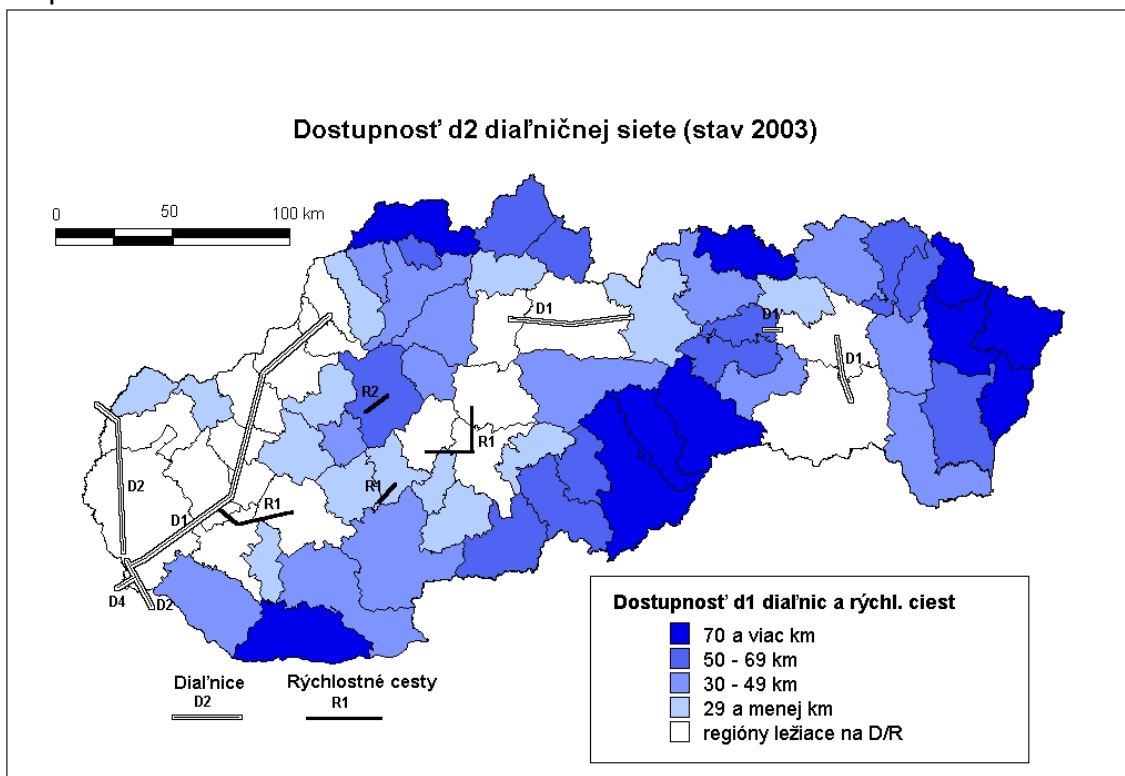
Pri mapovom zobrazení parametra d_2 (**mapa 2**) sme ponechali tú istú škálu s rozšírením o intervaly nad 100, 200 a 300 km. V tomto prípade sa hranica s hodnotou 70 km nachádza v línii regiónov Čadca – Martin – Žiar nad Hronom – Krupina, hranica 100 km v línii, ktorú tvoria regióny Námestovo – Ružomberok – Banská Bystrica – Veľký Krtíš a hranica 200 km v línii Kežmarok – Spišská Nová Ves – Revúca. Z regiónov, ležiacich na východ od línie Svidník – Vranov nad Topľou – Trebišov je k súvislému diaľničnému systému západného Slovenska potrebné prekonať cestnú vzdialenosť minimálne 300 km. V skupine regiónov s absolútne najvyššími hodnotami parametra d_2 opäť nachádzame región Snina (370 km) a Medzilaborce (351 km), ale tiež regióny Sobrance (367 km) a Humenné (348 km).

Pre úplnosť analýzy bol tiež pre každý zo skúmaných 68 regiónov Slovenska vytvorený aritmetický priemer oboch uvedených jednoduchých mier dostupnosti d_1 a d_2 . Ako vidno na **mapy 3**, doteraz vybudované izolované úseky diaľnice D1 a rýchlostnej cesty R1 na území stredného a východného Slovenska výrazne neriešia dostupnosť spojitaj siete autostrád. Regióny východného a severovýchodného Slovenska, ako i niektoré regióny južnej časti stredného Slovenska sú z tohto hľadiska v značnej nevýhode. Výrazné zlepšenie

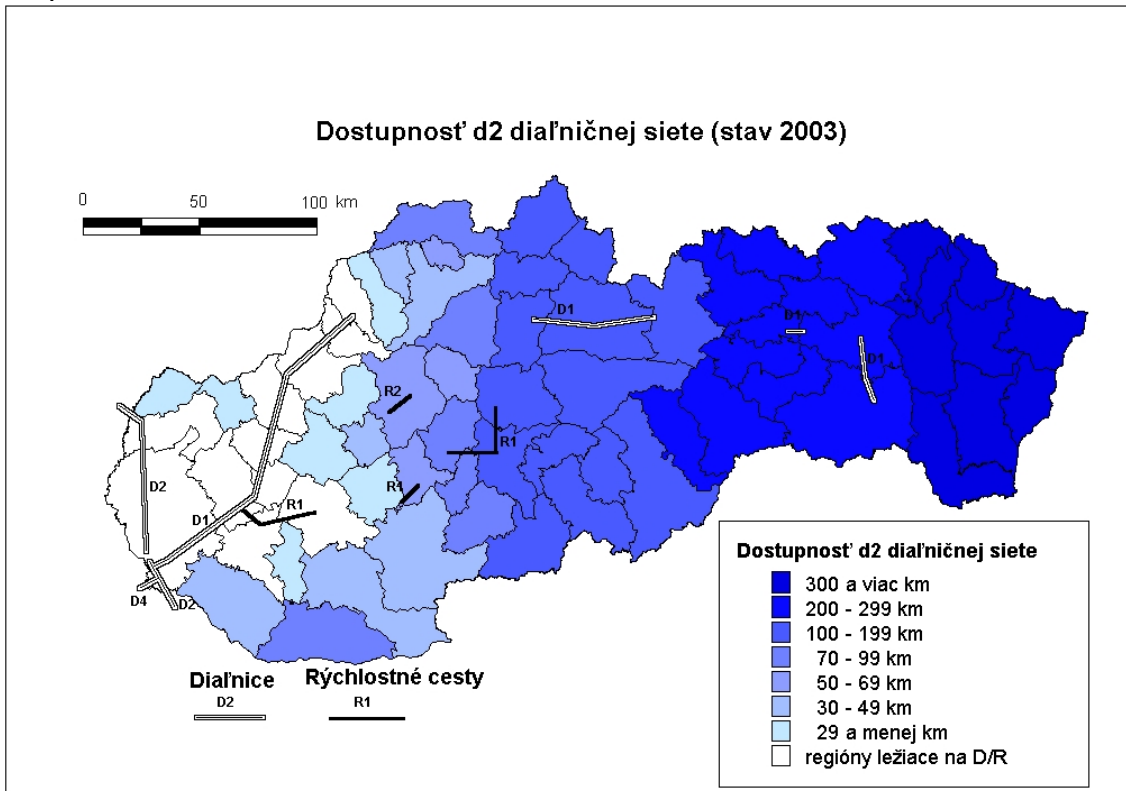
dostupnosti vyrieši až dobudovanie diaľnice D1 a rýchlostných ciest R1 a R2 podľa aktuálneho projektu výstavby siete diaľnic a rýchlostných ciest.

K tomuto hodnoteniu je potrebné ešte podotknúť, že ani po dobudovaní siete diaľnic a rýchlostných ciest podľa aktuálneho vládneho projektu nebude diaľničná sieť zasahovať priamo na územie každého regiónu Slovenska. Takéto riešenie by bolo mimoriadne nákladné a neefektívne. Dobudovaním tejto siete je však možné ju priblížiť aj k tým regiónom, na územie ktorých nebude priamo zasahovať.

Mapa 1



Mapa 2



Mapa 3

