

Doprava a regionálny rozvoj

Tomáš Pšenka

*Katedra humánnej geografie a demogeografie, Prírodovedecká fakulta UK v Bratislave
psenka@fns.uniba.sk*

Úvod a formulácia cieľa

Doprava je jedným z najvýznamnejších odvetví hospodárstva krajín, ktoré podstatne vplýva na jeho rozvoj a rast hospodárskej úrovne na ich území, umožňuje aj hospodárske vzťahy a výmenu tovarov medzi krajinami. Doprava a jej jednotlivé druhy ovplyvňovali úroveň hospodárstva a obchodu vo všetkých obdobiach vývoja ľudskej spoločnosti. V staroveku a stredoveku to bola predovšetkým lodná doprava a doprava po obchodných cestách, obchod a doprava boli prepojené a záviseli na sebe. S priemyselnou revolúciou prevzala úlohu hlavného druhu dopravy a rozvoja hospodárstva železnica, ktorej význam sa neskôr znížil s nastupujúcou automobilizáciou a rozvojom leteckej dopravy. V súčasnosti hlavnými prvkami dopravy, ktoré vplývajú na regionálny rozvoj sú predovšetkým diaľnice, vysokorychlostné železnice a terminály kombinovanej dopravy. Významná je i kvalitatívna a kvantitatívna úroveň rozvoja verejnej dopravy v regiónoch, ktorá zvyšuje hybnosť obyvateľstva a pracovnej sily.

Tento príspevok si kladie za cieľ zhodnotiť a opísať vzťah dopravy a hospodárstva v rôznych obdobiach vývoja ľudskej spoločnosti a poukázať akým spôsobom vplýva doprava a výstavba dopravnej infraštruktúry na regionálny rozvoj v súčasnosti.

Materiál a metódy

V tomto príspevku sa budeme zaoberať vzťahom dopravy a hospodárstva, respektíve regionálneho rozvoja predovšetkým v európskych krajinách a so zameraním na Slovensko a jeho špecifické podmienky.

Metódami, ktoré boli použité na tvorbu tohto príspevku, boli predovšetkým štúdium odbornej literatúry a prípadových štúdií jednotlivých projektov a ich analýza a následne aj syntéza.

Výsledky a diskusia

V staroveku slúžila doprava predovšetkým obchodu, umožňovala obchodnú výmenu medzi regiónmi. Hlavné dopravné cesty viedli po vode, lodná doprava bola totiž najrozvinutejšia. Na súši bola doprava oveľa menej rozvinutá, po obchodných cestách sa prepravovali predovšetkým povozy a karavany. Najväčší dopravný význam mali preto predovšetkým sídla na pobreží, v ktorých boli lokalizované prístavy, kde dochádzalo k prekladaniu tovaru medzi vnútrozemím a vodnou cestou, v týchto sídlach dochádzalo prirodzene k rozvoju obchodu, remesiel a tým aj k rastu počtu obyvateľov. V Stredomorí boli významnými prístavmi mestá Neapol, Alexandria, Atény, Byblos, Efez, Konštantínopol a mnohé ďalšie.

V období stredoveku došlo k celkovej zmene spoločnosti a úpadku (temný stredovek), významná je predovšetkým naturálna výmena, poklesol objem medzinárodného obchodu a tým aj význam dopravy, ktorej rozvoj sa začal stagnovať [2], význam lodnej dopravy poklesol a vnútrozemí boli hlavnými dopravnými tepnami rôzne obchodné cesty. Na Slovensku bola dôležitá napr. Česká cesta z vedúca z Ostrihomu cez Trnavu a Holíč do Českých krajín. Na týchto obchodných cestách vznikali trhové osady, prekladiská, mýtné stanice, ktoré mali prispieť k rastu miest nachádzajúcich sa na obchodných cestách, ich križovatkách, či dôležitých brodoch, napr. Bratislava, Komárno, Trnava, Levoča a iné. Ako dopravný prostriedok slúžia povozy, neskôr vznikajú poštové linky a v 17. storočí sa začína výstavba spevnených ciest štátom.

V novoveku prichádza v súvislosti so zámorskými objavmi k renesancii lodnej dopravy, k rozvoju obchodu a celkovo k nárastu lodnej dopravy a obchodnej výmeny, rozvíjajú sa jednak prístavné mestá v Európe (Cadiz, Lisabon, Janov, Benátky, hanzovné prístavné mestá v Severnej Európe) a taktiež sú zakladané významné prístavy v zámorí (Kapské Mesto, Goa, New Orleans, neskôr New York, Sydney). Neskôr vzrástol aj význam vnútrozemskej vodnej (riečnej) plavby a tým aj riečnych prístavov, objavili sa prvé projekty prieplovov medzi splavnými riekami. Vo Veľkej Británii sa napríklad vybuďovala pred nástupom železníc rozsiahla sieť vodných ciest. Vodná doprava bola v tomto období výrazne rýchlejšia a lacnejšia ako pozemná, povoznícka doprava.

S príchodom priemyselnej revolúcie sa objavil nový rýchly a výkonný druh dopravy – železnica, ktorej rozvoj podnietila priemyselná revolúcia a rozvíjajúca sa železnica podporila rozvoj priemyslu a hospodárstva. Tento druh dopravy mal vplyv na hospodárstvo najmä v 19. storočí a ešte začiatkom 20. storočia, 19. storočie sa aj zvykne nazývať storočím železníc, či storočím pary. Železnice ovplyvnili rozvoj hospodárstva aj na území Slovenska. Samozrejme najskôr boli na železnice zapojené hospodársky významné oblasti, napr. Gemer, Spiš, stredoslovenské banské mestá, ale železnica následne aj umožnila rozvoj hospodárstva a podnietila koncentráciu

obyvateľstva do jej blízkosti. Uvedieme si zopár príkladov miest, ktorých rast podporila železnica. Mesto Košice malo v roku 1869 počet obyvateľov 13034 (existovala iba trať do Miskolca), potom čo v rokoch 1870 – 1872 bola vystavaná Košicko-bohumínska železnica a v roku 1873 trať do Čopu, tak pri sčítaní v roku 1880 mali Košice už 24871, čiže rast mesta bol významný. Podobne Zvolen, ktorý mal v roku 1869 2206 obyvateľov, tak v roku 1880 po vybudovaní trate z Lučenca do Vrútok (1872) a odbočky do Banskej Bystrice (1873) mal už počet obyvateľov takmer dvojnásobný – 4089. Najväčší relatívny nárast počtu obyvateľov v rokoch 1869 – 1880 dosiahli Vrútky, kde po vybudovaní Košicko-bohumínskej železnice (1870-1872) a trate do Zvolena (1872) vzrástol počet obyvateľov z 919 na 1948. Železnica rozhodla v mnohých prípadoch aj súperenie miest dvojíc, pretože predtým mesto z dvojice významom menšie dosiahlo po napojení na železnicu väčší rast hospodárstva i počtu obyvateľov ako dovtedy významnejšie mesto z dvojice. Na Slovensku máme niekoľko takýchto dvojíc miest – Modra – Pezinok, Kežmarok – Poprad, Spišská Nová Ves – Levoča. Hornák [3] uvádza, že osídlenie územia pozdĺž železničných tratí je dôsledkom historického vývoja hospodárstva v období, keď železnica predstavovala jeden z kľúčových faktorov ekonomického rozvoja sídel i celých regiónov. Železnica významne ovplyvnila tiež nárast ťažby dreva v lesnatých slovenských regiónoch. Lesné železnice predstavovali v 19. a prvej polovici 20. storočia najrýchlejší a najkapacitnejší spôsob dopravy vyťaženej drevnej hmoty. Postupom času sa s rozvojom ďalších druhov dopravy, výkonnejších a efektívnejších, dostáva železnica do úzadia a stráca svoj rozhodujúci význam, doprava všeobecne stráca svoj význam pre ekonomický rast spoločnosti, sídel, miest, regiónov [4].

Názory ekonómov a geografov na úlohu dopravnej infraštruktúry v regionálnom rozvoji nie sú jednotné. Niektorí považujú dopravnú infraštruktúru za katalyzátor ekonomického rozvoja, iní ju chápú skôr ako nutnú, ale nepostačujúcu podmienku tohto rozvoja. V dôsledku tejto nejednotnosti názorov autorov sú dopravnej infraštruktúre prisudzované ako pozitívne, tak neutrálne a negatívne vplyvy na regionálny rozvoj [6]. Zaujímavú prácu analyzujúcu teórie regionálneho rozvoja z pohľadu aká je pozícia dopravnej infraštruktúry v týchto teóriách predložil poľský autor Rosik [7]. Podľa tohto autora v niektorých teóriách, akými sú teória rovnovážneho a nerovnovážneho vývoja prináleží dopravnej infraštruktúre centrálné miesto, naproti tomu iné, predovšetkým staršie, teórie úplne opomínajú infraštruktúrny aspekt regionálneho rozvoja. Autori, ktorí sa zaoberajú regionálnym rozvojom, si kladú otázky týkajúce sa úlohy dopravnej infraštruktúry v regionálnom rozvoji. Či dopravná infraštruktúra je najdôležitejšou zložkou infraštruktúry? Či v regionálnej mierke rozvoj dopravnej infraštruktúry prehlbuje nerovnosti medzi centrom a periferiou, či skôr vedie ku konvergencii?

V súčasnosti sa väčšina prác zaoberajúcich sa vzťahom dopravy a regionálneho rozvoja zaoberá dopravnou infraštruktúrou najvyššieho rádu, čiže diaľnicami, v menšej miere vysokorýchlostnými železnicami, druhá skupina prác študuje verejnú dopravu, dostupnosť a periférnosť. Pod záštitou Organizácie pre ekonomickú spoluprácu a rozvoj (OECD) vznikol súbor prípadových štúdií (najviac z Veľkej Británie a so zameraním na cestnú infraštruktúru) zaoberajúcich sa dopadom investícií do dopravnej infraštruktúry na regionálny rozvoj [3]. Všetky tieto štúdie hodnotia konkrétne dopravné projekty a ich socio-ekonomické dopady na dostupnosť, zamestnanosť, výkonnosť, sociálnu inklúziu a v poslednom rade tiež na životné prostredie, takže táto štúdia obsiahla všetky v súčasnosti študované oblasti vzťahov dopravy a regionálneho rozvoja. Na základe tejto práce je možné ako jednoznačný pozitívny vplyv investícií do dopravnej infraštruktúry uviesť zlepšenie dostupnosti, čo sa týka predovšetkým časovej dostupnosti. Na druhej strane vplyv investícií do dopravnej infraštruktúry na životné prostredie nie je možné jednoznačne zaradiť k pozitívnym, pretože v tejto oblasti prinášajú dopravné investície pozitívne i negatívne vplyvy (záber pôdy, budovanie obchvatov, urýchlenie dopravy). V oblasti zamestnanosti umožňuje infraštruktúra zlepšiť dostupnosť centrálnych regiónov z periferie a tým aj nárast zamestnanosti v centre na úkor periferie skôr ako vznik pracovných miest v oblastiach s novovybudovanou infraštruktúrou.

Z tejto oblasti je zaujímavá aj práca Kurfüsta [5], ktorý na základe analyzuje niekoľkých štúdií vyvodzuje, že výstavba diaľnic pôsobí na regionálny rozvoj neutrálne či skôr negatívne. Vyvracia tým tradičnú predstavu o vzťahu dopravy a regionálneho rozvoja, z ktorej vychádza európska dopravná politika, a je založená na predpoklade, že výstavba hustej diaľničnej siete podnieti a povzbudí ekonomický rozvoj v stagnujúcich a upadajúcich regiónoch. Samozrejme treba zmieniť aj fakt, že cestná (teda aj diaľničná) doprava je veľkým znečisťovateľom ovzdušia, je najmenej bezpečná a prináša so sebou najväčšie externé náklady. Na základe analyzovaných štúdií Kurfüst usudzuje, že rozvoj diaľničnej siete môže ekonomike naopak vážne uškodiť. Podľa sa a prehlbovaní ekonomického dualizmu, teda stav keď proti sebe stoja ekonomicky silné centrálné regióny na jednej strane a čoraz chudobnejšie periférne regióny na strane druhej. Podporou výstavby diaľnic na ekonomické pozdvihnutie regiónov (zo strany Európskej únie i štátu) tak dochádza často k pravému opaku. K podobnému záveru došiel vo svojej práci aj Whitelleg [8]. Podľa tohto autora relatívne horšie dostupné regióny prosperujú často lepšie než oblasti výborne dostupné a oblasti s veľmi podobnou úrovňou dostupnosti majú ekonomický výkon mnohokrát veľmi rozdielny. Podľa neho neexistujú praktické skúsenosti ani empirické preukázateľné fakty, ktoré by potvrdili schopnosť výstavby diaľnic stimulovať ekonomický výkon a rozvoj.

Bray [1] je v hodnotení vzťahu dopravy a regionálneho rozvoja viac neutrálny. Podľa neho neexistuje príčinná väzba medzi dobrým cestným spojením a ekonomickým úspechom regiónu. Nová cestná infraštruktúra dokáže ekonomickú aktivitu z regiónu rovnako dobre vysávať ako i stimulovať. Poznatky z týchto štúdií by sa mali uplatniť aj v dopravnej politike Slovenskej republiky.

Záver

Doprava vždy bola a aj v súčasnosti je dôležitým prvkom hospodárstva krajín. V minulosti poháňal rozvoj dopravy predovšetkým obchod, doprava a obchod sa navzájom dopĺňali. S príchodom veľkých spoločenských zmien v období priemyselnej revolúcie nastal výrazný rast hospodárstva a keďže jedným z výsledkov priemyselnej revolúcie bol nový výkonný druh dopravy, železnica, tá sa do tohto procesu významnou mierou zapojila. Železnica a hospodárstvo sa navzájom ovplyvňovali.

Doprava má vplyv na regionálny rozvoj aj v súčasnosti, avšak už nie taký veľký ako železnica v 19. storočí. Zároveň možno vyvodiť záver, že doprava a dopravná infraštruktúra môže na socio-ekonomický rozvoj regiónov vplývať pozitívne i negatívne.

Zoznam použitej literatúry

- [1] BRAY, J. (1992): The Rush for Roads: a road programme for economic recovery? Transport 2000, London 1992
- [2] HONS, J. (1975): Dejiny dopravy na území ČSSR, Alfa, Bratislava, p.310
- [3] HORŇÁK, M. (2004): Rozmiestnenie obyvateľstva vzhľadom k železničnej sieti SR ako jeden z argumentov pre podporu rozvoja osobnej železničnej dopravy, In: Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae, Geographica 45, Bratislava, pp. 27 – 37
- [3] Impact of Transport Infrastructure Investment on Regional Development, OECD 2002 dostupné na <http://www.cemt.org/pub/pubpdf/JTRC/02RTRinvestE.pdf>
- [4] KUNC, J., KRYLOVÁ, V.: Železniční doprava a regionální rozvoj v České republice – minulost či skutečnost? . In: Národohospodářský obzor, Brno, p.11 dostupné na http://www.econ.muni.cz/railway/storage/1161190712_sb_nrodohospodskobzor-lnek-kunc.pdf
- [5] KURFÜRST, P. (1999): Jak dálnice (ne)prospívají regionálnímu rozvoji, ČS dopravní klub, Brno dostupné na http://dopravniklub.ecn.cz/texty_dalnice.shtml
- [6] MARADA, M., KVĚTOŇ, V., VONDRÁČKOVÁ, P. (2006): Železniční doprava jako faktor regionálního rozvoje. In: Národohospodářský obzor 4-2006, Brno, pp. 51-59
- [7] ROSIK, P.: Infrastruktura transportu jako czynnik rozwoju regionalnego
- [8] WHITELEGG, J. (1994): Roads, jobs and the economy. Greenpeace, London