

UNIVERZITA KOMENSKÉHO V BRATISLAVE

Prírodovedecká fakulta

Katedra humánnej geografie a demogeografie

**Diaľničná sieť Slovenska
a regionálny rozvoj**

Diplomová práca

Michal BABJAK

Študijný odbor 4.1.35 Geografia

Vedúci diplomovej práce: Mgr. Marcel Horňák, PhD.

BRATISLAVA 2009

Prehlásenie

Čestne prehlasujem, že som predloženú diplomovú prácu spracoval samostatne s použitím uvedenej literatúry a ďalších informačných zdrojov.

V Bratislave, 25.7.2009

.....
Podpis autora práce

Pod'akovanie

Chcel by som pod'akovať všetkým, ktorí mi akýmkoľvek spôsobom pomohli pri spracovaní tejto diplomovej práce. Moje pod'akovanie patrí najmä vedúcemu diplomovej práce, Mgr. Marcelovi Hornákovi, PhD., za námety, literatúru, usmernenie a cenné nápady pri vytváraní a záverečnom spracovaní tejto práce; Ďalej by som chcel pod'akovať Mgr. Slavomírovi Ondošovi, za ochotu, poskytnuté rady a literatúru; a Mgr. Miroslave Kotrasovej za pomoc pri finalizácii tejto práce.

ABSTRAKT

Michal Babjak: Diaľničná sieť Slovenska a regionálny rozvoj

Univerzita Komenského v Bratislave, Prírodovedecká fakulta, Katedra humánnej geografie a demogeografie

Diplomová práca, 88 strán, 11 príloh, 2009

Regionálny rozvoj je komplexný jav a ovplyvňuje ho množstvo faktorov. Za jeden z nich je považovaná aj doprava, dnes najmä v podobe diaľnic a rýchlostných komunikácií. Do výstavby diaľnic smerujú každoročne obrovské sumy financií, no ich prínos pre regionálny ekonomický rast je len ťažko identifikovateľný. Primárne benefity v podobe dostupnosti a bezpečnosti, sú hodnotovo merateľné, no v prípade sekundárnych benefitov to nie je také jednoznačné. Je preto nevyhnutné, čo najviac preniknúť do komplexnosti vzťahu dopravnej infraštruktúry a regionálneho rozvoja, aby sme pochopili jeho fungovanie. Pochopenie tohto vzťahu nám umožní vykonať potrebné opatrenia, aby sme zabezpečili očakávané pozitívne benefity. V opačnom prípade môže dôjsť k opačnému efektu a regionálne rozdiely za zväčšia. Na Slovensku v súčasnosti stále prebieha výstavba diaľničnej osi územia, je preto užitočné zhodnotiť aký vplyv majú diaľnice a doprava na jednotlivé regióny.

Kľúčové slová: Dopravná infraštruktúra, diaľnice, dostupnosť, regionálny rozvoj, ekonomický rast

ABSTRACT

Michal Babjak: Highway system of Slovakia and regional development

Comenius University in Bratislava, Faculty of Natural Sciences, Department of Human Geography and Demogeography

Diploma thesis, 88 pages, 11 supplements, 2009

Regional development is complex phenomenon and is influenced by many factors. Transportation is considered to be one of them, mostly in the shape of highways and speedways. Vast expenses are spent on building highways every year, but it is difficult to identify their asset to the regional development. Primary benefits in the shape of accessibility and security are measurable by the value, but it is not so unambiguous in the case of secondarily benefits. Therefore, deep insight into the complexity of relationship between traffic infrastructure and regional development is indispensable for being able to understand how this relationship works. Understanding this relationship allows us to take necessary measures so we can assign expected positive benefits. Otherwise, opposite effect can arise and regional differences increase. Nowadays, building of highway axis of the country is still going on and for that reason, evaluation of influence of highways and transportation on individual regions is useful.

Key words: traffic infrastructure, highways, accessibility, regional development, economic growth

OBSAH

ÚVOD	7
1. ZHODNOTENIE LITERATÚRY	9
2. METODICKÉ POZNÁMKY	12
3. DOPRAVNÁ INFRAŠTRUKTÚRA	13
3.1 Črty dopravnej infraštruktúry	13
3.2 Efekty dopravnej infraštruktúry	14
4. DOPRAVNÁ INFRAŠTRUKTÚRA A DOSTUPNOSŤ	17
5. DOPRAVNÁ INFRAŠTRUKTÚRA A REGIONÁLNY ROZVOJ	20
5.1 Pôsobenie dopravnej infraštruktúry na regióny	20
5.2 Teórie pôsobenia dopravnej infraštruktúry na regionálny rozvoj	22
5.3 Výstavba diaľnic, firmy a zamestnanosť	24
5.4 Vzťah ekonomickej prosperity a cestnej infraštruktúry	25
5.5 Príklady zo zahraničia	26
5.6 Výstavba diaľnic a nedostatok informácií	28
5.6.1 Zložitosť a kauzalita	29
5.7 Limitujúce faktory regionálneho rozvoja	29
6. NEVYHNUTNÉ PODMIENKY	31
6.1 Nevyhnutné podmienky vedúce k regionálnemu rozvoju a k využitiu benefitov dopravnej infraštruktúry	31
6.2 Úrovně pôsobenia dopravných investícií	33
6.2.1 Celoštátna úroveň	33
6.2.2 Regionálna úroveň	34
6.2.3 Lokálna úroveň	34
7. Oddelenie transportu od ekonomického rastu	36
8. REALITA NA SLOVENSKU	38
8.1 Vývoj a špecifiká dopravnej infraštruktúry na Slovensku	38
8.2 Vývoj diaľničnej siete na Slovensku	44
8.3 Vývoj a súčasný stav regiónov na Slovensku	46

9. DOSTUPNOSŤ DIALNIC A RÝCHLOSTNÝCH CIEST NA SLOVENSKU	48
9.1 Parametre dostupnosti	48
9.2 Zhodnotenie dostupnosti	49
10. INDIKÁTORY REGIONÁLNEHO ROZVOJA	54
10.1 Dlhodobá nezamestnanosť	54
10.2 Priemerná mesačná mzda	60
10.3 Miera podnikateľskej aktivity	67
10.4 Počet podnikov na 1000 obyvateľov	73
10.5 Hrubý obrat priemyslu na 1 obyvateľa	75
10.6 Stručné zhodnotenie	77
ZÁVER	79
SUMMARY	81
ZOZNAM POUŽITEJ LITERATÚRY	84
ZOZNAM PRÍLOH	88

ÚVOD

Z úst najvyšších predstaviteľov štátu, medzinárodných organizácií často počujeme rôzne frázy a argumenty o výhodnosti diaľnic a o ich „blahodarných“ účinkoch na ekonomiku regiónov, ktoré spájajú. Plány Európskej únie na vybudovanie niekoľko tisíc kilometrov nových diaľnic argumentujú zamestnanosťou a medzinárodnou konkurencieschopnosťou úplne rovnako ako slovenská vláda vo svojich strategických dokumentoch v oblasti cestnej výstavby. Takéto a podobné tvrdenia vytvárajú v spoločnosti všeobecnú mienku, že diaľnice sú dobré a prínosné. Je však takáto argumentácia na mieste? Majú výstavba diaľnic a diaľnice samotné, či investície do cestnej (dopravnej) infraštruktúry vo všeobecnosti naozaj tak silnú schopnosť byť motorom regionálneho ekonomického rozvoja za akýchkoľvek podmienok?

Vedci sa už takmer 30 rokov zaoberajú týmito a podobnými otázkami a dosiaľ neprišli k jednoznačnému záveru. Potenciálna schopnosť investícií do diaľničnej (dopravnej) infraštruktúry produkovať dopravné benefity, ako úspora času a zvýšenie bezpečnosti, nie je spochybnená. Debata je však o tom, či existujú dodatočné benefity z týchto investícií, všeobecne známe ako benefity ekonomického rozvoja, a ak áno, ako ich merať. Je to práve dodatočnosť a merateľnosť týchto predpokladaných benefitov, na ktoré sa vedci zameriavajú. Neschopnosť náležite identifikovať a zmerať tieto údajné rozvojové benefity môže vyústiť do zlého odhadu benefitov, a môže nastať riziko uskutočnenia zlých projektov. Pojmy ekonomický rozvoj a ekonomický rast pokrývajú dlhodobé zvyšovanie ekonomickej aktivity, ktoré môže byť pripísané k týmto špecifickým investíciám, a ktoré môže byť poukázané ako prírastok priamych dopravných benefitov ale nie priamo ich skapitalizovanej hodnoty.

Vo svojich prácach a výskumoch vedci často narazili na príklady z praxe, kedy výstavba diaľnic a ich následky nielenže nepriniesli očakávané výsledky, ale práve naopak, ešte zhoršili existujúcu ekonomickú situáciu regiónu. Tieto zistenia tak jednoznačne ukazujú, že takto zjednodušené chápanie ekonomiky nemôže byť kľúčom k zvyšovaniu zamestnanosti ani k sociálnemu, či ekonomickému rozvoju (regiónu).

Na Slovensku v súčasnosti stále prebieha výstavba základnej diaľničnej osi Bratislava-Košice v podobe D1, ktorú dopĺňajú existujúce a plánované úseky diaľnic (D2-D4) a rýchlостných ciest (R1-R8). Slovenská vláda však nedisponuje alebo minimálne

neprezentuje (ak existujú, s najväčšou pravdepodobnosťou nie) projekty ich ekonomického prínosu a dopadov na regióny.

Predmetom tejto práce je snaha priblížiť vzťah medzi dopravnými investíciami, dostupnosťou a regionálnym rozvojom. Cieľom práce je porovnať súčasný stav dostupnosti regiónov predovšetkým k súvislej diaľničnej sieti a zároveň na základe vybraných ukazovateľov zhodnotiť regionálny vývoj na Slovensku v období rokov 1997 – 2007 a odhadnúť tak mieru vplyvu diaľnic na regionálny rozvoj na Slovensku.

1. ZHODNOTENIE LITERATÚRY

Vplyvu diaľničnej výstavby na regionálny rozvoj v hlbších dimenziách sa na Slovensku venuje menšia časť autorov. Donedávna sa slovenskí autori problematike vzťahu dopravnej infraštruktúry a regiónov venovali len celkovo, väčšinou v prípade komplexnej analýzy regiónov na Slovensku, napr. Buček (2003), Korec (1997, 2005), Ira a kol. (2005), Tvrdoň (2002), Rajčáková, Švecová (2002), Korec, Ondoš (2004, 2006, 2007, 2008) a i.

Za posledných 10 rokov, však nastáva obrat a čoraz väčšie množstvo autorov (vrátane geografov) sa venuje aj problematike regiónov a dopravnej infraštruktúry. Ide predovšetkým o štúdie analyzujúce dostupnosť regiónov, miest, obcí k rôznym druhom dopravy a stupňa hierarchie (napr. Horňák 2003, 2005, 2008; Tolmáči 2002; Michniak 2003;), ale napr. aj vplyv diaľnice na aktivity v hl. meste Bratislava (Korec, Džupinová, Halás).

Na Slovensku, nielen v geografickej obci, má tradične silné postavenie hodnotenie vývoja hospodárskej úrovne regiónov, súvisiacich s transformačným procesom a vstupom globalizácie (Falťan, Pašiak 2004; Korec et al. 1997; Korec 2005; Korec, Ondoš 2004, 2006, 2007, 2008; Džupinová et al. 2008, Rajčáková, Švecová 2002; Tvrdoň 2006 a i.). Sú to práce z množstvom cenných údajov, rozsiahlejších analýz a vhodným námetom pri spracovávaní tematiky stavu regiónov na Slovensku.

Ohľadom hlbších analýz vzťahu diaľnic a regiónov, skúmaní kauzality diaľnic na regionálny vývoj a hľadanie teoretického rámca tohto vzťahu je nevyhnutné siahnuť po zahraničnej literatúre a inak tomu nie je ani v tejto práci. Vedci, predovšetkým z britských, holandských a nemeckých univerzít skúmajú tento vzťah už takmer 30 rokov a vydali množstvo teoretických a empirických prác. Za najprínosnejšie v tejto oblasti možno považovať práce týchto autorov: Banister a Berechman 2001; Bruinsma a Rietveld 1998; Vickerman 2001; Rephann 1993; Whitelegg 1994. Treba poznamenať, že práce týchto autorov čerpajú poznatky z rozvinutých západoeurópskych diaľničných systémov, preto najmä empirické práce (napr. Hey 1996; Bray 1992) poukazujú na iné závery sledovaného vzťahu, ako je tomu v prípade Slovenska. Ich poznatky sú však nesmiernym prínosom najmä pri ďalšom plánovanom vývoji diaľničnej siete Slovenska.

Marada, Květoň, Vondráčková, to je pomerne úspešná trojica autorov Masarykovej univerzity, ktorý sa vo svojich prácach zameriavajú na hodnotenie dopravy ako faktora regionálneho rozdiela a pri svojich poznatkoch sa dokonca pokúšajú o tvorbu štúdií hodnotiacich dopad plánovanej, či prebiehajúcej výstavby dopravnej infraštruktúry na budúci rozvoj regiónov. Najmä vzhľadom na jazykovú príbuznosť, ale aj inovatívnosť v tejto problematike ide o prínosnú literatúru pre „našince“.

Najnovšie, zo slovenských autorov, sa priamo hlbšou analýzou vzťahu diaľnic a regionálneho rozvoja na Slovensku zaoberá Pšenka.

Pri hodnotení hospodárskej (ekonomickej) a sociálnej úrovne regiónov Slovenska sú prínosné práce Tvrdóna (2004) a Rajčákovej a Švecovej (2002). Pokúsili sa o komplexné hodnotenie regiónov a autori použili väčší počet ukazovateľov, ktoré zoskupili do skupín - Ukazovatele zamestnanosti obyvateľstva a trhu práce (počet pracovníkov v odvetviach národného hospodárstva na 100 obyvateľov, miera nezamestnanosti, miera podnikateľskej aktivity, index progresivity ekonomickej štruktúry a pod.), Ukazovatele produkčnej výkonnosti (hrubý obrat priemyslu na 1 obyvateľa, resp. tržby za vlastné výkony a tovar v priemysle na 1 obyvateľa, tržby za predaj maloobchodu a služieb na 1 obyvateľa, stavebná produkcia na 1 obyvateľa, obstarané investície na 1 obyvateľa, priemerná mesačná mzda), Demografický ukazovateľ (prirodzený, migračný a celkový pohyb obyvateľstva, index starnutia obyvateľstva, index ekonomickej zaťaženia obyvateľstva, index vzdelanostnej úrovne obyvateľstva), Ukazovateľ infraštruktúrnej vybavenosti územia (percento napojenia sídiel na kanalizačnú a vodovodnú sieť, počet lôžok v zdravotníckych zariadeniach na 100 obyv., hustota cestnej siete vyjadrená pomocou ukazovateľa tzv. redukovanej dĺžky diaľnic a ciest 1.a 2. triedy/km²). Ide o komplexné, časovo náročné analýzy, ktoré však boli inšpiráciou pri tvorbe tejto diplomovej práce.

V poslednom období treba vyzdvihnúť najmä prácu Korca a Ondoša (2004, 2007, 2008), ktorí pri svojich analýzach ekonomického rozvoja jednotlivých oblastí Slovenska používajú ako základné územné jednotky funkčné mestské regióny (FMR) identifikované Bezákovi (1990, 2000) ako varianta FMR 91-A. Vzhľadom na štatistické dáta zisťované za okresy, boli autori nútení odkloniť sa od originálnej sústavy 51 FMR varianty 91-A a pracovať len so 49 základnými územnými jednotkami limitovanými vhodným

zlučovaním administratívnych jednotiek (okresov) do geograficky prirodzenejších útvarov – FMR.

Pri analýze diaľničného systému sú nevyhnutné údaje aj o samotných diaľniciach. Aktuálne a úplné informácie predovšetkým o plánoch, výstavbe, dokončení, sprístupnení a iné, často nie sú dobre dostupné, či logicky spracované. Najmä v prípade dopravnej infraštruktúry na Slovensku sú neoficiálne zdroje (v práci použité napr. highways.sk, dialnice.info, imh.sk a pod.) oveľa bohatším a cennejším zdrojom dát a informácií, než oficiálne stránky správcu, štátneho rezortu a pod.

2. METODICKÉ POZNÁMKY

V súčasnosti možno v súlade s Korcom (2005) povedať, že za rozhodujúci prvok dopravnej infraštruktúry je dnes všeobecne považovaná diaľnica, resp. rýchlostná komunikácia. V tejto práci budeme za diaľnice považovať diaľnice aj rýchlostné cesty, pretože ich kapacita je takmer rovnaká, rýchlostný limit tiež a sú spoplatňované spoločne.

Potrebné informácie ohľadom diaľnic a rýchlostných komunikácií pochádzajú z internetu, najmä zo servera highways.sk, čiastkové doplňujúce informácie boli čerpané zo servera správcu diaľnic na Slovensku ndsas.sk a fóra dialnice.info.

Pri hodnotení dostupnosti práca vychádza z dát získaných programom AUTOPLAN Automapa, voľne dostupnom na www.acory.sk. Časť dát potrebných pri analýze dostupnosti bola získaná zo servera viamichelin.com. Jednotlivé parametre sú definované v kapitole Dostupnosť.

Pri hodnotení hospodárskej výkonnosti regiónov, boli použité štatistické údaje Ústredia práce, sociálnych vecí a rodiny (ÚPSVAR) a údaje regionálnych štatistík zo Štatistického úradu Slovenskej Republiky. Použité indikátory sú definované v kapitole Regióny.

Pri výbere teritoriálnej úrovne analýzy som vychádzal 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 som však po vzore HORŇÁKA urobili dve úpravy: vytvoril som 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 existujúcim príslušným okresom bez zmien hraníc. Keďže som sa však vyššie uvedeným krokom vzdialil od pôvodného územného rozdelenia na okresy, odporúča HORŇÁK používať neutrálnejší termín „región“.

3. DOPRAVNÁ INFRAŠTRUKTÚRA

Dopravná sústava a jej časti tvoria súčasť štruktúry urbanizovaného priestoru (RAKŠÁNYI, 1997). Urbanizované prostredie, charakterizované primárnou, sekundárnou, terciárnou a kvartérna sférou, má tieto rozložené v území a navzájom pospájané rôznymi dopravnými systémami, či druhmi dopravy, bez ktorých by urbanizované prostredie nežilo. Potreba premiestňovania seba, iných, tovarov, či služieb dali podnet na vznik sídlisk rôznej veľkosti. Doprava to nielen umožnila, ale podmieňovala aj rozvoj celých oblastí, pričom rozhodujúcim tu bola väzba na prírodné bohatstvo, výhodná poloha na križovatkách obchodných ciest pri prechodoch cez rieky, horské priesmyky, či pri prístavoch a iné.

Dopravná infraštruktúra vo svetovom merítku tak dnes slúži k zvládnutiu prepravných úloh v komplexnom zmysle, k národným hospodárskym obehom a rovnako i v medzinárodnej hospodárskej spolupráci štátov. Stupeň prepojenia podľa WITTa (1982) odpovedá stupňu hospodárskeho vývoja a je súčasne meradlom. Každý sídelný útvar v území je dnes totiž prepojený aspoň cestnou komunikáciou na iný sídelný útvar. A práve kvalita prepravy z regiónu do sídelného útvaru a medzi regiónmi je závislá od kvality dopravného systému(ov). Pri neustále zvyšujúcej sa automobilizácii sa teda v cestnej infraštruktúre dostávajú ku slovu diaľnice.

Diaľnice majú v dopravnej sieti ako i v ekonomickom a sociálnom vývoji regiónov osobitú úlohu a zvláštny význam. Hierarchicky ide o najvyššie cestné prepojenie, cestnú stavbu, pričom 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.

3.1 Črty dopravnej infraštruktúry

Infraštruktúra je súhrn základných zariadení a inštitúcií spoločne s ich zabezpečením, ktoré poskytuje služby nevyhnutné pre patričné fungovanie hospodárstva vo vzťahu k určitej oblasti alebo sfére činností (GRYWACZ, 1983). Je nesporné že každá

ekonomika funguje tým racionálnejšie, čím lepšie je vybavená zložkami infraštruktúry.

Základnou zložkou spoločensko-ekonomickej infraštruktúry jednotlivých štátov alebo oblastí sú dopravné zariadenia a inštitúcie, umožňujúce výmenu informácií, tovarov, služieb a ľudí v spoločenskom procese sociálno-ekonomického rozvoja. Infraštruktúra vytvára podmienky náležitého fungovania hospodárstva a podnecuje jeho rozvoj. Infraštruktúra dopravy zabezpečuje väzby v teritoriálnom priereze a sceľuje jej jednotlivé prvky: osídlenie, výrobu a prírodné strediská, spája miesta ponuky s miestami dopytu, umožňuje teritoriálnu deľbu práce a z nej vyplývajúce výrobné kooperácie, ako i využívanie hospodárskych a spoločenských hodnôt prírodného prostredia.

Infraštruktúrne zariadenia sú súhrnom nevyhnutných investícií otvárajúcich a sprístupňujúcich územie pre jeho hospodársky rozvoj bez ohľadu na to, kedy budú investície realizované. Oproti tomu nedostatočné vybavenie infraštruktúry brzdí rozvoj hospodárstva a môže sa dokonca stať bariérou jeho rozvoja. Bez určitej minimálnej infraštruktúry dopravy je nemožné investovať do iných oblastí hospodárstva (GRYWACZ, 1983). Často sa zisťujú dôsledky až nedostatočne rozvinutej infraštruktúry, ktoré sa prejavia takou formou, že v podstate úplne zabrzdí úroveň spoločensko-ekonomického rastu štátu alebo regiónu. Celá história materiálnej kultúry je dôkazom priority dopravných ciest a bodov pri rozvíjaní výrobných síl. Neexistuje totiž možnosť vývoja zmeny a výroby bez existujúcej a náležite fungujúcej dopravy, limitovanej rozvojom jej infraštruktúry. Ako poznamenala MEDELSKÁ (1997), doprava, často definovaná ako služba spoločnosti, sa ukazuje, že je nielen službou, ale je život podmieňujúcim článkom urbanizovaného priestoru.

3.2 Efekty dopravnej infraštruktúry

Podľa GRYWACZA (1970), efekty, ktoré vytvára infraštruktúra dopravy, môžu byť hodnotovo merateľné a aj rýchlo pociťované (napr. úspory získané z titulu zníženia nákladov dopravy, zvýšenie bezpečnosti dopravy, zvyšovanie prevádzkovej rýchlosti a pod.) alebo obtiažne hodnotovo merateľné (napr. lepšia bilancia voľného času cestujúcich a pod.).

Do efektov ťažko hodnotovo merateľných, ale s veľkým a uznávaným spoločensko-ekonomickým významom, je podľa GRYWACZA (1970) potrebné zahrnúť:

- spoločensko-ekonomickú aktivizáciu územia, najmä málo rozvinutých,
- otvorenie a sprístupnenie nových trhov pre vývoz i dovoz,
- rozvoj tranzitu
- nárast deľby a kooperácie práce
- uvoľnenie zásob pracovnej sily z oblasti prebytkových do oblasti deficitných,
- rozvoj turistiky a rekreácie
- otvorenie a rozšírenie prístupu do iných kultúrnych oblastí.

Podľa IMMERGLUCHA (1993): In MEDELSKÁ, 1997; môže dobrá dopravná infraštruktúra existujúca v území ovplyvniť:

- samostatný výrobný proces
- objem vstupov do výroby
- produktivitu podnikania v území

Podľa IVANIČKU (1996): In MEDELSKÁ, 1997; každý vložený dolár v USA do verejných investícií vyvoláva dodatkové investície súkromných podnikateľov v tomto priestore vo výške 0,45 USD. Podobne podľa EBERTSA (1990): In MEDELSKÁ, 1997; 1%-ný rast hodnoty verejnej infraštruktúry vedie k 0,54%-nému rastu zamestnanosti v danom regióne, ale i každý nárast sídelného útvaru vedie k rastu úspor nákladov na koordináciu práce jedného podniku s inými. Ak je v sídelnom útvare veľa výrobných a spolupracujúcich organizácií, potom úspora na koordináciu spolupráce závisí od kvality dopravných prepojení a zníženia časových strát na prepravu.

Vedľa priaznivých efektov, vyplývajúcich z rozvoja ekonomickej infraštruktúry dopravy, vyvoláva jej rozvoj i určité nepriaznivé spoločensko-ekonomické následky. Základným nepriaznivým následkom je podľa GRYWACZA (1983) veľká fondová a investičná náročnosť ekonomickej infraštruktúry dopravy, ktorá významne zaťažuje národný dôchodok jednotlivých štátov. GAUTHIER (1970): In MARADA, KVĚTOŇ, VONDRÁČKOVÁ, 2006; vníma ako negatívum aj relatívne malú návratnosť nákladov do nej vložených. Medzi iné nepriaznivé efekty rozvoja infraštruktúry je možno zahrnúť i negatívne pôsobenie na prírodné prostredie, zmenšovanie rozsahu pôdy pre

poľnohospodárstvo a lesníctvo, znečisťovanie prostredia narastajúcimi emisiami splodín a únikom olejov, nadmerný hluk, zníženie hladiny vody v dôsledku regulácie riek pre dopravné účely a podobné negatívne vplyvy, ktorých dôsledkom je nárast ohrozenia až narušenie ekologickej stability.

Akokoľvek je náročný prepočet efektov a strát, efekty plynúce z dopravnej infraštruktúry značne prevyšujú straty, ktoré nesie národné hospodárstvo v dôsledku jej nedostatočného rozvoja. Zanedbanie jej rozvoja má vplyv na zníženie efektívnosti ostatných článkov, a tým celého národného hospodárstva. Často sa stáva, že vhodne vybudovaná dopravná infraštruktúra pozitívne vplýva na fungovanie hospodárstva, no GRYWACZ (1983) uvádza, že často je tu aj závislosť opačná, kedy má hospodárstvo vplyv na rozvoj a fungovanie dopravy a tým aj jej infraštruktúry

Každopádne, nedocenenie významu rozvoja dopravnej infraštruktúry, jej málo dynamický rozvoj v pomere k iným článkom a prepravným potrebám oslabuje následne možnosť rozvoja iných odvetví národného hospodárstva.

4. DOPRAVNÁ INFRAŠTRUKTÚRA A DOSTUPNOSŤ

Dostupnosť je jedným z kľúčových pojmov zmieňovaných v súvislosti s problematikou vidieckych a periférnych oblastí. Proces koncentrácie obslužných, výrobných a ďalších aktivít získal v období transformácie na dynamike a bude naďalej prehĺbovať rozdiely medzi jadrami a periférnymi (väčšinou vidieckymi) oblasťami. Pri nedostatku pracovných príležitostí a absencii základných služieb v mieste bydliska je pre obyvateľstvo čím ďalej, tým viac nevyhnutné za týmito cieľmi dochádzať a dostupnosť týchto cieľov sa stáva jednou z najdôležitejších podmienok života vo vidieckych oblastiach.

V zmysle nevyhnutnosti realizovať cesty za základnými potrebami, je dopyt po dostupnosti vo vidieckych oblastiach v podstate vyšší než v mestách, kde je široká ponuka dopravných možností. Naopak z hľadiska počtu osôb je dopyt v riedko osídlených vidieckych oblastiach nízky a spôsobuje stratovosť obslužnosti verejnou dopravou.

Dostupnosť má dve dôležité dimenzie (HEY, 1996): časovú dostupnosť ako miera rýchlosti a kvality dopravného napojenia regiónu a dostupnosť príjmov obyvateľstva a celého regiónu ako miera kúpyschopnosti (s touto formu hodnotenia dostupnosti nezvykneme prichádzať často do styku, väčšinou je uvádzaná v hospodárskej úrovni regiónov, či skôr obyvateľstva k príslušnému regiónu). Obvykle sa ako jednotka dostupnosti používa cestná vzdialenosť, tá sa však stáva jednotkou čím ďalej, tým menej spoľahlivou. Jedným z dôvodov je možnosť použitia rôznych druhov dopravy, či ich kombinácia. V dnešnej dobe sa teda časové vyjadrenie dostupnosti stáva podstatnejšie než dostupnosť kilometrová. Či už ide o priemyselné závody (just-in-time), dochádzka do zamestnania alebo dochádzka za službami a to ako v prípade periférnych oblastí, tak aj mestských aglomeráciách. Ako už bolo spomenuté najdôležitejším sa stáva čas. Spolu s tým sa však vynára otázka, či jednotlivci alebo skupina jednotlivcov využijú dodatočný čas (získaný redukciou času potrebného na prepravu, čo bolo dôsledkom investícií do infraštruktúry) na oddych alebo ďalšiu prácu.

Možno predpokladať, že klesajúca kvalita obslužnosti periférnych oblastí verejnou dopravou je stále častejšie nahradzovaná individuálnou automobilovou dopravou. Táto tendencia by sa mala prejavovať na vývoji automobilizácie, ktorá by z uvedených dôvodov mala byť v riedko osídlených oblastiach vyššia. Tento vzťah zistil už Nutley vo svojich

štúdiách o vidieckych oblastiach v Británii a USA (1996) a v Austrálii (2003) a naznačujú ho analýzy situácie v Čechách (Marada 2003a). Vyššiu automobilizáciu je však možné očakávať aj v „bohatých“ metropolitných oblastiach. Príčiny vyššej automobilizácie sú však v oboch oblastiach odlišné. Zatiaľ čo v prípade riedkeho vidieckeho osídlenia vyplýva z nevyhnutnosti zaistenia základných životných potrieb (problém dostupnosti), druhý prípad je podmienený vyššou ekonomickou úrovňou miest. Preto sa obe kategórie budú pravdepodobne líšiť kvalitou vozového parku. (Marada, Květoň 2008)

Dostupnosť bola zvyčajne vnímaná ako vplyv jednej novej linky na sieť ako celok. Ale mnohé investície sú doplnujúce, takže súťaž v skutočnosti nastáva medzi systémami, nie jednotlivými linkami (BANISTER a BERECHMAN, 2001). Preto by dostupnosť nemala byť vnímaná ako zmeny ku ktorým dochádza v jednom systéme (napr. železnici) ale ako nová súťažná pozícia systému vo vzťahu k ostatným systémom (napr. ceste). Preto je logické mať viac „používateľov“ pripájajúcich sa k sieti a používajúcich ju. Tento argument však často zlyháva v prípade periférnych riedko osídlených oblastiach, kde počet „používateľov“ pripájajúcich sa k sieti je príliš malý na to, aby sem smerovali investície do dopravnej infraštruktúry, čím sa tieto regióny stávajú ešte viac polarizované.

Obmedzená mobilita je potom považovaná za jednu z dimenzií, ktoré môžu potenciálne vytvárať predpoklady pre nárast sociálnej exklúzie (Kenyon et al. 2002), pričom za faktor nízkej mobility obyvateľstva vedúcej k sociálnej exklúzii sa považuje okrem zlého cestného spojenia v odľahlých regiónoch tiež nízka vybavenosť domácností osobných automobilov a nedostatočnú sieť verejnej hromadnej dopravy.

Zhodnotenie priestorových rozdielov vo vybavenosti dopravnou infraštruktúrou je zložitá a komplexná problematika, v ktorej hrá úlohu veľké množstvo faktorov, vrátane geografickej polohy, prírodných pomerov, historického vývoja, ekonomických ukazovateľov, využitia krajiny, osídlenia. Dopravná infraštruktúra je mozaikou značného počtu prvkov líniového a bodového charakteru (dopravné siete, letísk, prekladiská, stanice, čerpacie stanice, plavebné komory, prvky statickej dopravy, hraničné priechody atď.) Všetky tieto zložky charakterizuje rôzna kvalitatívna úroveň a nerovnomernosť v ich priestorovej distribúcií, ktorá následne vplýva na úroveň jednotlivých regiónov. Hierarchicky najvyššie prvky dopravnej infraštruktúry sa viažu na sídla najvyššej hierarchickej úrovne, s klesajúcim významom sídiel klesá spravidla i hierarchická úroveň

komunikácií, ktorými sú prepojené (Hornák et al. 2008). Ak v prípade Slovenska k tomu pridáme špecifiká georeliéfu, pravdepodobne práve dostupnosť sa môže javiť ako limitujúcim prvkom regionálneho rozvoja

5. DOPRAVNÁ INFRAŠTRUKTÚRA A REGIONÁLNY ROZVOJ

Názory ekonómov a geografov na úlohu dopravnej infraštruktúry v regionálnom rozvoji nie sú napriek ich dlhej dobe skúmania tejto problematiky, jednotné. Niektorí (napr. Siccardi) považujú dopravnú infraštruktúru za zmienený katalyzátor ekonomického rozvoja, iní – väčšina súčasných autorov (napr. Rephann 1993, Banister a Berechman 2001, Marada, Květoň, Vondráčková 2006) - ju chápu ako nutnú, avšak nepostačujúcu podmienku tohto rozvoja. V dôsledku tejto nejednotnosti názorov sú dopravnej infraštruktúre pripisované pozitívne, ako aj neutrálne a negatívne vplyvy na regionálny rozvoj.

V súčasnosti sa však skôr stretávame s kritickým pohľadom na preceňovanú úlohu dopravnej infraštruktúry v regionálnom rozvoji. Tento názor sa prejavuje najmä v anglosaskej literatúre, a to už zhruba posledných 15 rokov. Na Slovensku stále prevláda predstava, že zlepšenie, či vybudovanie novej infraštruktúry má automaticky výhradne významné pozitívne dopady na svoje okolie.

5.1 Pôsobenie dopravnej infraštruktúry na regióny

Pôsobenie dopravnej infraštruktúry na regionálny rozvoj je možné rozčleniť podľa niekoľkých rôznych spôsobov. Najčastejšie uvádzaným je kategorizácia podľa BRUINSMA a RIETVELD (1998): in MARADA, KVĚTOŇ, VONDRÁČKOVÁ, 2006; na vplyvy *priame* a *nepriame* a na *distribučné*, *generatívne* a *odsávacie* efekty dopravnej infraštruktúry.

Medzi *priame* efekty zaraďujú pôsobenie vznikajúce využívaním komunikácie, jej údržbou a obsluhou. Túto skupinu delia na vplyvy krátkodobé (efekty spôsobené samotnou výstavbou či zlepšovaním infraštruktúry) a na druhej strane efekty v podobe úspory paliva a času pri využívaní, či vplyv na životné prostredie (exhaláty, hluk, prašnosť a pod.). Domnievam sa však, že hovoriť o krátkodobosti v prípade zlepšovania infraštruktúry, je sporné, nakoľko pri zlepšovaní dopravnej infraštruktúry, dnes najmä v podobe diaľnic a rýchlostných komunikácií, sa ráta práve s ich dlhodobými dopadmi a výkonnosťou a v tomto duchu sú aj budované.

. *Nepriame* efekty BRUINSMA a RIETVELD (1998) zahŕňajú dlhodobé vplyvy dopravy, ktoré sú ďalej členené podľa charakteristiky, ktorú ovplyvňujú. Ako

najvýznamnejšie *nepriame* efekty sa označujú vplyvy na: produktivitu regionálnej ekonomiky, kvalitu pracovnej sily, lokalizáciu firiem, chovanie domácností a cenu pôdy. Podľa autorov, produktivita firiem je ovplyvnená poklesom dopravných nákladov a tiež ľahším transportom hotových výrobkov. Tieto zmeny umožňujú firmám expanziu a využívanie úspor z rozsahu, čo sa prejaví ako ďalší nárast produktivity. Dopravná infraštruktúra teda umožňuje lepšie fungovanie trhu a v prípade značného poklesu dopravných nákladov môže zo zlepšenej infraštruktúry profitovať aj periféria.

Vplyv dopravnej infraštruktúry na trh práce sa prejavuje na jednej strane príchodom nových firiem do regiónu, na druhej strane možným poklesom produkcie miestnych podnikov v dôsledku nárastu konkurencie z okolitých vyspelejších regiónov. Bez flexibilnej pracovnej sily, t. j. bez ochoty pracovníkov absolvovať rekvalifikačné kurzy, či dochádzať za prácou na dlhšiu vzdialenosť, by mohli negatíva novej dopravnej infraštruktúry výrazne prevýšiť nad dopadmi pozitívnymi.

Ďalším *nepriamym* vplyvom je ovplyvňovanie migračných prúdov. V periférnych regiónoch, v ktorých vybudovanie infraštruktúry má za následok významné zlepšenie dopravnej dostupnosti, sa môže najprv zvýšiť dochádzka za prácou, ktorú postupne nahradí emigrácia do ekonomicky silnejších regiónov. Naopak, v širšom zázemí metropol sa prejavuje opačný efekt – suburbanizácia. Zlepšenie dopravnej dostupnosti, a tým pádom skrátenie doby dochádzky do centra, vedie k rozšíreniu zázemia ďalej od mestského regiónu.

Posledným *nepriamym* dopadom, ktorý RIETVELD a BRUINSMA (1998) uvádzajú, je cena pôdy. Cena pozemkov môže v dôsledku pôsobenia novej infraštruktúry rásť, stagnovať i klesať. Väčšinou by cena pozemkov mala začať rásť v zázemí miest, naopak v periférnych regiónoch a v regiónoch bez rozvojového potenciálu by mala cena pozemkov ostať rovnaká alebo klesať.

Z hľadiska genézy novo umiestnených aktivít v blízkosti dopravnej infraštruktúry rozlišujú BRUINSMA a RIETVELD (1998): In MARADA, KVĚTOŇ, VONDRÁČKOVÁ, 2006; efekty *generatívne* a *distribučné*. V prípade *generatívnych* efektov sa jedná o aktivity, ktoré vznikli ako úplne nové a nie sú teda iba relokáciou činnosti z iného regiónu. O *distribučnom* efekte sa hovorí, ak sa v regióne so zlepšenou infraštruktúrou objaví činnosť, ktorá tu však vzniká premiestnením z iného regiónu,

ktorému tak zlepšenie infraštruktúry v pôvodnom regióne spôsobilo stratu. Tento jav je známy ako „odsávací efekt“ alebo „efekt vysávača“.

Väčšina autorov (napr. RIETVELD, BANISTER a BERECHMAN, HEY, KURFURST a i.) uvádzajú efekty dopravnej výstavby prinášajúce ekonomike nepriame (externé) náklady, ako sú: náklady za dopravné nehody, znečistenie, zápchy a deštrukcia krajiny. Podľa BRAYA (1992) navyše akýkoľvek okrajový pozitívny efekt rýchlejšej cestovnej rýchlosti po nových cestách je okamžite „prebitý“ nárastom dopravných zápch. Toto sa dá zdôvodniť skutočnosťou, že objem dopravy rastie v daných podmienkach rýchlejšie než cestná kapacita (príklad Bratislavy a jej aglomerácie).

5.2 Teórie pôsobenia dopravnej infraštruktúry na regionálny rozvoj

V roku 1996 sa HEY vo svojej štúdii pokúsil zosumarizovať vtedajšiu teoretickú a empirickú literatúru o vzťahu medzi výstavbou cestných (rýchlostných) komunikácií a regionálnym rozvojom, pričom vyčlenil základné teórie a zaoberá sa podmienkami pre pozitívny, či negatívny vplyv výstavby ciest na regionálny rozvoj. Aj keď uplynulo viac ako 10 rokov a množstvo tvrdení týchto teórií bolo vyvrátených, tieto teórie stále patria medzi najčastejšie používané pri zdôvodňovaní pozitívneho vplyvu dopravnej infraštruktúry na regionálny rozvoj (v rozvinutých – dopady budú minimálne; a aj nerozvinutých – tu má zmysel uvažovať o väčších dopadoch; ekonomikách a dopravných systémoch)

Medzi zásadné teórie, ktoré štúdia kriticky hodnotí, patrí podľa HEYA (1996) *produkčno – funkčná teória*. Tá tvrdí, že výstavba nových cestných komunikácií, rovnako ako všetky investície do infraštruktúry, prinášajú firmám tzv. „nepriame výrobné dopady“ (rozumej pozitívne externality). Verejná infraštruktúra údajne napomáha znižovať výrobné, kapitálové a mzdové náklady pri výrobe. Na jednotku výroby je teda potrebné menej súkromného kapitálu a náklady na pracovnú silu a výrobu klesajú, pretože rastie produktivita. Vyššia produktivita vedie v dokonale konkurenčnom prostredí k znižovaniu cien, ktoré v závislosti na cenovej pružnosti dopytu zase stimulujú dopyt. Vyšší dopyt opäť spôsobuje nárast výroby a tým aj zamestnanosti.

Aj keď empirické štúdie potvrdzujú, že vďaka verejnej infraštruktúre klesá potreba súkromného kapitálu a pracovnej sily pri výrobe, HEY (1996) spolu s ďalšími autormi

kritizujú, že v žiadnom prípade nie je isté, či firmy sú schopné prenášať zisky z výroby do znižovania nákladov na dopravu. Prepravcovi vznikne zisk z ušetreného času len vtedy, ak je schopný takto usparený čas využiť k ďalšej ceste alebo inej aktivite. Podľa HEYA (1996) je však množstvo časových úspor pri jednotlivých jazdách príliš krátkych na to, aby umožnili väčšie využitie vodiča a vozidla. Prepravca vraj maximálne môže byť schopný znížiť počet vozidiel a zamestnancov potrebných pre výkon. Podľa môjho názoru však s týmto tvrdením nemožno úplne súhlasiť, resp. uplatňovať ho na všetky firmy. To, či firma je alebo nie je schopná využiť časovú úsporu pre ďalšiu expanziu je čisto individuálne a závisí od množstva faktorov (zameranie firmy, prah obslužnosti, lokálny trh a i.).

Teória medzinárodného a medziregionálneho obchodu je rovnako založená na myšlienke, že výstavba infraštruktúry vedie k znižovaniu dopravných nákladov a tým celkových výrobných nákladov. To umožňuje výrobcovi predávať svoje výrobky lacnejšie a prenikať na nové trhy v iných regiónoch. Znížené náklady na dopravu tým stimulujú medziregionálny obchod a dovoľujú firmám zvyšovať výrobu, pokiaľ sú miestne výrobky schopné konkurovať výrobkom z iných regiónov. S nárastom produkcie sa ďalej znižujú výrobné náklady, čo stimuluje dopyt, rast predaja a zamestnanosť.

Lokalizačná teória určuje dva faktory viazané na dopravu: náklady na dopravu (Thünen, Weber) a dostupnosť. Teória tvrdí, že zlepšovanie týchto dvoch lokalizačných faktorov prostredníctvom výstavby ciest umožňuje ekonomický rozvoj a rast zamestnanosti, čo nastane vďaka tomu, že nová dopravná infraštruktúra priláka do regiónu nové firmy a existujúcim firmám umožní nové investície.

Keďže obe dimenzie dostupnosti (dostupnosť obyvateľstvu a časová dostupnosť) sú v periférnych regiónoch pomerne málo rozvinuté, problém periférnosti sa javí predovšetkým ako problém dostupnosti. Dostupnosť regionálnych príjmov však nezaručuje bohatstvo, ako je to vidieť v mnohých regiónoch strednej Európy. Dôvodom tohto stavu sú aj v prípade Slovenska ich zastaralé priemyselné technológie alebo historický prihraničný charakter (Juhoslovenská kotlina). Pokiaľ majú okrajové regióny k dispozícii napr. dobré letisko s častým spojením, môžu byť i lepšie dostupné než centrálné oblasti s upchatými cestami. Periférnosť je podľa viacerých autorov (HEY 1996; BRAY 1992 a i.) teda do určitej miery problémom vnímania.

V množstve odvetví ekonomiky v súčasnosti tvoria náklady na dopravu len veľmi nepatrný zlomok celkových výrobných nákladov. V závislosti na zameraní firiem sa tieto náklady pohybujú v priemere 2-10% (BRAY 1992, WHITELEGG 1994, HEY 1996, KURFURST 1999). Hlavným dôvodom malej dôležitosti nákladov na dopravu vzhľadom k celkovým nákladom výroby je presun výrobcov od výroby tovarov s nízkou pridanou hodnotou k tovarom vysokej kvality. Navyše väčšina týchto nákladov (až 70%) sa vzťahuje k nakládke a vykládke, teda nie k samotnej preprave. Nájomné, úroky a mzdy sú pre väčšinu odvetví omnoho dôležitejšie k dosiahnutiu zisku, než prístup k diaľkovej dopravnej infraštruktúre. Dokonca ani 10% zníženie dopravných nákladov by sa nepremietlo do celkových výrobných nákladov o viac než 0,5 % (BRAY 1992).

Nakoľko dopravné náklady sú tak malou časťou celkových výrobných nákladov, je nevyhnutné sa pri snahe o zníženie cien zamerať na iné časti nákladov. Pokiaľ je cieľom vládneho programu znižovanie cien tovarov a služieb a celkové oživenie ekonomiky, mali by existovať iné spôsoby, ako tento cieľ dosiahnuť. Z empirických aj teoretických poznatkov vyplýva, že medzi efektívnejšie spôsoby patrí napríklad (BRAY 1992, SULÍK 2009):

- znižovanie úrokových sadzieb
- dotácie do rekvalifikácie
- dotácie na zníženie koncových dopravných nákladov
- daňové úľavy pre kapitálové investície
- znižovanie odvodov, zjednotenie a zjednodušenie odvodových systémov
- znižovanie priamych daní

5.3 Výstavba diaľnic, firmy a zamestnanosť

Pokiaľ ide o vytváranie pracovných miest, je výstavba diaľnic pomerne neefektívna. Investície do zdravotnej starostlivosti, verejnej dopravy, údržby ciest i bytovej výstavby vytvárajú viacej pracovných miest na jednu investovanú libru než výstavba ciest (Bray 1992). Investície do cestnej dopravy vytvárajú menej pracovných príležitostí než ostatné druhy dopravy. Navyše výstavba diaľnic vytvára menej kvalifikované a horšie platené pracovné miesta než iné investície a aj to iba na časovo obmedzené obdobie. Výstavba diaľnic vytvára najmenej pracovných miest zo všetkých možných verejných

výdajov do infraštruktúry. Investíciou do diaľnic v hodnote 1 mld. mariek je možné získať 14 000 až 19 000 pracovných miest, zatiaľčo výstavbou železníc je to 22 000 a pri výstavbe električkových rýchlodráh (metra) 23 000 miest.(HEY 1996)

Dôležitou súčasťou ekonomického rastu je vytváranie nových firiem. Malé firmy sú dôležitým zdrojom pracovných miest a budúceho rastu zamestnanosti. Vznik nových firiem je pre národné hospodárstvo dôležitejšie než len presúvanie existujúcich firiem vrámci regiónov (WHITELEGG, 1994). Ako už bolo spomenuté výstavba ciest prispieva k regionálnemu rozvoju, pokiaľ sú tým do okrajových regiónov priťahované nové firmy, pokiaľ sa tým zvyšujú investície existujúcich firiem alebo pokiaľ to stimuluje vznik nových firiem. Do okrajových regiónov sú však často priťahované nie firmy, ale len ich pobočky (HEY 1996). S tým je spojených viacero problémov: absencia riadiacich miest vedie k nižšej priemernej kvalifikácii a tým v porovnaní s ostatnými regiónmi k nižším platom; viacero vstupov je zabezpečených mimo regiónu než v rámci neho; v dobách hospodárskych recesií sú to práve pobočky, ktoré sa zatvárajú ako prvé. Nakoľko sú však obvykle v regióne významnými zamestnávateľmi, vznikajú špecifické problémy.

Rovnako vlády si zrejme neuvedomujú rozdiel medzi vznikom nových firiem a pracovných miest a ich obyčajným presunom z miesta na miesto. Pri presune firma vytvára pracovné miesta v jednej oblasti, zatiaľčo v druhej oblasti zanikajú. Navyiac firma vynakladá nezanedbateľné čiastky na samotný presun. Presun do lepšieho areálu s novým vybavením a pod. so sebou určite prináša zisk, ten je však nevyhnutné porovnať so stratami, ktoré môžu byť obrovské, pokiaľ proces relokácie vedie k opusteniu vnútorných častí mesta a vytvára v nich tak závažné sociálne i ekonomické problémy (KURFURST 1999).

5.4 Vzťah ekonomickej prosperity a cestnej infraštruktúry

Všetky investície do dopravy sú symetrické: pokiaľ znížime náklady na dopravu von z regiónu, zároveň tým znižujeme aj náklady na cestu do regiónu. Takže pokiaľ takto prepojíme ekonomicky silnú oblasť so slabšou, umožňujeme tým silným firmám z ekonomicky silných regiónov účinnejšie využívať a vysávať slabšie ekonomiky. Z takého spojenia vždy ťaží viacej tá bohatšia strana. Napríklad v Taliansku (HEY 1996) bolo

hlavným dôsledkom výstavby nových diaľnic už spomínané zvýšenie migrácie do rozvinutejších oblastí.

Pokiaľ je pravda, že program zvyšovania dopravnej kapacity ciest je schopný zlepšiť ekonomické možnosti menej atraktívnych oblastí a napomáhať regenerácii miest, potom musí byť možné podľa WHITELEGGA (1994) identifikovať tzv. „dopravný efekt“. Tento dopravný efekt by mal vytvoriť situáciu, keď oblasti s lepšou naviazanosťou na hlavné dopravné tepny prosperujú lepšie ako oblasti vzdialenejšie od takýchto tepien, čím sú znevýhodnené štruktúrou nákladov a prístupom k surovinám a trhom.

Dôkazov podporujúcich vzťah medzi zvýšenou dostupnosťou, rozšírenou cestnou kapacitou a vznikom pracovných príležitostí je v rozvinutých krajinách s rozvinutým diaľničným systémom v súčasnosti uverejnených veľmi málo a sú podľa autorov čisto náhodné. Dôkazov vyvracajúcich existenciu takto zjednodušeného kauzálneho vzťahu príčina-dôsledok je na druhej strane v týchto krajinách veľmi veľa. Nové cesty dokážu ekonomickú aktivitu z regiónu vysávať práve tak dobre, ako ju môžu stimulovať.

Pri pohľade na stav regiónov na Slovensku, sa však zdá, že vzťah medzi cestnou infraštruktúrou a ekonomickou prosperitou regiónov by mohol existovať. Táto korelácia bude podrobená analýze v neskorších kapitolách.

5.5 Príklady zo zahraničia

Na príklade Španielska HEY a kol. (1996) dokladujú (ne)fungovanie teórií opísaných v predchádzajúcich kapitolách. Ukazujú, do akej miery sa objavuje efekt šírenia prosperity, či polarizačný efekt v dôsledku existencie vysokorýchlostného dopravného spojenia.

Lepšia infraštruktúra úspešne prilákala nových živnostníkov, ale hospodárstvo pozorovaného regiónu zostalo nestabilné, zraniteľné a nedostatočne previazané s miestnym potenciálom. Hlavnou prekážkou v tvorbe ohnísk rozvoja nebolo diaľkové dopravné spojenie, ale ako sa ukázalo, nedostatok miestnej a vnútroregionálnej infraštruktúry. Efekt šírenia prosperity nedosiahol automaticky z ohnísk rozvoja do susedných regiónov (Kastília - La Mancha, Kastília – León). Priama súvislosť medzi ekonomickým rastom a budovaním infraštruktúry teda podľa autorov nie je automatická, rast ovplyvňujú aj ďalšie faktory (napr. Kantábrijské pobrežie). Procesy funkčného rozpadu regiónu nie je možné

zastaviť len jeho otvorením prostredníctvom dopravného napojenia (Kantábria, Astúria). Tým sa naopak objaví odliv inteligencie, zhoršenie vekovej štruktúry a emigrácia (príklad Estremadura, Galícia, Kastília - La Mancha, Kastília – León).

Podobné tendencie (ne)fungovania dokladuje aj BRAY (1992) na príklade Veľkej Británie. Vo Veľkej Británii existuje množstvo regiónov s kvalitným prístupom k diaľničnej sieti, ktoré nie sú zrovna symbolom ekonomického úspechu. Medzi tieto oblasti patria napríklad mestá Newcastle, Glasgow, Liverpool, Birmingham či Skelmersdale. Birmingham leží v centre Anglicka a v centre národnej diaľničnej siete. Diaľnica M6 pretína mesto na dve polovice a Astonská diaľnica privádza dopravu priamo do centra mesta. Žiadna časť Birminghamu nie je od najbližšej diaľnice ďalej ako päť míľ (tj. cca. 8,5 km). Ak má byť prístup k diaľniciam kľúčom k ekonomickej prosperite, mal by byť Birmingham najbohatším mestom Británie, čo rozhodne nie je. Naproti tomu Edinburgh s podstatne horším diaľničným spojením než Glasgow nezažíva zďaleka taký ekonomický pokles ako práve jeho tradičný rival, Glasgow.

BUCHAN (1985 In: WHITELEGG, 1994) analyzuje dôkazy prevzaté zo štúdie Magistrátu mesta Londýn o dôležitosti nových dopravných komunikácií pre britský priemysel. Pri tejto analýze nebol schopný prísť k záveru, ktorý by podporoval hypotézu, že výstavba ciest a zvyšovanie ich kapacity je prínosom pre miestnu ekonomiku. GWILLIAM a JUDGE (1978 In: WHITELEGG, 1994) robili podrobný empirický výskum na prípade diaľnice M62, a došli k záveru, že ani výrazné zlepšenie dostupnosti neprinieslo zásadné zvýšenie zamestnanosti, či výraznejší vplyv na medziregionálnu alokáciu ekonomickej aktivity. Počas šesťdesiatych a sedemdesiatych rokov prebiehala výstavba ciest na severovýchode Veľkej Británie oveľa intenzívnejšie než kdekoľvek inde. Ekonomika tu pritom stagnovala a nezamestnanosť vzrástla z tretej najvyššej na najvyššiu v krajine.

PLASSARD (In Whitelegg 1994) vo svojej analýze zmien v zamestnanosti v dôsledku dopravných investícií uvádza prípad japonského mesta Nagoja, ktoré donedávna fungovalo ako významné regionálne centrum a od sprevádzkovania vysokorýchlostnej železničnej trate z Tokia do Osaky stratilo 20 % svojich pracovných miest.

V rozpore s tým, ako silno sa na týchto prínosoch obecné trvá, prínosy výstavby diaľkových komunikácií pre ekonomický rast sú v rozvinutých krajinách, ako je Veľká

Británia, nepresvedčivé a prinajmenšom nedostatočne preukázané. Nové dopravné komunikácie môžu z regiónu ekonomickú aktivitu vysávať rovnako ľahko, ako ju tu môžu stimulovať.

5.6 Výstavba diaľnic a nedostatok informácií

Doprava, obvykle chápaná ako výstavba ciest (diaľnic), má tradične zaistené zvláštne miesto medzi vládnyimi výdavkami, chránených výslovným tvrdením, že investície do tejto oblasti pozitívne prispievajú k ekonomickému rozvoju. Ministerstvá vo svojich vyhláseniach uvádzajú, že cieľom výstavby a skvalitňovania diaľkovej dopravnej siete je napomáhať ekonomickému rastu znížením nákladov na dopravu, zlepšovať životné prostredie vďaka vytesneniu tranzitnej dopravy z nevhodných komunikácií a zvyšovať bezpečnosť cestnej dopravy. Pri akejkolvek štúdií hodnotenia hospodárskeho prínosu výstavby diaľnic je nevyhnutné zdôrazniť, že je nedostatok výskumov a analýz zo strany tých, ktorí výstavbu presadzujú. WHITELEGG (1994): Cestná lobby a ministerstvo dopravy sa týmto problémom sotva kedy zaoberali, nehovoriac o nejakom zmysluplnom výskume.

HEY (1996) vo svojej štúdií uvádza zaujímavý dôkaz: „List ministerstvu dopravy o ekonomických súvislostiach dokončenia diaľnice M25 (okrem počtu vytvorených pracovných miest pri výstavbe) vyvolal nasledujúcu odpoveď: „Prehlásenie pána ministra sa týkalo iba vytvorených pracovných miest behom výstavby. Ľutujem, že nemôžem odpovedať na ďalšie otázky, ktoré mi kladiete, nakoľko ministerstvo nedisponuje žiadnymi takými informáciami. Je mi ľúto, že vám nemôžem byť viacej nápomocný.“

O to viac prekvapujúce je zistenie, že nedostatok konkrétnych dôkazov priaznivcov výstavby diaľnic zvýhodňuje, lebo tak pretrváva všeobecná viera, že sú prínosné pre hospodárstvo. Tento „nepodmienený reflex“ na otázky týkajúcich sa cestnej výstavby zaisťuje jej podporu zo strany miestnych úradov a podnikateľov. Kedykoľvek sa však firmy naozaj zamyslia nad tým, čo je pre ich biznis najprínosnejšie, vychádza najavo, že cesty zďaleka nie sú na prvom mieste. (HEY, 1996)

5.6.1 Zložitosť a kauzalita

Pri analýze vzťahov medzi investíciami v dopravnej infraštruktúre a ekonomickým rozvojom však nastáva neprehľadná situácia. Spraviť pochopiteľnú analýzu si vyžaduje spraviť sériu zjednodušených predpokladov, čo však môže spätne znížiť užitočnosť analýzy. Aj keby bolo možné použitie komplexnejších formulácií, čoskoro by sme dosiahli limit použiteľných dát. Takáto situácia má za následok nepresnosť a bráni uzatváraniu jasných záverov. Táto komplexnosť sa obzvlášť zvyšuje v súvislosti s novými prioritami a mechanizmami vo financovaní, s meniacou sa industriálnou bázou, nestálymi ekonomickými prioritami, so záujmami v sociálnej oblasti a oblasti životného prostredia a pod (BANISTER a BERECHMAN, 2001). Pre správnu analýzu sa však treba pokúsiť túto komplexnosť umiestniť v analýzach a rozpoznať multidimenzionálnu povahu vzťahov medzi dopravou, polohou, rozvojom a mnohými inými novými faktormi súvisiacimi s našim pochopením týchto procesov.

Komplexnosť súvisí s ďalším základným problémom a to kauzalitou. Teda, že musí existovať súbor kauzálnych vzťahov medzi investíciami do dopravy a ekonomickým rozvojom, keďže inak by neexistoval žiadny podklad pre tvrdenia, že investície do dopravnej infraštruktúry tiež podporujú ekonomický rast. Práve táto kauzalita je však veľmi ťažko overiteľná.

5.7 Limitujúce faktory regionálneho rozvoja

Ako vyplýva z predošlých zistení, regionálny ekonomický rozvoj nezávisí len na existencii cestnej infraštruktúry. Príležitosti pre regionálny ekonomický rozvoj sú dnes chápané ako závislé na množstve kritických faktorov. Prítomnosť týchto lokalizačných faktorov je potenciálne pozitívna, ich absencia je naopak prekážkou s negatívnymi dopadmi na regionálny rozvoj. Týmito faktormi sú zdroje (pracovná sila, súkromný kapitál, ekonomicky a sociálne využiteľná verejná infraštruktúra a tzv. „mäkké" lokalizačné faktory, prírodné zdroje); priestorové usporiadanie (aglomerácia, štruktúra osídlenia, poloha); prispôsobivosť a inovačný potenciál (zahŕňa najmä schopnosť regiónu udržať svoju pozíciu pri štruktúrnych zmenách a regionálnej konkurencii: veľkosť firiem, nezávislé podniky či pobočky, zastúpenie rôznych hospodárskych sektorov, ľudský kapitál, vývoj, výskum a prenos technológií); a dopyt (deľba práce je stále detailnejšia, stále väčšie

množstvo firiem zaistíuje medzinárodné trhy. Preto je pre regionálny rozvoj dôležitý dopyt nielen vo vnútri regiónu, ale aj mimo neho).

Výstavba či zvyšovanie kvality cestnej siete môže mať teda logicky pozitívny vplyv na ekonomický rozvoj okrajového regiónu len vtedy, ak sú prítomné aj ostatné potenciálové faktory a len pokiaľ je možné jednoznačne dokázať, že taká výstavba, či skvalitňovanie má za účinok povzbudenie dosiaľ nevyužitého rozvojového potenciálu a jeho premenu na ekonomickú aktivitu. Je dôležité si uvedomiť, že pri absencii ostatných potenciálových faktorov sa túžobne očakávaný rozvoj ťažko dostaví.

Naviac je celkom možné, že pre odstraňovanie rozvojových prekážok okrajových regiónov, ktoré plynú z nedostatočnosti dopravného systému, je efektívnejšie zlepšovanie inej dopravnej infraštruktúry, než iba cestnej, a to najmä preto, že rôzne ekonomické sektory majú rôzne dopravné potreby. Nakoľko silné a slabé stránky pozostávajú z množstva faktorov, je nevyhnutné riadne preskúmať štruktúru každého regiónu za účelom identifikácie konkrétnych prekážok regionálneho rozvoja. Takýto výskum by mal na jednej strane zahŕňať celé spektrum lokalizačných faktorov a na druhej strane zvážiť výhody a nevýhody všetkých navrhovaných opatrení.

Jedným z možných záverov teda je, že skvalitňovanie cestnej infraštruktúry môže byť samé o sebe len ťažko všeliekom na regionálny ekonomický rozvoj. Je nevyhnutné upriamiť svoju pozornosť na ostatné kritické rozvojové faktory. Len pokiaľ región spĺňa ostatné lokalizačné faktory a pokiaľ je zároveň v dôsledku presnej a podrobnej analýzy potrieb regiónu preukázané, že neexistencia cestného spojenia je prekážkou ďalšieho rozvoja, je nádej, že zlepšenie dopravnej infraštruktúry regionálnemu rozvoju pomôže. V opačnom prípade existuje celá rada vhodnejších nástrojov, ktorými možno dosiahnuť rovnakých či ešte lepších výsledkov.

6. NEVYHNUTNÉ PODMIENKY

Na základe predchádzajúcich zistení možno dospieť k nasledujúcim premisám

- v rozvinutých krajinách, ktorých dopravná infraštruktúra (ďiaľničná sieť) je veľmi dobre poprepájaná a vysokej kvality, budúce investície do tejto infraštruktúry nevyúsia do osobného ekonomického rastu
- investície do dopravnej infraštruktúry (výstavby diaľnic) slúžia ako doplnok k ostatným zásadným podmienkam, ktoré musia taktiež nastať ak má nastať ďalší ekonomický rozvoj. Dodatočné dopravné investície nie sú nevyhnutnou podmienkou, ale zohrávajú nosnú úlohu ak sú prítomné ostatné faktory

Čo tedarobiť, aby výstavba diaľnic podporovala lokálny a regionálny rozvoj? Ktoré sú tie zásadné podmienky nevyhnutné pre ďalší rozvoj lokálnych a regionálnych ekonomík v dôsledku zlepšenia dopravnej infraštruktúry a dostupnosti?

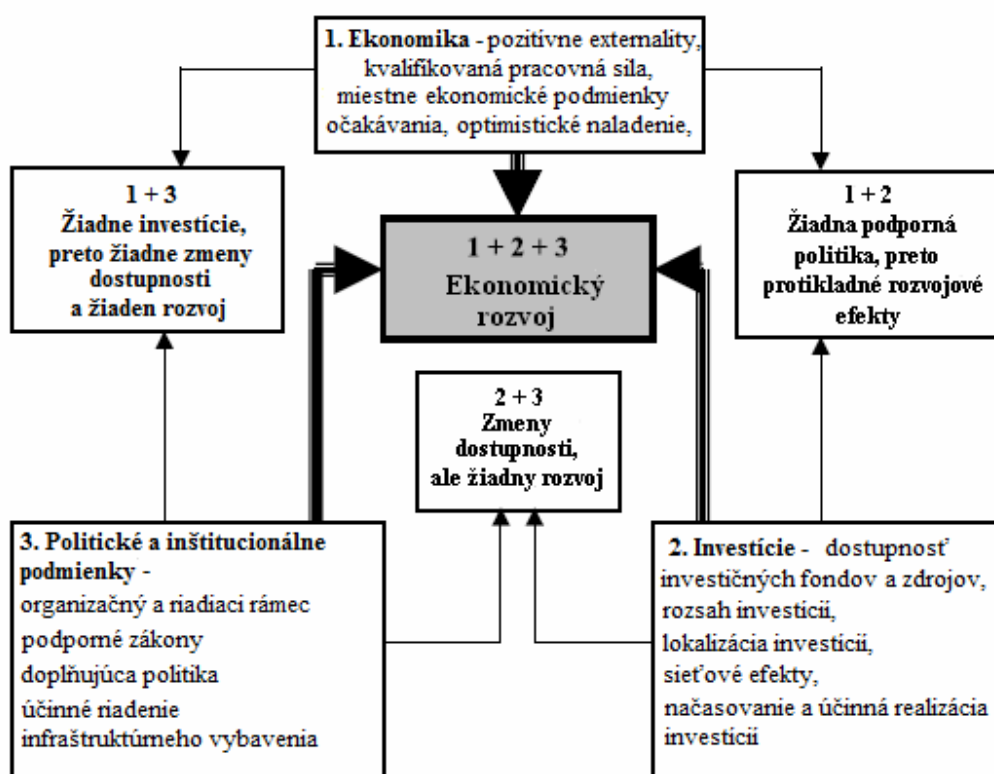
6.1 Nevyhnutné podmienky vedúce k regionálnemu rozvoju a využitiu benefitov dopravnej infraštruktúry

Banister a Berechman (2001) vo svojej štúdií v súčasnosti asi najlepšie vystihujú podmienky, faktory a iné požiadavky, nevyhnutné k tomu, aby investícia do výstavby diaľnic a ciest vo všeobecnosti, viedla k regionálnemu rozvoju.

- a) Prvou nevyhnutnou podmienkou je prítomnosť podstatných pozitívnych ekonomických externalít, ako sú aglomerácia a trh pracovných síl, dostupnosť kvalitnej (vzdelanej a kvalifikovanej) pracovnej sily a dynamika miestnej ekonomiky. Toto je zásadná podmienka, a jediná za tých okolností keď sú tieto faktory pozitívne a lokálna ekonomika je optimistická, že nové dopravné investície, v kombinácii s ostatnými nevyhnutnými podmienkami, budú mať dopad na ekonomický rozvoj
- b) Po druhé, sú tu investičné faktory, ktoré nadväzujú na dostupnosť zdrojov na investície, rozsah investícií a ich umiestnenie, sieťové efekty a aktuálne načasovanie investícií. Rozhodnutie investovať do dopravnej infraštruktúry nie sú robené separátne, takže povaha investícií, zahŕňajúc jeho pozíciu v sieti, je jednou nevyhnutných podmienok, ktoré musia byť vzaté do úvahy.

- c) Tretiu skupinu ustanovujú politické faktory, ktoré sa vzťahujú na širšie politické vnútorné prostredie, ktoré prijíma dopravné rozhodnutia. Na dosiahnutie ekonomického rozvoja, musia byť na mieste doplňujúce (alternatívne) rozhodnutia a nápomocné prostredie, v opačnom prípade môžu byť rozhodnutia kontraproduktívne. V tejto skupine faktorov sú obsiahnuté zdroje financií, úroveň investícií (lokálna, regionálna, celonárodná), podporné zákony, organizačná a inštitucionálna politika a zabezpečenie a iné nevyhnutné doplňujúce politické nástroje (granty, daňové úľavy, tréningové programy). Opäť musia byť prítomné rovnako ostatné nevyhnutné faktory, v opačnom prípade iba priateľské politické prostredie nezabezpečí ekonomický rast.

Schéma nevyhnutných podmienok regionálneho rozvoja



Tieto tri základné skupiny nevyhnutných podmienok sú ilustrované na obrázku 1. Tieto tri nevyhnutné podmienky individuálne budú mať len malý alebo žiaden vplyv na

rozvoj. Aj keď sú kombinované na párovej báze, ich efekt bude limitovaný. Napríklad na obrázku 1 ak sú zastúpené iba investície a politické podmienky (box 2 + 3), môžeme očakávať zmeny dostupnosti, ale pokiaľ nie sú zastúpené nevyhnutné ekonomické podmienky, vplyvy na ekonomický rast sa neuskutočnia. V tomto prípade môže nastať relatívna zmena atraktivity v jednotlivých sídlach, ide však skôr iba o redistribúciu existujúceho ekonomického rozvoja než o sekundárny rast. Podobne, ak sú zastúpené iba investície a ekonomické podmienky (box 1+2), nemusia, pre nedostatok podpornej politiky alebo pre vznik konfliktu dopravy a politických zámerov využitia zeme, nasledovať efekty ekonomického rozvoja z investícií. Ekonomický rast nastane až potom, čo budú zastúpené všetky tri nevyhnutné skupiny podmienok a budú spolupracovať. Následne budú regióny schopné využiť benefity, ktoré im poskytuje nová diaľnica (dopravná infraštruktúra)

6.2 Úroveň pôsobenia dopravných investícií

Investície do dopravnej infraštruktúry sú lokálne špecifické a majú potenciálne rastové efekty na lokálne ekonomiky. A preto, aby sme v skutočnosti mohli identifikovať a zmerať ekonomický rast vyvolaný investíciami, je nevyhnutné zamerať analýzy na lokálnu úroveň. Práve táto úroveň je tá, na základe ktorej možno určiť dopady na lokálny ekonomický rozvoj, príjmy, dostupnosť a zamestnanosť. Z praktického hľadiska, ak sa analýzy stanú viac súhrnné, mnoho z dopadov je „stratených“. Po druhé, ak sú efekty ekonomického rastu merateľné, analýza by sa mala preorientovať z primárnych záujmov užívateľských benefítov (obvykle úspora času) na omnoho širšie zhodnotenie nákladov a benefítov.

6.2.1 Celoštátna úroveň

Je jasné, že všetky krajiny potrebujú dobre rozvinutú dopravnú infraštruktúru, aby boli schopné medzinárodne konkurovať na nových globálnych trhoch. Ak sú obchodné bariéry zmenšené a nové trhy otvorené, je nutné mať vysokú úroveň dostupnosti. Avšak v širšom kontexte nielen kvantita fyzickej infraštruktúry ale aj kvalita infraštruktúry je dôležitá. Fyzická infraštruktúra potrebuje byť rozvinutá, teda nielen línie v sieti, ale aj terminály a križovatky (mimoúrovňové). Tieto uzly sú často miesta dopravných zápch, ktoré spôsobujú oneskorenie. (BANISTER a BERECHMAN, 2001): Kontrolné systémy

používané v sieti sú rozhodujúce pre zaistenie maximálnej efektívnosti pri jej využívaní a rozhodnutia musia byť založené na kvalitných a aktuálnych informáciach. Manažment, informácie a kontrolné systémy sú dôležité a v mnohých prípadoch oveľa dôležitejšie ako samotná fyzická infraštruktúra. Navyše finančný a organizačný kontext, ktorý umiestňuje infraštruktúru, môže opäť ovplyvniť rozhodnutia o konštrukcii, údržbe, vlastníctve, platení a zodpovednosti.

6.2.2 Regionálna úroveň

Tu je koncept dostupnosti nosnou časťou debaty. Tvrdí sa, že zmeny v dostupnosti vyplývajúce z investícií do dopravnej infraštruktúry spôsobujú zmeny zamestnanosti medzi regiónmi. No nielen to, nakoľko zmeny v dostupnosti taktiež vytvárajú nové aktivity, ktoré sú definované ako ekonomický rast. Dosiahnuté zistenia naznačujú, že redistribúcia sa na regionálnej úrovni uskutoční často za ďalších výhod v dostupných póloch krajiny. Ale dopravná dostupnosť musí byť videná ako časť oveľa širšieho konceptu dostupnosti, ktorý obsahuje ostatné spomínané nevyhnutné podmienky/zložky infraštruktúry.

6.2.3 Lokálna úroveň

Hlavná kritika analýz národného stupňa je v tom, že výsledok miery rastu HDP na základe určitého rastu naakumulovaného kapitálu, nám len veľmi málo povie o príspevku budúceho projektu v infraštruktúre. Problém je v tom, že niektoré projekty môžu mať vysoký a pozitívny vplyv na rast HDP, zatiaľ čo iné nie. Všetko čo nám analýzy na národnej úrovni môžu povedať je priemerné príspevku akumulácie kapitálu. Ale odkedy sa investície do infraštruktúry uskutočňujú projekt za projektom, je nutné analyzovať každú novú ponuku separátne, lokálne, tak aby celková miera návratnosti (alebo miera rastu HDP) z verejných financií bola smerodajná.

Ďalším problémom je, že všetky analýzy plánovaných projektov investícií do infraštruktúry sú uskutočnené ex ante, s málo spoľahlivou informáciou o budúcich trendoch a vývoji. A tak treba zvážiť špecifické záležitosti, ktoré môžu ovplyvniť potenciálne vplyvy týchto investícií na ekonomický rast.

Je potrebné označiť dva kľúčové faktory (BANISTER a BERECHMAN 2000, VICKERMAN 2001). Prvým je sieťový faktor, naznačujúcim že každý dopravný projekt

by mal byť zvážení s ohľadom na konštrukciu lokálnej, regionálnej alebo dokonca národnej siete. Aby nastal rast, musí to byť výsledok pokroku na celosieťovej úrovni, nielen na úrovni jedného projektu. Efekt poskytnutých investícií na rast môže byť dramaticky odlišný keď spája napríklad dve nespojené siete, a keď je rozšírením už existujúcej siete.

Druhým faktorom je určovanie priority objektov a kritérií. Väčšina benefitov musí byť prepojených na dopravu, pretože prečo inak potom investovať do dopravného vybavenia. V prípade nedopravných benefitov je nutné vyhnúť sa dvojitému meraniu. Je nutné vytvorenie funkčného prepojenia medzi primárnymi dopravnými benefitmi (zlepšenie dostupnosti a potenciálnym efektom ekonomického rastu).

7. ODDELENIE TRANSPORTU OD EKONOMICKÉHO RASTU

Pri budúcom vývoji ekonomiky sa vytvára tendencia izolovať transport ako faktora (regionálneho) ekonomického rozvoja. V minulosti bola medzi rastom dopytu po nákladnej i osobnej doprave a ekonomickým rastom silná závislosť. V súčasnosti sa vynára otázka, či by tento vzťah mal (alebo bude) pokračovať v budúcnosti. Vynárajú sa aj vážne otázky týkajúce sa mechanizmu príčinnej súvislosti, ktorá je základom tohto vzťahu (napr., podporujú investície do dopravy ekonomický rast alebo rast podporuje väčší dopyt po doprave a teda aj ďalšie investície). Vo všeobecnosti neexistuje žiadny dôvod, prečo by mal byť rast dopravy v jednej línii s ekonomickým rastom (Stead, 2001). Rozhodne je tu veľká snaha a environmentálne dôvody, aby bola táto súvislosť prerušená. Mali by byť vyvíjané snahy o redukciu intenzity aktivít v doprave so súčasným udržiavaním ekonomického rastu – toto je argument oddelenia (izolovania).

Zníženie využitia hmotných materiálov (niekedy nazývané dematerializácia) môže mať zásadný vplyv. Keďže produkcia je čoraz viac založená na službách, premiestňujú sa ľahšie produkty a nastupuje miniaturizácia s oveľa väčším dôrazom na kvalitu a dizajn. Čistým efektom je menej prepravovaného objemu a tým následne znížený dopyt po doprave. Odhaduje sa, že dematerializácia by mohla vyústiť k 15-20 % -nému poklesu objemu nákladnej dopravy medzi rokmi 1995 až 2020 (SCHLEICHER-TAPPESER et al., 1998). Ale aj keď poklesáva intenzita materiálnych produktov, tak spotreba materiálov môže stále narastať keďže ekonomika rastie a dopyt sa tiež zvyšuje. Preto musí byť táto redukcia spôsobená dematerializáciou daná do súvisu s očakávaným 80% - ným nárastom v nákladnej doprave v tom istom období. Odhady SCHLEICHER-TAPPESERA však boli príliš optimistické a v súčasnosti sme svedkami neustáleho zvyšovania dopravy.

Ďalšou zmenou, s ktorou treba pri regionálnom rozvoji rátať, je zmena v organizácii vo forme prechodu od globálneho ku glokálnemu (glokálny ako kombinácia globálneho a lokálneho, kde je produkcia stále kontrolovaná veľkými nadnárodnými spoločnosťami ale vyrábaná lokálne pre lokálne trhy pod franchisingom (koncesiou) a inými dohodami) (KOREC 2008).

V prípade Slovenska sa pre budúci vývoj treba zamerať hlavne na otázku glokálnej ekonomiky, nakoľko tento trend je neodvratný a ďalej bude hlbšie poznačovať našu ekonomiku. Oddelenie transportu a ekonomického rastu je dobrá myšlienka, no treba

poznamenať, že na Slovensku, s nedostatočne vyvinutou dopravnou sieťou, sú investície do dopravnej infraštruktúry nevyhnutné, nakoľko táto bude mať ešte pomerne dlho zásadné priame dopady.

8. REALITA NA SLOVENSKU

Dopravná infraštruktúra sa vo všeobecnosti chápe ako jeden z kľúčových faktorov dynamiky úrovne socio-ekonomického rozvoja územia. Pri hľadaní príčin nárastu regionálnych disparít na území SR sa práve dopravná infraštruktúra označuje ako jeden z kľúčových faktorov (viď napr. Sedenglanz 2003, Toušek et al. 2005, Zubrický 2002 In: Horňák et al. 2005; Korec 2005, Marada, Květoň, Vondráčková 2006).

8.1 Vývoj a špecifiká dopravnej infraštruktúry na Slovensku

Doprava je jedným z najvýznamnejších odvetví hospodárstva krajín a významne sa podieľa na celkovom chode ekonomiky krajín. Ovplyvňovala úroveň hospodárstva a obchodu vo všetkých obdobiach vývoja ľudskej spoločnosti, opravné cesty so sebou prinášali rozvoj hospodárstva a pozitívne vplývali na regionálny rozvoj v dnešnom ponímaní (PŠENKA, 2008). V 19. storočí prevzala úlohu „motora“ regionálneho rozvoja železnica. Ako uvádza KUNC a KRYLOVÁ (2005; In: PŠENKA, 2008): „Železničná doprava a železnica ako taká sa stala hlavnou hospodárskou tepnou života týchto oblastí, ktoré spojila. Jej rozvoj bol spojený s rozvojom výmeny tovaru, s rozšírením obchodu, s akumuláciou kapitálu a s prehĺbením spoločenskej deľby práce.“ V histórii Slovenska tak môžeme napr. v súvislosti s výstavbou Košicko - Bohumínskej železnice pozorovať hospodársky rast Popradu na úkor Kežmarku. Kežmarok, ktorý mal v tej dobe postavenie regionálneho centra, odmietol aby železnica prechádzala jeho územím a trať tak viedla cez Poprad. No už čoskoro po sprevádzkovaní Košicko - Bohumínskej železnice začal Kežmarok hospodársky a sociálne strácať a naopak, Poprad hospodársky a sociálne rásť.

Železničná doprava (dopravná infraštruktúra) mala rozhodne významný priamy vplyv na ekonomický rozvoj územia. Ako však uvádza HORŇÁK (2004), o jej účinku na sociálny rozvoj a konkrétne rozvoj z hľadiska veľkosti populácie a z hľadiska demografickej štruktúry obyvateľstva môžeme hovoriť skôr ako o nepriamom, sekundárnom vplyve, a to práve prostredníctvom ekonomického rozvoja, pretože ekonomicky vyspelejšie oblasti sú charakteristické vyššou koncentráciou obyvateľstva. Dôvodom pre imigráciu obyvateľstva a vyšší prirodzený prírastok v priestore pozdĺž železníc v minulosti teda nebola železnica ako taká, ale hospodársky rozvoj a aktivity, ktoré priťahovala a podmieňovala.

Tento fakt môžeme vzťahovať na dopravnú infraštruktúru všeobecne, lebo podľa BAŠOVSKÉHO a MAJBOVEJ (1977) mala rozhodujúci vplyv na rozložení hospodárskych aktivít a tým pádom i obyvateľstva. S postupným úpadkom železníc ako „motora“ rozvoja túto úlohu preberajú iné druhy dopravy, najmä cestná.

Pozitívny vplyv dopravnej infraštruktúry v histórii Slovenska sa dá jednoznačne demonštrovať na príklade dvojíc miest (napr. Poprad – Kežmarok, Pezinok – Modra, Spišská Nová Ves – Levoča, Zvolen – Banská Štiavnica, Prievidza – Bojnica), pri ktorých v „boji“ o rýchlejší a kvalitnejší sociálny a ekonomický rozvoj zvíťazilo mesto s výhodnejšou dopravnou polohou a lepšou dopravnou infraštruktúrou.

BAŠOVSKÝ (1977) uvádza príklad z regiónu Pohronia. Pred rokom 1869 sa v oblasti Pohronia nachádzalo viacero významných sídiel. Najväčšou obcou v roku 1869 bola s 10 035 obyv. Detva a vedúcimi mestskými centrami Krupina (3742 obyv.) a Pliešovce (3073 obyv.) nachádzajúce sa v Pliešovskej kotline. Z ďalších obcí vyše 2000 obyv. mala Očová, mesto Zvolen (2201 obyv.) a Zvolenská Slatina. Z uvedeného vidíme, že mesto Zvolen ďaleko ustupovalo Krupine, ale ďalším sídlam. Čoskoro po roku 1869 získava v sídelnej štruktúre okresu vedúce postavenie Zvolen. V roku 1900 má už 7164 obyv. Krupina, rovnako ako Pliešovce stagnuje, zatiaľ čo Zvolen patrí v období 1900-1950 medzi rýchlo rastúce mestá. V roku 1900 mal 13 205 obyv., t.j. rovnaký počet ako Banská Bystrica, Výborná dopravná poloha teda až do 2. svetovej vojny podmieňovala rýchlejší rozvoj Zvolena, ako ostatných centier Pohronia. V rokoch 1950-1970 počet obyvateľov mesta Zvolen vzrástol iba 2-násobne. Funkcie Banskej Bystrice ako centra kraja a zvýšenie významu cestnej dopravy v posledných dvoch desaťročiach podmienili, že Banská Bystrica predbehla Zvolen v rozvoji za posledných 20 rokov.

Ako uvádza KOREC (2005), vplyv dopravy na vznik regionálnych rozdielov na Slovensku po roku 1989 priznávajú prakticky všetci bádatelia zaoberajúci sa touto otázkou (BAŠOVSKÝ 1995, KRIVÝ 1997, KLING 2002, 2003, GAJDOŠ 2002 a iní). Za rozhodujúci prvok dopravnej infraštruktúry vo vzťahu k možnostiam regionálneho rozvoja je všeobecne považovaná diaľnica, resp. rýchlostná komunikácia. Skutočne, dostupnosť regiónu diaľnicou alebo rýchlostnou komunikáciou vovzťahu k Bratislave (k bratislavskému letisku, k letisku vo Svrčoch, k bratislavským hraničným prechodom medzi západnou Európou – Rakúskom a Slovenskom), či už úplná alebo čiastočná, sa

reálne prejavuje v objeme prichádzajúcich priamych zahraničných investícií, v intenzite podnikateľských subjektov (počet subjektov prepočítaných na počet obyvateľov, prípadne na počet ekonomicky aktívnych osôb regiónu), v počte zahraničných účastníkov cestovného ruchu, v rozvoji osobitných foriem maloobchodu a služieb, prípadne v iných ukazovateľoch majúcich priamy vzťah k ekonomickému a sociálnemu rozvoju regiónov.

Uvedený rozhodujúci význam diaľnice (rýchlostnej komunikácie) z prvkov dopravnej infraštruktúry pre rozvoj regiónov potvrdzuje rad javov. Miera nezamestnanosti má dlhodobo najnižšie hodnoty v okresoch stredného Považia, od okresu Piešťany až po okres Žilina. Miera nezamestnanosti v okresoch Trenčín, Ilava, ale aj Púchov a Žilina sa udržiava na úrovni miery nezamestnanosti Bratislavského kraja. Dvaja poslední veľkí investori na Slovensku, automobilky PSA Citroën – Peugeot a Hyundai – Kia sa rozhodli pre lokality spojené diaľnicou s Bratislavou. Pochopiteľne vplyv diaľnice, resp. „veľkej“ dopravnej infraštruktúry na rozvoj tohto regiónu sa nemôže absolutizovať. V regióne stredného Považia je kumulácia pozitívneho pôsobenia viacerých faktorov, okrem iných aj dvoch najdôležitejších, faktora sídelnej hierarchie a faktora makropolitanskej atraktivity. (KOREC, 2005)

Ak by sme mali konkrétnejšie špecifikovať pomerne široko používaný pojem „veľká“ dopravná infraštruktúra (KLING, 2003 In: KOREC, 2005) odporúčame v prípade Slovenska k diaľniciam a rýchlostným cestám priradiť ešte dvojkoľajové elektrifikované železnice, letiská, prístavy a kontajnerové terminály kombinovanej dopravy. Každý z uvedených prvkov dopravnej infraštruktúry, okrem toho že kľúčovým spôsobom ovplyvňuje dostupnosť regiónov, má veľký význam najmä pre nadregionálne a medzinárodné prepravy. Pre tieto dva dôvody „veľká“ dopravná infraštruktúra výrazne ovplyvňuje ekonomický rozvoj regiónov. Uvedené prvky „veľkej“ dopravnej infraštruktúry pôsobia aj jednotlivo, ale veľké výhody majú predovšetkým regióny, kde dochádza k pozitívnemu kumulovanému efektu v dôsledku prítomnosti viacerých prvkov „veľkej“ dopravnej infraštruktúry.

Trasy diaľnic a rýchlostných komunikácií vedú vo všeobecnosti v smeroch najväčších existujúcich a predpokladaných prepravných požiadaviek. Čiže v určitom zmysle ich vedenie je odrazom regionálnej štruktúry krajiny. Rozsah a priestorová lokalizácia doteraz vybudovanej siete diaľnic a rýchlostných komunikácií ilustruje známy

fakt, že najmä regióny južnej časti stredného Slovenska a východného Slovenska sú postihnuté nedostatočným prepojením na diaľničný systém, ktorý by umožnil rýchle, bezpečné a ekonomicky menej nákladné cestné spojenie s hlavným mestom štátu ako aj s ostatnými regiónmi Slovenska a pochopiteľne aj prepojenie na okolité štáty.

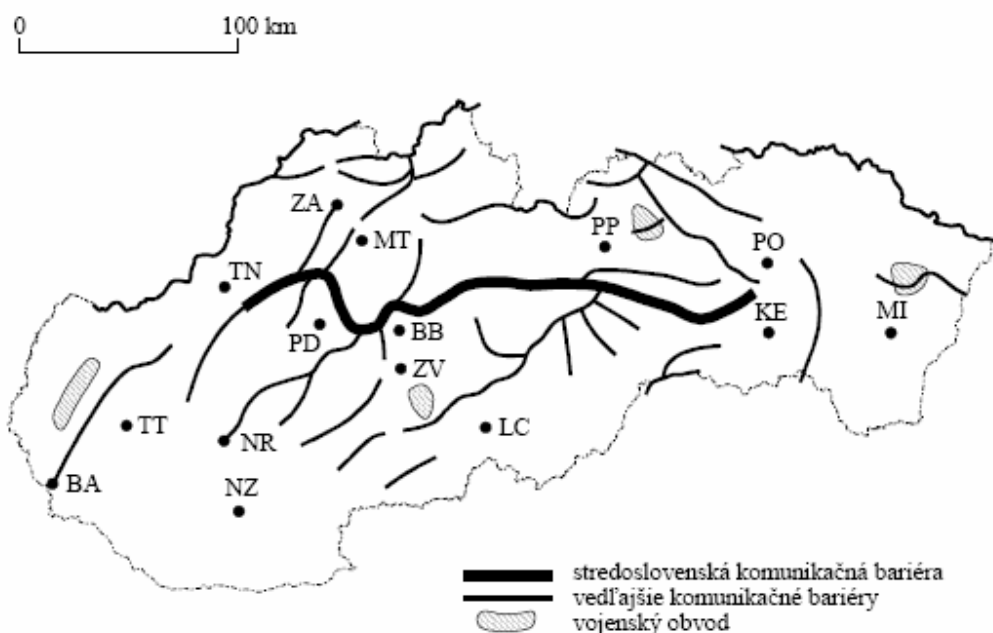
Kvalita dopravnej infraštruktúry patrí k základným predpokladom fungovania národnej ekonomiky a je jedným z najdôležitejších faktorov určujúcich rozvoj regiónov. Podľa HALÁSA (2005), jej usporiadanie v priestore je determinované mnohými činiteľmi, z prírodných ako jeden z dominantných treba spomenúť geomorfologickú štruktúru územia, zo socioekonomických patrí k najdôležitejším priestorové rozmiestnenie a veľkosť štruktúra regionálnych a nadregionálnych centier (v tomto prípade môže ísť o generátor ale aj o produkt dopravnej infraštruktúry). Tieto dva činitele dominantne ovplyvňujú rozmiestnenie „veľkej“ dopravnej infraštruktúry, vrátane diaľnic a rýchlostných ciest na Slovensku.

Vnútoraná dopravná sieť Slovenska je ovplyvnená predĺženou polohou krajiny v smere západ-východ. Územie takéhoto tvaru má zvýšené nároky na dopravu v smere dĺžky. Týmto faktom sa argumentovalo už v požiadavkách na vedenie južných hraníc Slovenska a tým sa novému štátu mierovou zmluvou v Trianone v roku 1920 podarilo zabezpečiť prevažnú časť Lučenecko-košickej znížieniny s úsekmi železnice a cesty z Lučenca do Rožňavy (LUKNIŠ, 1985). Dovolilo to neskôr predĺžiť železničný a cestný ťah z Rožňavy smerom ku Košiciam.

Na základe prírodných potenciálov rozdelil LUKNIŠ (1985) územie Slovenska na štyri prirodzené regióny: západoslovenský a východoslovenský centralizačný región, severoslovenský a juhoslovenský koridorový región. Centralizačné regióny predstavujú dva samostatné jadrové priestory, v ktorých sa postupne sformovali dve metropolitné mestá Bratislava a Košice. Koridorové regióny prepájajú oba jadrové priestory, pričom sú od seba oddelené výraznou (stredoslovenskou komunikačnou) horskou bariérou (obr. 1).

Ekonomický vývoj aj súčasná ekonomická úroveň severoslovenského a juhoslovenského regiónu sú diametrálne rozdielne. Ešte výraznejšiu diferenciu získame porovnaním severoslovenského koridorového regiónu s južnou časťou juhoslovenského koridorového regiónu (Juhoslovenská kotlina). V južnej časti nebolo doteraz zrealizované adekvátne prepojenie dolinou Ipľa (z Nových Zámkov cez Šahy do Lučenca). A to aj

napriek tomu, že spojenie Bratislavy a Košíc je juhom kratšie (cca 400 km oproti 460 km severným ťahom). Zároveň tu treba prekonať aj oveľa menšie prevýšenie (sedlo Soroška je o cca 450 m nižšie položené ako Štrbský prah). Čiastočne sa na nedostatočnej komunikačnej infraštruktúre a následnom zaostávaní juhu (a to už za Československa) mohla podieľať skutočnosť, že toto územie je osídlené maďarskou národnostnou menšinou. Je to citlivá a problematická téma a treba povedať, že tento fakt doteraz nebol v historicko-geografickej literatúre výraznejšie pertraktovaný (HALÁS, 2005).



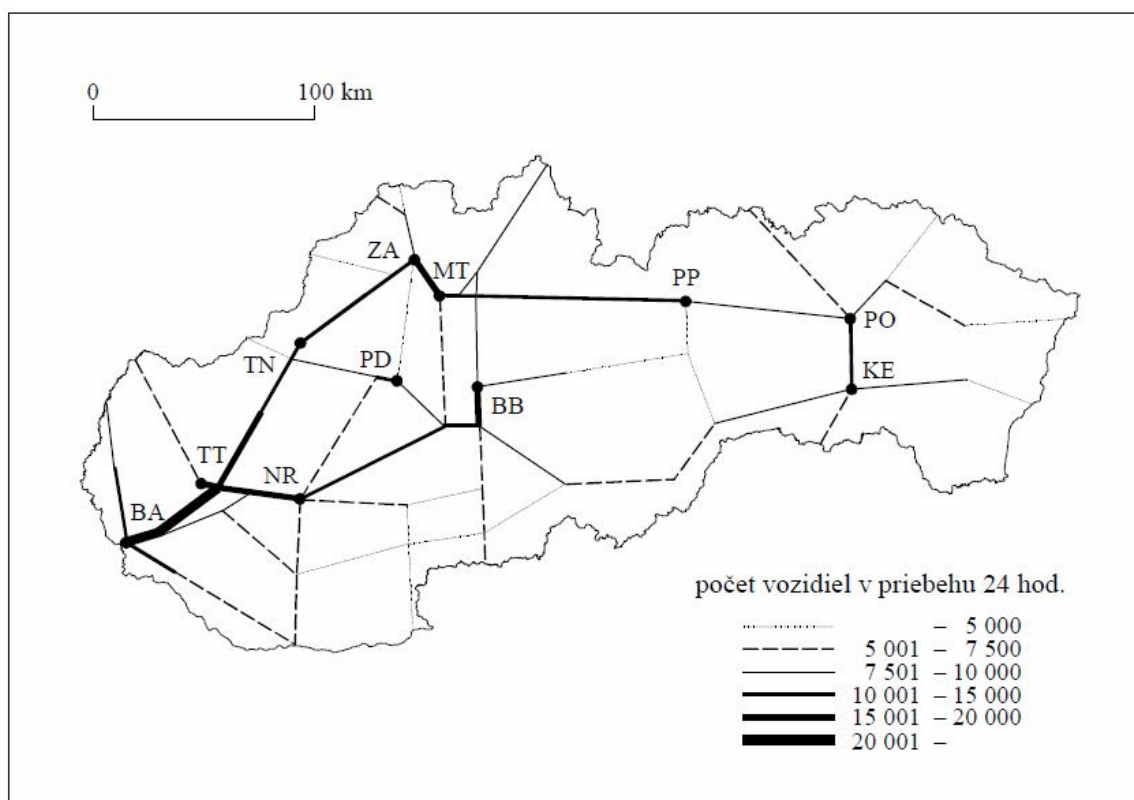
Obr. 1 Bariéry dopravnej siete Slovenska.

Zdroj: Lukniš, 1985, upravené Halás, 2005

Zaujímavé je, že snaha o budovanie južného ťahu nebola ani počas štyridsiatich rokov obdobia socializmu. Práve v tomto období mala silná nivelizačná politika štátu ako jednu z dominantných úloh minimalizovať všetky vznikajúce disparity. V súčasnosti sa ukazuje, že to bolo skôr umelé a smerovalo viac do potlačania vertikálnych (medzi sociálnymi vrstvami obyvateľstva) ako horizontálnych (medzi regiónmi) rozdielov. Navyše boli ekonomicky slabšie regióny stimulované viac finančným prerozdeľovaním ako podporou sofistikovanejších ekonomických aktivít a skvalitňovaním nevyhovujúcej komunikačnej infraštruktúry. Výsledkom je, že v pätnásťročnom transformačnom období

sa regionálne disparity radikálne prehĺbili a práve Juhoslovenská kotlina (spolu s niektorými časťami východného Slovenska) sa stáva výraznou perifériou. Okrem (už spomínanej) dominantnej stredoslovenskej komunikačnej bariéry môžeme k dopravným prekážkam zaradiť hlavne chrbáty pohorí (obr. 1), sila ich bariérového pôsobenia je ale v porovnaní so stredoslovenskou komunikačnou bariérou rádovo nižšia. Takisto determinujú priestorovú diferenciáciu dopravnej siete, prevažne však na regionálnej a lokálnej úrovni. Čiastočne však môžu vplývať aj na rozloženie hlavných ťahov, napr. Biele Karpaty (spolu s pôsobením slovensko-českej hranice) a príľahlá dopravná línia stredného Považia, Slovenské Rudohorie a oddelenie Pohronskeho a Ipel'sko-slanskeho regiónu a pod. (HALÁS, 2005)

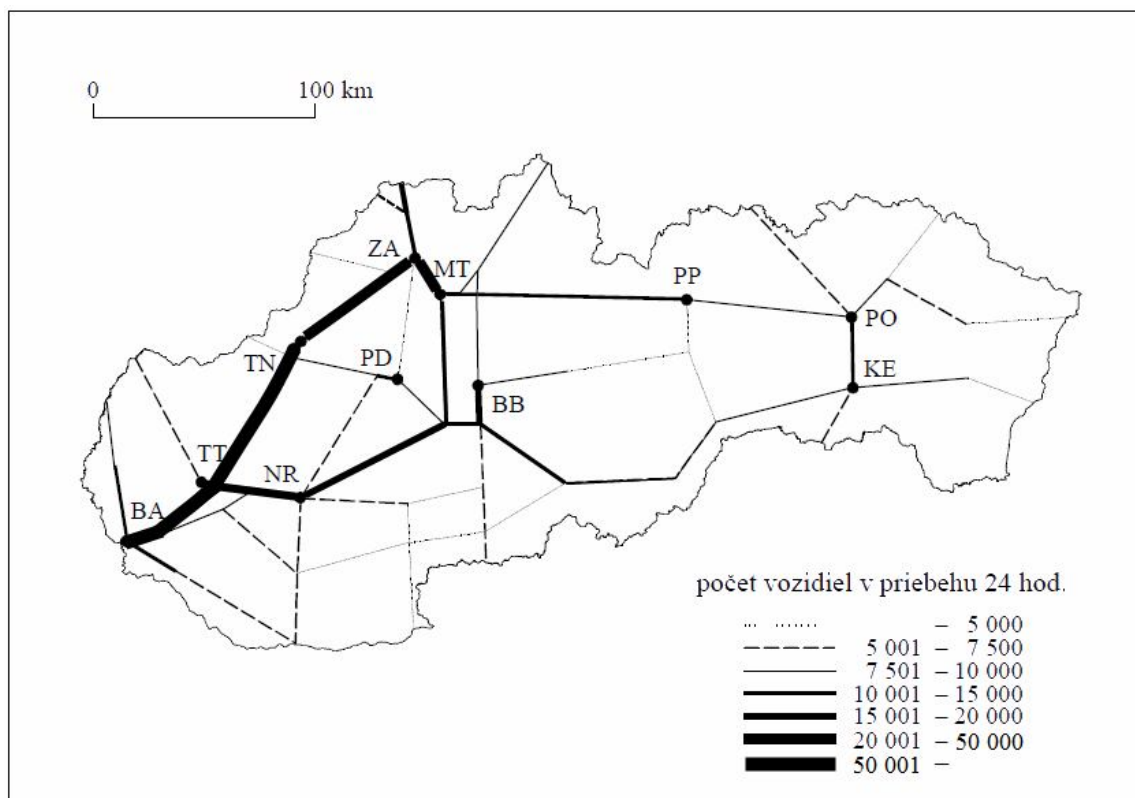
Vo svojej práci HALÁS (2005) spracoval aj intenzitu dopravy z roku 2000 do jednoduchšej grafickej podoby, čo sa pre potreby tejto práce ukázalo vcelku prospešné.



Obr. 2 Intenzita dopravy na Slovensku v roku 2000

Zdroj: Sčítanie dopravy na Slovensku 2000, Halás 2005

Po vzore HALÁSA (2005) som spracoval intenzitu dopravy na Slovensku v roku 2005.



Obr. 3 Intenzita dopravy na Slovensku 2005

Zdroj: Sčítanie dopravy na Slovensku 2005, Halás 2005, upravil Babjak 2009

8. 2 Vývoj diaľničnej siete Slovenska

Prvé návrhy na výstavbu diaľnic na území Slovenska pochádzajú z obdobia prvej československej republiky. V tomto období vzniklo niekoľko projektov výstavby diaľnic, napr. tzv. Baťova diaľnica, ktoré navrhovali niekoľko variantných trás vedenia diaľnice v smere západ – východ severnou časťou Slovenska. Nič z týchto plánov sa však nerealizovalo. Samotná výstavba diaľnic na Slovensku začala až v roku 1969 výstavbou diaľnice D2 z Bratislavy do Brna. Do roku 1993 sa na území Slovenska postavilo 198 km diaľnic a to diaľnica D2 Bratislava – Brno, D61 Bratislava – Horná Streda, D1 na Liptove a v Košickej kotline a úseky rýchlostných komunikácií (vtedy však chápaných ako preložky ciest I. triedy) medzi Tmavou a Nitrou, v strednom Pohroní a v homom Ponitří.

Od roku 1993 sa realizuje výstavba diaľnic už v réžii samostatného Slovenska a je podriadená jeho záujmom. V období rokov 1993 – 1999 sa začalo s výstavbou mnohých

diaľničných úsekov (najmä diaľnice D1) i diaľničných tunelov, z týchto sa však odovzdali v tejto etape len ½ profily diaľnic. Toto obdobie charakterizuje masová výstavba diaľnic avšak s podhodnoteným a neudržateľným financovaním.

Po nástupe 1. vlády Mikuláša Dzurindu došlo preto v období rokov 1999 – 2000 k zakonzervovaniu a pozastaveniu mnohých rozostavaných úsekov. Vláda prijala Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest, ktorý definoval diaľničnú sieť Slovenska pozostávajúcu z diaľnic D1 – D4 a rýchlostných ciest R1 – R6 (neskôr aj R7) a stavebná činnosť sa zamerala predovšetkým na dostavbu prevádzkovaných úsekov diaľnic na plný profil. (Pšenka, 2008a, highways.sk) Prioritou vo výstavbe diaľničnej siete Slovenska je predovšetkým spojenie Bratislavy a Košíc diaľnicou D1. V súčasnosti je z tejto diaľnice v prevádzke úsek medzi Bratislavou a Žilinou vedený Považím (s výnimkou problematického úseku cez Považskú Bystricu, ktorý je v súčasnosti vo výstavbe), na Liptove medzi Ivachnovou a Mengusovcami, tunel Branisko a úsek medzi Prešovom a Košicami, pričom v súčasnosti prebiehajú stavebné práce na ďalších úsekoch. V stavebne náročnom úseku medzi Hričovským Podhradím a Ivachnovou s niekoľkými tunelmi, vrátane najdlhšieho diaľničného tunela na Slovensku, tunela Višňové, sa kvôli urýchleniu výstavby a obmedzeným finančným možnostiam štátu pripravuje realizácia diaľnice D1 systémom verejno-súkromného partnerstva (PPP) s financovaním zo súkromných zdrojov. Momentálne je však tento spôsob financovania ohrozený, vzhľadom na súčasnú celosvetovú hospodársku krízu, čo má za následok zmeny bankového režimu (sprísnenie podmienok pre poskytnutie úveru, vyšší úrok a pod.).

Ďalším dôležitým projektom je dostavba rýchlostnej cesty R1 medzi Tmavou a Banskou Bystricou, z ktorej chýba úsek medzi Nitrou, Zlatými Moravcami a Hronským Beňadikom a úsek medzi Žarnovicou a Šášovským Podhradím. Pri ďalších úsekoch rýchlostných ciest a diaľnice D3 sú v prevádzke a vo výstavbe len obchvaty niektorých sídiel, predovšetkým miest, ktoré majú odľahčiť týmto sídlam od tranzitnej dopravy, sú však vedené len v polovičnom profile. Súčasný stav diaľničnej siete a tabuľka odovzdávania úsekov diaľnic a rýchlostných ciest je uvedený v prílohe (TAB. 1, OBR. 4 a 5)

8.3 Vývoj a súčasný stav regiónov na Slovensku

Špecifickým znakom regionálnej štruktúry Slovenska je výrazná a neustále sa prehĺbujúca, priestorová diferenciácia ekonomickej a sociálnej úrovne regiónov. Vo všeobecnosti regionálne disparity sú na území Slovenska výsledkom spolupôsobenia viacerých skupín podmienok a faktorov, ktoré vyplývajú podľa MŽP SR (2002) jednak zo *systémových* (absencia vnútroregionálneho trhového prostredia a nedostatočná previazanosť ekonomických subjektov v regióne, nedostatočné a neracionálne využívanie intraregionálnych zdrojov územia, centralisticko-administratívna regulácia regionálnych rozvojových procesov bez rozvinutia demokratických inštitúcií riadenia na lokálnej a regionálnej úrovni, preferencia odvetvových kritérií a absencia predpokladov na horizontálnu koordináciu a i.) a *vecných* (nevýhodná sektorová štruktúra s vysokým podielom zamestnanosti obyvateľstva v primárnych a sekundárnych aktivitách a nízkym podielom v terciárnom sektore, vysoká energetická a materiálová náročnosť výroby, diferencovaná kvalita ľudského potenciálu, monoštruktúrna ekonomická základňa regiónov, nízka úroveň dostupnosti regiónov v dôsledku poddimenzovanej infraštruktúrnej vybavenosti regiónov s nepriaznivým vplyvom na vnútroštátnu, cezhraničnú i medzinárodnú spoluprácu, nízka inovačná kapacita regiónov, nedostatočné zohľadňovanie environmentálnych kritérií a i.) podmienok. vedené faktory, spolu s regionálne silne diferencovanou lokalizáciou, v porovnaní s okolitými krajinami, výrazne nižšieho objemu zahraničných investícií, možno považovať za determinujúce faktory regionálnych disparít v podmienkach Slovenska, ktoré sú umocnené aj regionálnymi špecifikami.

Slovenskej regionálnej štruktúre sa venuje množstvo autorov, najmä HAMPL (2001), BUČEK (2003), KOREC (2005), IRA a kol. (2005), TVRDOŇ (2004), RAJČÁKOVÁ, ŠVECOVÁ (2002), KOREC, ONDOŠ (2004, 2006, 2007, 2008) a HAMPL, BLAŽEK a ŽÍŽALOV (2008). Autori posledných štúdií odporúčajú rozlišovať medzi tromi základnými typmi faktorov ovplyvňujúcich regionálny rozvoj: a) *geografické faktory* (prírodné podmienky a zdroje, postavenie a socioekonomická intenzita využitia zeme) b) *ekonomické a súviasiace socioekonomické faktory* (hlavné mesto v jeho klasickom ponímaní, ľudské zdroje a špecifické ekonomické faktory ako technologická úroveň, technická a sociálna infraštruktúra) a c) *kultúrne faktory* (hierarchia hodnôt, výrobné

tradície, kultúrne hlavné mesto atď.). Táto klasifikácia má určitú opodstatnenosť vďaka možnosti prezentovať charakter pozitívnych alebo negatívnych podmienok rozvoja regiónov.

V jednej zo svojich predchádzajúcich prác Korec (2005) analyzoval vplyv 10 faktorov regionálneho rozvoja na Slovensku (primárny potenciál, teritoriálno-administratívna organizácia krajiny, hierarchia osídlenia, makropolohová atraktivita (západo-východný gradient a pozícia vzhľadom k hlavnému mestu), charakteristika osídlenia, zvláštnosti demografickej štruktúry, infraštruktúra hlavnej dopravy, historická marginalita územia, nepriaznivá ekonomická špecializácia regiónov a ekonomický úpadok susediacich regiónov v zahraničí).

Keď analyzujeme regionálny rozvoj Slovenska, spomenutých 10 faktorov je odporúčaných tiež IROM a kol. (2005), ktorý pridali dva ďalšie faktory: ľudský kapitál a enviromentálna situácia regiónu. Za oveľa prínosnejšiu však možno považovať prácu Korca a Ondoša (2007), v ktorej rozdelili faktory do dvoch skupín: *endogénne* a *exogénne* faktory. Zatiaľ čo prvá skupina zahŕňa vyššie spomenutých 10 faktorov a faktor ľudského kapitálu, skupina *exogénnych* faktorov zahŕňa tiež procesy globalizácie a európskej integrácie a štátnu regionálnu politiku.

Zásadné spoločenské zmeny po roku 1989 priniesli nielen otvorenie ekonomiky Slovenska a jej vyššiu dynamiku, ale aj kvalitatívnu premenu faktorov (Korec, Ondoš 2008) podmieňujúcich vývoj regiónov Slovenska. Počas transformačného obdobia sa jednotlivé regióny, s rozdielnym prírodným, resp. primárnym a polohovým potenciálom a s diferencovaným stupňom jeho využívania, rozdielnou dynamikou a schopnosťou reagovať na nové podmieňujúce faktory trhovej ekonomiky v kombinácii s nástupom postindustriálneho vývoja ekonomiky, rozvíjali diferencovane.

9. DOSTUPNOSŤ DIAĽNIC A RÝCHLOSTNÝCH CIEST

9.1 Parametre dostupnosti

Pre potreby analýzy dostupnosti diaľničnej siete z regiónov Slovenska som sa rozhodol vychádzať z práce HORŇÁKA a použiť dva parametre d_1 , d_2 , pričom pre potreby práce som pridal ďalšie parametre d_3 , t_1 , t_2 a t_3 .

d_1 – cestná vzdialenosť (v km) k najbližšiemu úseku diaľnice alebo rýchlostnej cesty, pričom podmienkou je, aby dĺžka takého úseku v prevádzke bola (k 31. 12. 2008) minimálne 20 km (kratšie úseky podľa HORŇÁKA a kol. 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 spájajúcich Bratislavu s ostatnými časťami Slovenska (k 31. 12. 2008 bol ohraničený na západe hranicou s ČR, na juhu Bratislavou a hranicou s MR, na východe Nitrou a na severe obcou Sverepec).

d_3 – cestná vzdialenosť (v km) k najbližšej časti rozsiahlejšieho súvislého systému diaľnic a rýchlostných ciest vrátane diaľničných systémov susedných krajín spájajúcich Bratislavu s ostatnými časťami Slovenska.

t_1 , t_2 a t_3 – parametre majú rovnaké zásady tvorby (podľa indexu), rozdiel spočíva v tom, že kilometrová vzdialenosť je nahradená časovou vzdialenosťou.

Na zisťovanie parametrov d_1 , d_2 a d_3 bola použitá najkratšia kilometrová vzdialenosť (po ceste) príslušného regiónu od najbližšej križovatke s diaľnicou alebo rýchlostnou cestou, v prípade parametrov t_1 , t_2 a t_3 bola použitá najkratšia časová vzdialenosť. Pre meranie uvedených vzdialeností boli využité centrá okresných miest, 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. Hodnoty jednotlivých parametrov boli zisťované pomocou programu AUTOPLAN Automapa a v prípade parametrov t_3 , d_3 aj aplikáciou viamichelin.com

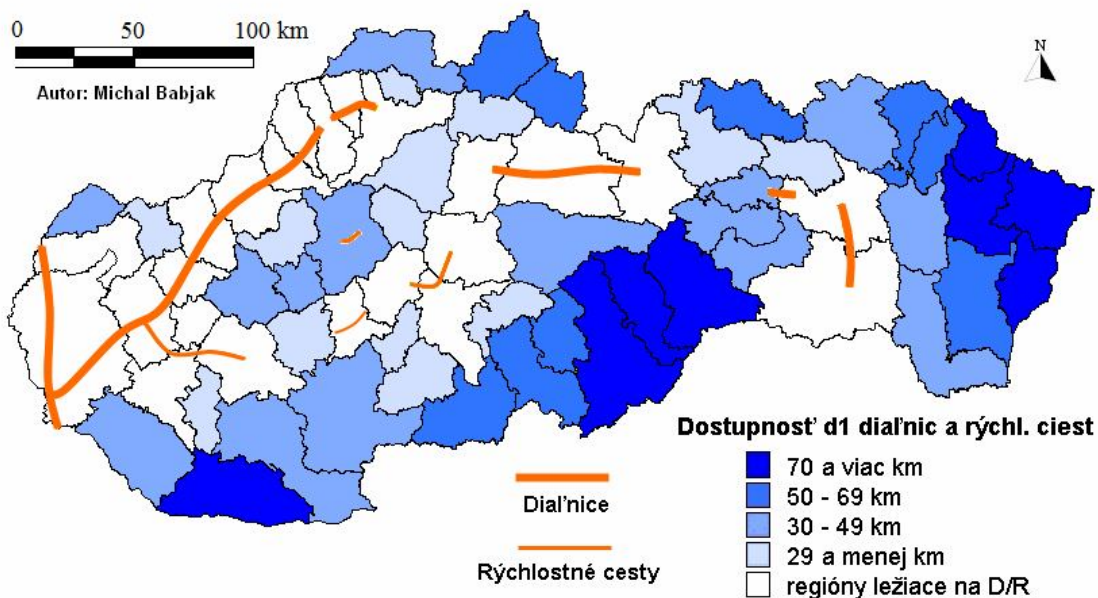
9.2 Zhodnotenie dostupnosti

Na základe vyššie uvedených kritérií som analyzoval dostupnosť skúmaných 68 regiónov Slovenska vzhľadom k existujúcej diaľničnej sieti (k 31.1.2008) v závislosti od vzdialenosti k nej. 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 47 km, priemerná hodnota parametra d_2 157 km a priemerná hodnota parametra d_3 106 km. V časovom vyjadrení nadobúdali parametre tieto priemerné hodnoty: t_1 63 min, t_2 2 hod 24 min a t_3 1 hod 52 min.

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 (103 km), Medzilaborce (92 km), Rimavská Sobota (85 km), Humenné (80 km), Sobrance (80 km), Rožňava (78 km), Revúca (70 km) a Komárno (70 km).

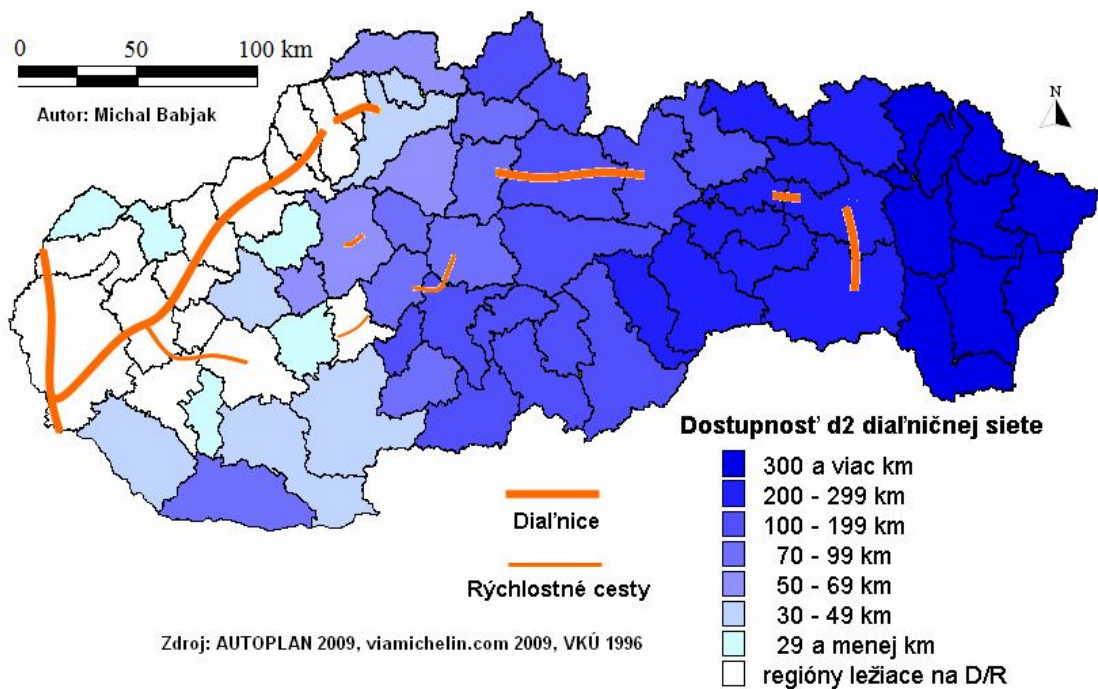
Pri mapovom zobrazení parametra d_2 (mapa 2) bola ponechaná tá istá škála s rozšírením o intervaly nad 100, 200 a 300 km. V tomto prípade sa hranica s hodnotou 70 km nachádza v línii regiónov Čadca – Dolný Kubín – Ružomberok – Turčianske Teplice – Žiar nad Hronom – Krupina, hranica 100 km v línii, ktorú tvoria regióny Námestovo – Tvrdošín – Ružomberok – Brezno – Zvolen – Veľký Krtíš a hranica 200 km v línii Stará Ľubovňa – Sabinov – Levoča – 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 regióny Sobrance (366 km), Snina (356 km), Medzilaborce (346 km), ale aj Michalovce (345 km), Trebišov (334 km) a Humenné (332 km).

Dostupnosť d1 diaľničnej siete (stav k 31.12.2008)



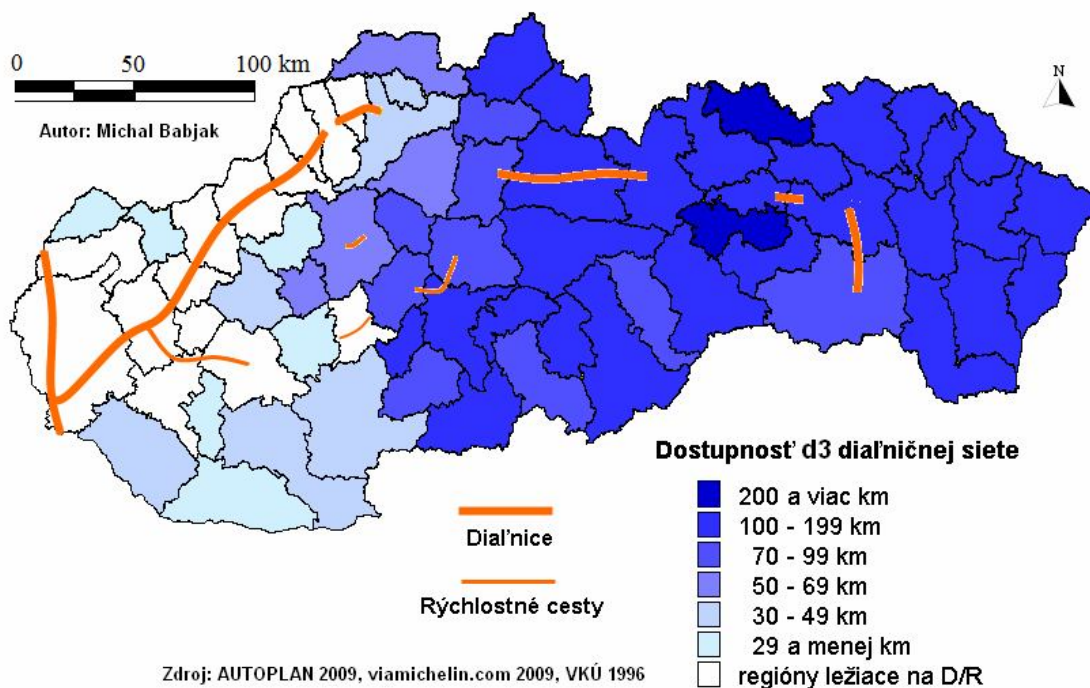
Zdroj: AUTOPLAN 2009, viamichelin.com 2009, VKÚ 1996

Dostupnosť d2 diaľničnej siete (stav k 31.12.2008)



Zdroj: AUTOPLAN 2009, viamichelin.com 2009, VKÚ 1996

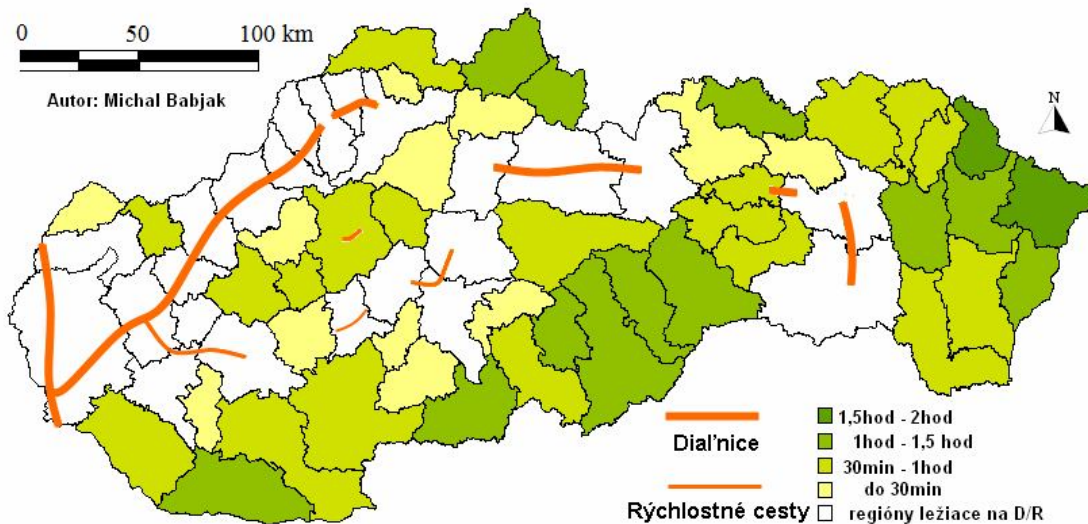
Dostupnosť d3 diaľničnej siete (stav k 31.12.2008)



Ako už bolo spomenuté, v súčasnosti sa podstatnou stáva časová dostupnosť. Pri porovnaní časovej a kilometrickej vzdialenosti, môžeme v prípade niektorých regiónov dôjsť k zisteniu, že hoci ich kilometrická vzdialenosť je väčšia v porovnaní s inými regiónmi, časovo sú rýchlejšie dostupné ako kilometricky bližšie regióny (napr. Sobrance a Snina, Košice a Bardejov, Poprad a Poltár).

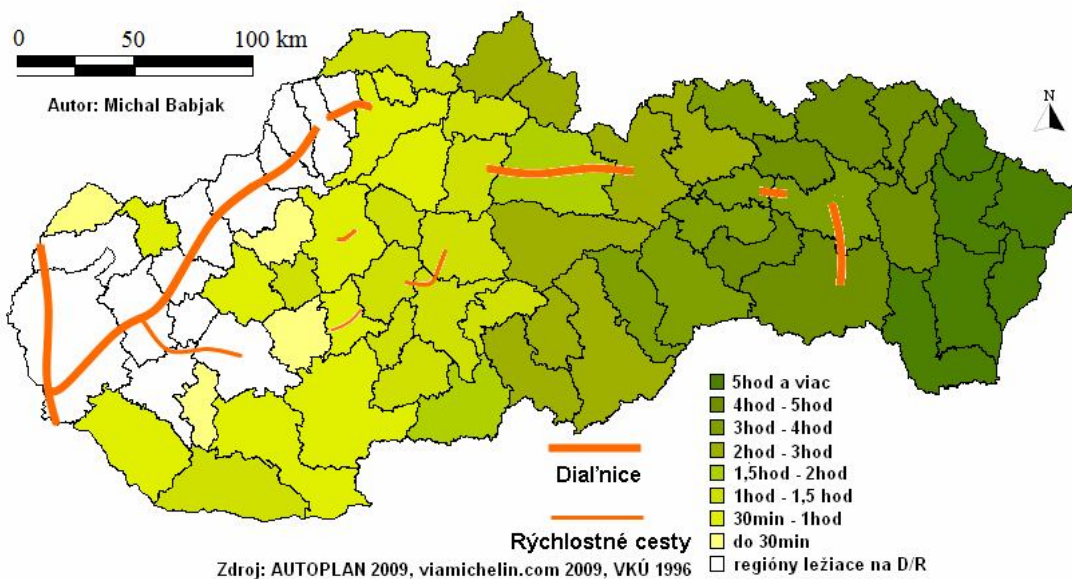
Dostupnosti d_3 a t_3 vyjadrujú dostupnosť regiónov k súvislému diaľničnému systému, spájajúci Bratislavu s ostatnými regiónmi, vrátane zahraničných diaľničných systémov. Reálne sa jedná iba o Maďarský diaľničný systém. Ako možno pozorovať pri grafickej prezentácii týchto parametrov, došlo k podstatnému zlepšeniu dostupnosti vo Východoslovenskej nížine, pričom hodnoty dostupnosti sa blížila k hodnotám Stredného Slovenska. V prípade cesty do Bratislavy z regiónov Východoslovenskej nížiny (Košice, Trebišov, Humenné, Sobrance), sa práve z časového hľadiska oplatí využiť maďarské diaľnice. Problémom, je však v tom, že po zarátaní diaľničných poplatkov, je táto cesta ekonomicky náročnejšia ako cesta „južným“ ťahom Slovenska. Zdá sa, že ani dostupnosť tejto diaľnice však nemá žiadny významný vplyv na hospodárstvo týchto regiónov.

Dostupnosť t1 diaľničnej siete (stav k 31.12.2008)

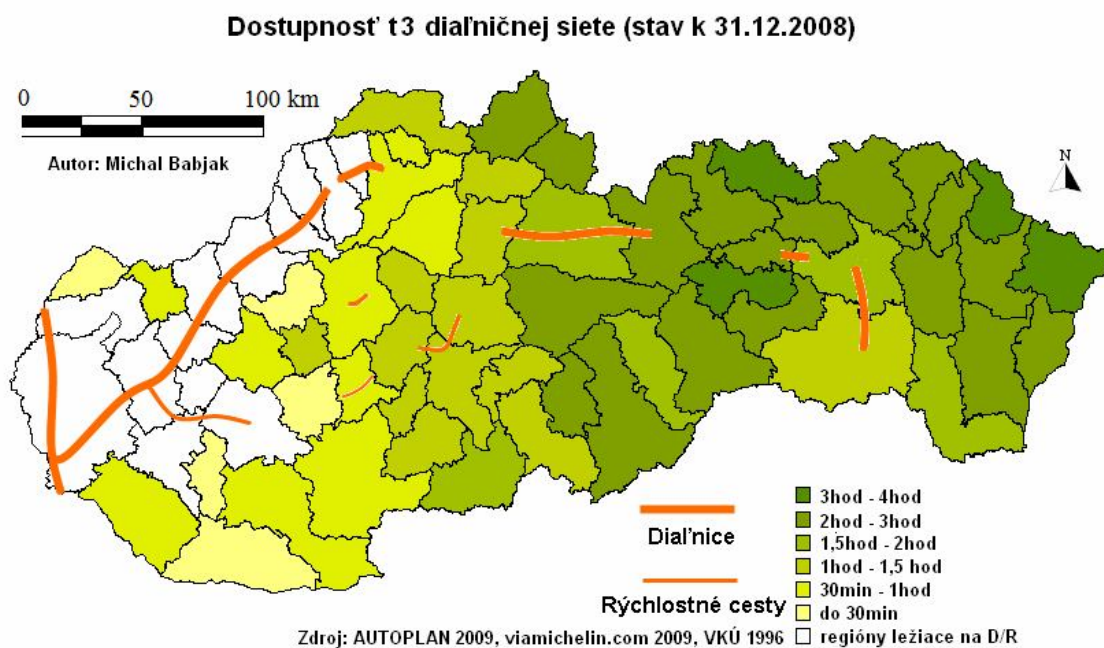


Zdroj: AUTOPLAN 2009, viamichelin.com 2009, VKÚ 1996

Dostupnosť t2 diaľničnej siete (stav k 31.12.2008)



Zdroj: AUTOPLAN 2009, viamichelin.com 2009, VKÚ 1996



10. Indikátory regionálneho rozvoja v období rokov 1997-2007

Jednou z úloh tejto práce je pokus o priblíženie vzťahu medzi výstavbou diaľnic a regionálnym rozvojom na území Slovenska v období rokov 1997 – 2007 a zároveň zistiť, či existuje, či už pozitívna alebo negatívna, korelácia medzi týmito oblasťami. Na hodnotenie ekonomického (regionálneho) rozvoja boli pri výskume použité nasledovné indikátory: dlhodobá *miera nezamestnanosti* (evidovaný nezamestnaní viac ako 12 mesiacov), *priemerná mesačná mzda*, *miera podnikateľskej aktivity*, *počet podnikov na 1000 obyvateľov* a *hrubý obrat priemyslu na 1 obyvateľa*. Všetky údaje pochádzajú zo štatistík ÚPSVARu a Štatistického úradu SR za jednotlivé okresy.

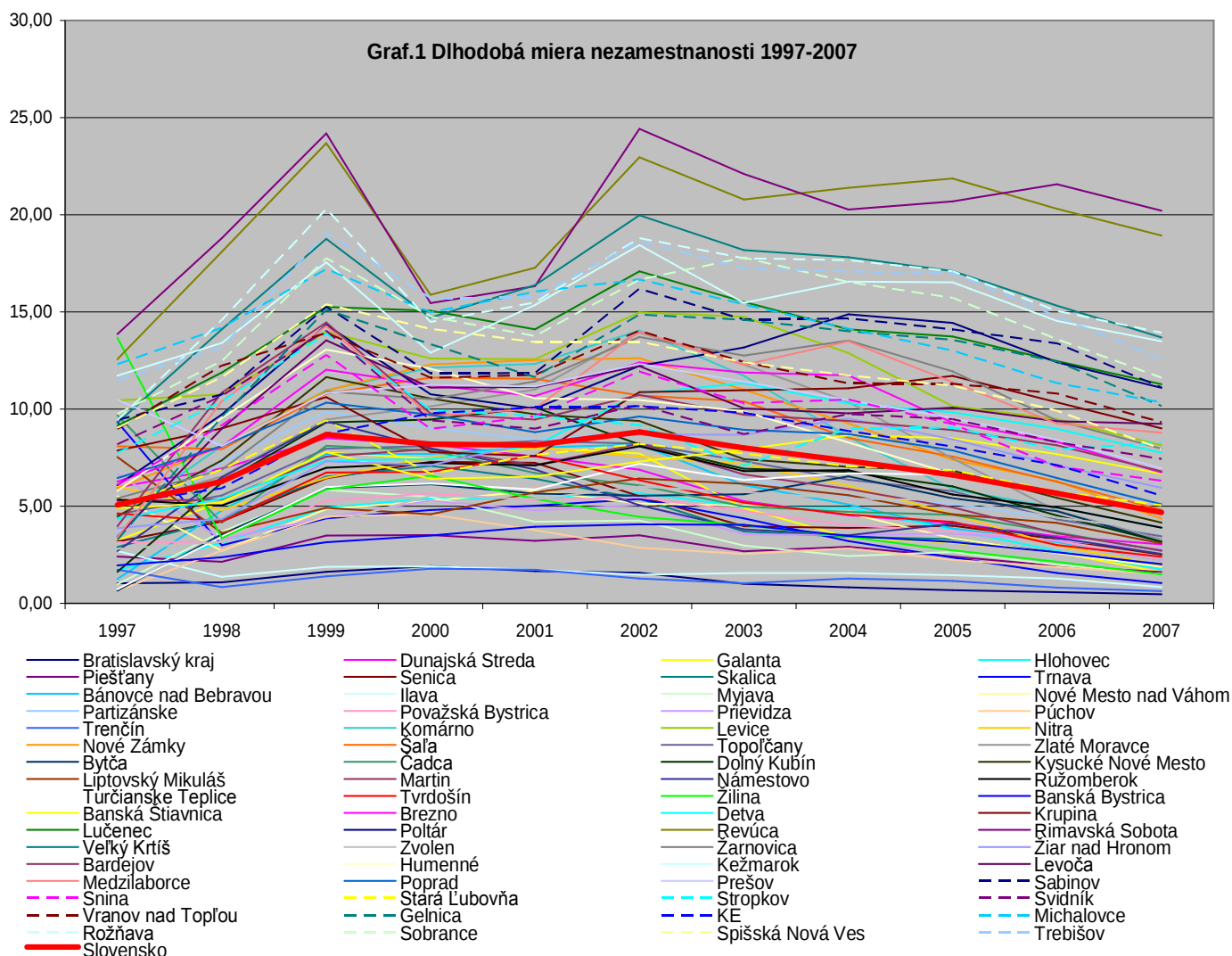
10.1 Dlhodobá nezamestnanosť

Vzhľadom na proklamovanú funkciu nových diaľnic v podobe vytvárania nových pracovných miest, som v tejto práci zvolil za jeden z indikátorov práve dlhodobú nezamestnanosť. Dlhodobú preto, lebo ak majú diaľnice onú hlasno prezentovanú schopnosť, mohli či mali by pomôcť zamestnať dlhodobo nezamestnaných, nakoľko by malo dôjsť k nárastu pracovných príležitostí.

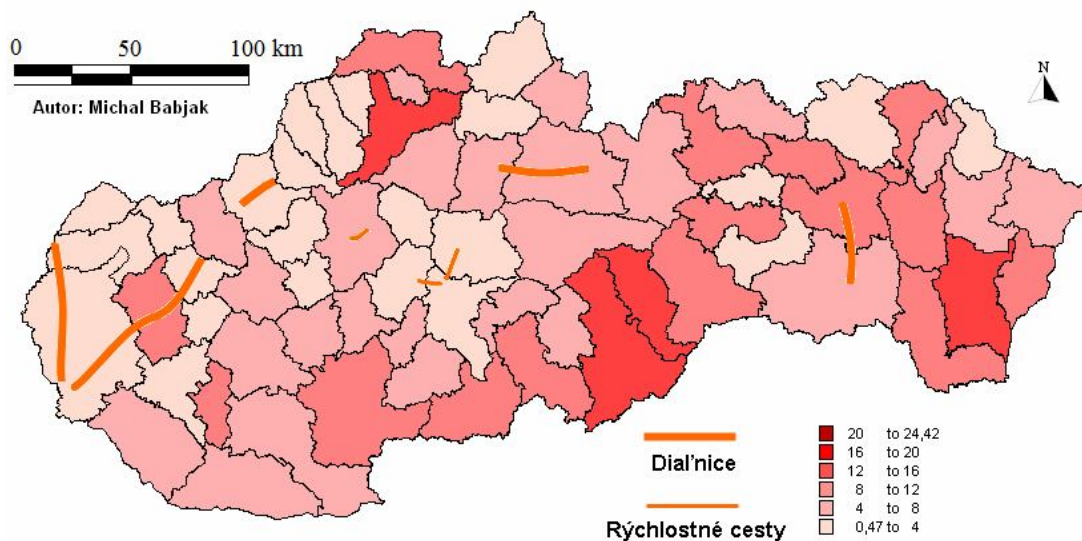
V porovnaní s inými štúdiami „klasickej“ miery nezamestnanosti, možno v prípade miery dlhodobej nezamestnanosti hovoriť o väčšej miere diferenciácie jednotlivých regiónov. Zatiaľ čo „klasická“ miera nezamestnanosti dosiahla vrchol v rokoch 2001 – 2002, keď sa začali prejavovať účinky reformy realizované „dzurindovou“ vládou, v prípade dlhodobej nezamestnanosti môžeme pozorovať vrcholy dva. Prvý nastáva roku 1999, no v nasledujúcich dvoch rokoch nastáva mierny až výrazný pokles, pričom v roku 2002 miera dlhodobej nezamestnanosti opäť výrazne narastá a dosahuje hodnoty z roku 1999. Od tohto roku až do konca pozorovaného obdobia už miera vo väčšine regiónov klesá. V prípade hospodársky úspešnejších regiónov možno badať niektoré odlišnosti. Miera dlhodobej nezamestnanosti v prvých rokoch klesá (výrazný pokles možno pozorovať v prípade regiónov Žilina, Tmava, Nové Mesto n/Váhom, Čadca) či stagnuje, až následne začne narastať. Vrchol tieto regióny dosahujú jeden, väčšinou nevýrazný, v období rokov 1999 až 2002. V sledovanom období sa s dlhodobou nezamestnanosťou najlepšie vysporiadali regióny západného a severného Slovenska. Sú to predovšetkým regióny, ktorými priamo prechádza diaľnica D1 a rýchlostná cesta R1 a regióny s dobrou dostupnosťou na súčasný

súvislý diaľničný systém a zároveň regióny s vysokou intenzitou dopravy. Prekvapujúco do tejto skupiny regiónov patria aj okresy Oravy. Najnižšie hodnoty dosahujú regióny :Bratislava, Trenčín, Ilava

Dlhodobá nezamestnanosť robí najväčšie problémy v periférnych regiónoch Dolného Zemplína, Spiša, Gemera a Juhoslovenskej kotliny. Najvyššie hodnoty miery dlhodobej nezamestnanosti dosahujú regióny Rožňava, Revúca (stále okolo 20%). Tieto regióny vo všeobecnosti patria medzi marginálne oblasti Slovenska so zlou dostupnosťou, trpia nedostatočnou dopravnou infraštruktúrou vyššej hierarchie ako aj napojením na ňu. Vyriešenie otázky dlhodobej nezamestnanosti je v týchto regiónoch viac ako problematické a vyžaduje si systémové opatrenia vo všetkých oblastiach infraštruktúry (nielen dopravnej) a spoluprácu, a to ako na lokálnej, tak aj na národnej úrovni.

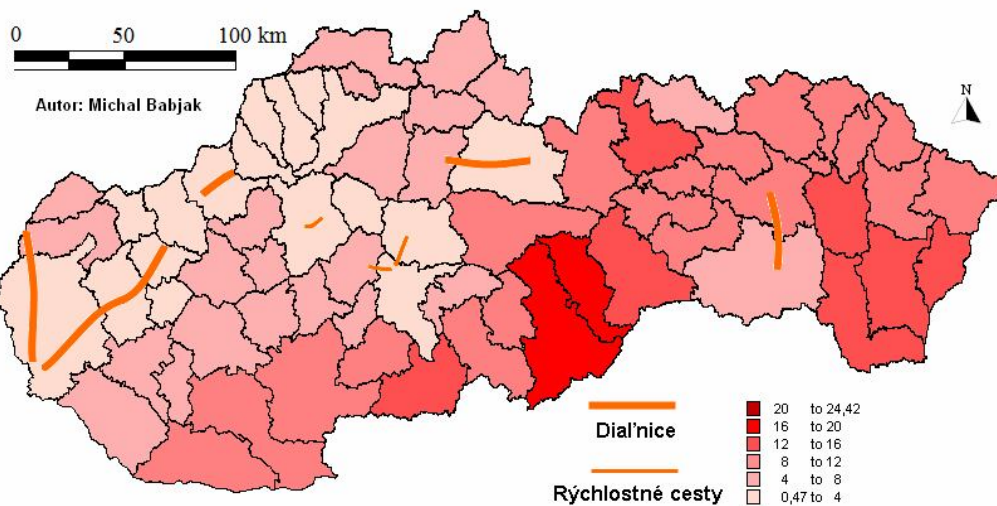


Dlhodobá miera nezamestnanosti v roku 1997



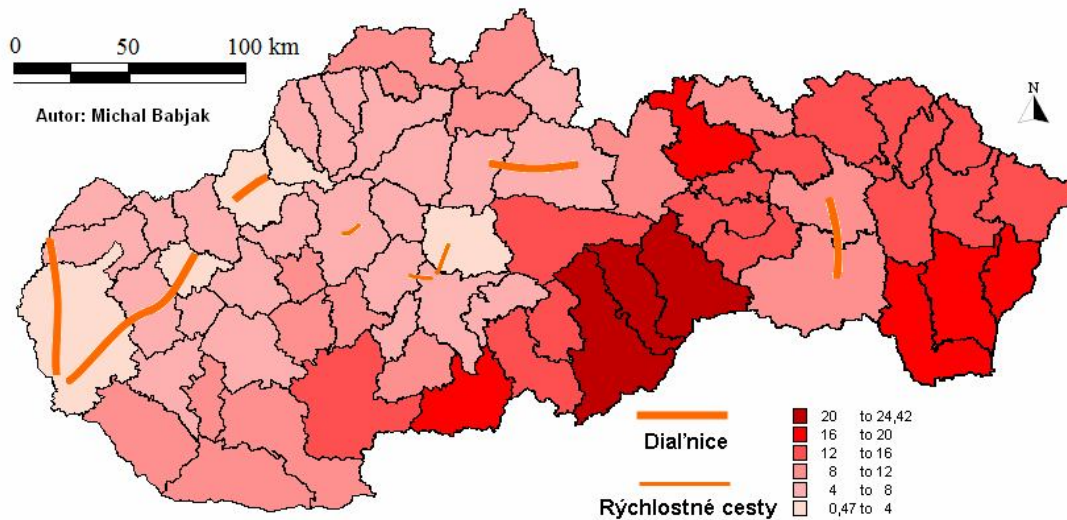
Zdroj: ÚPSVAR 2009, VKÚ 1996

Dlhodobá miera nezamestnanosti v roku 1998



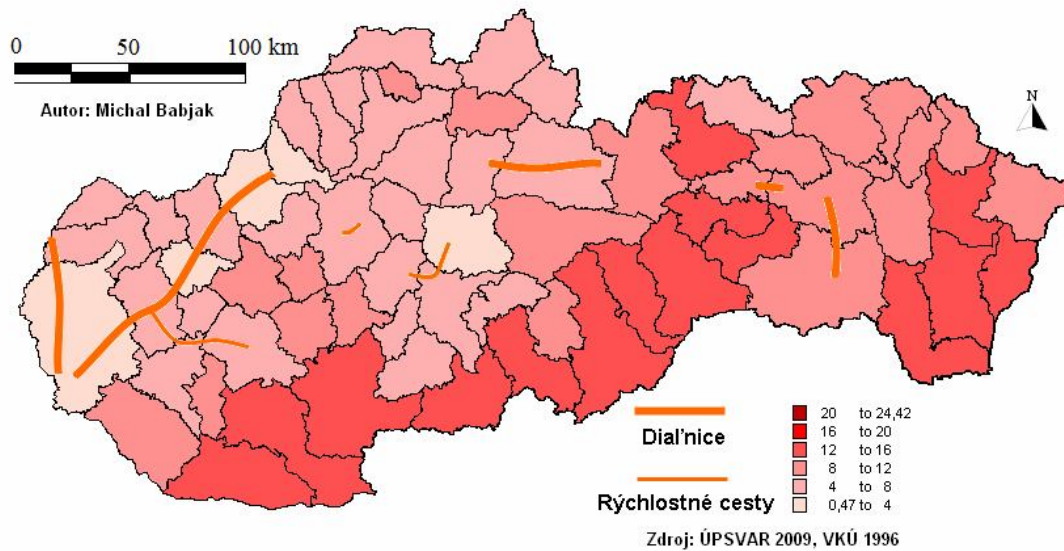
Zdroj: ÚPSVAR 2009, VKÚ 1996

Dlhodobá miera nezamestnanosti v roku 1999

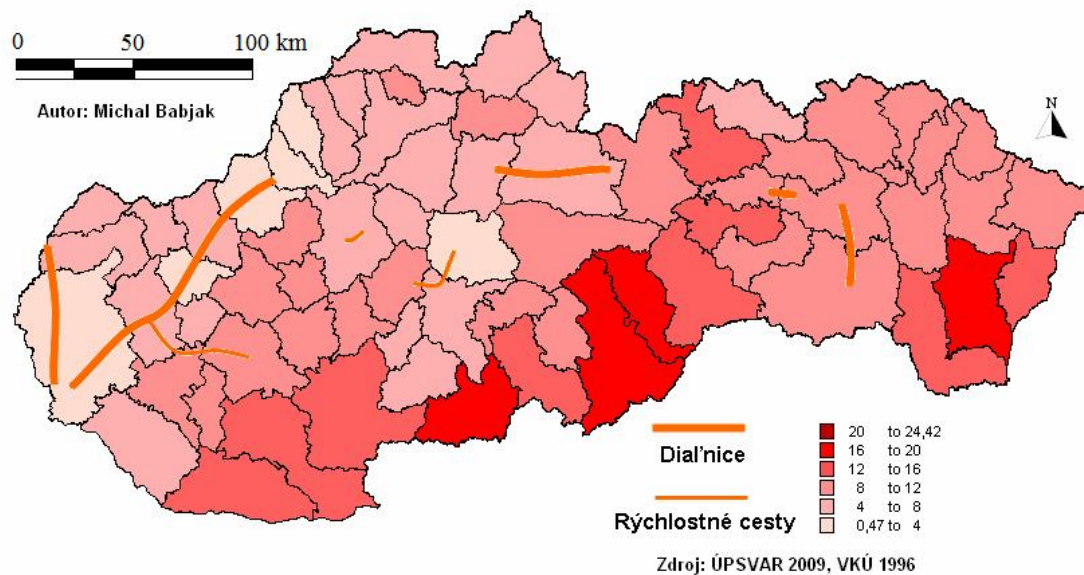


Zdroj: ÚPSVAR 2009, VKÚ 1996

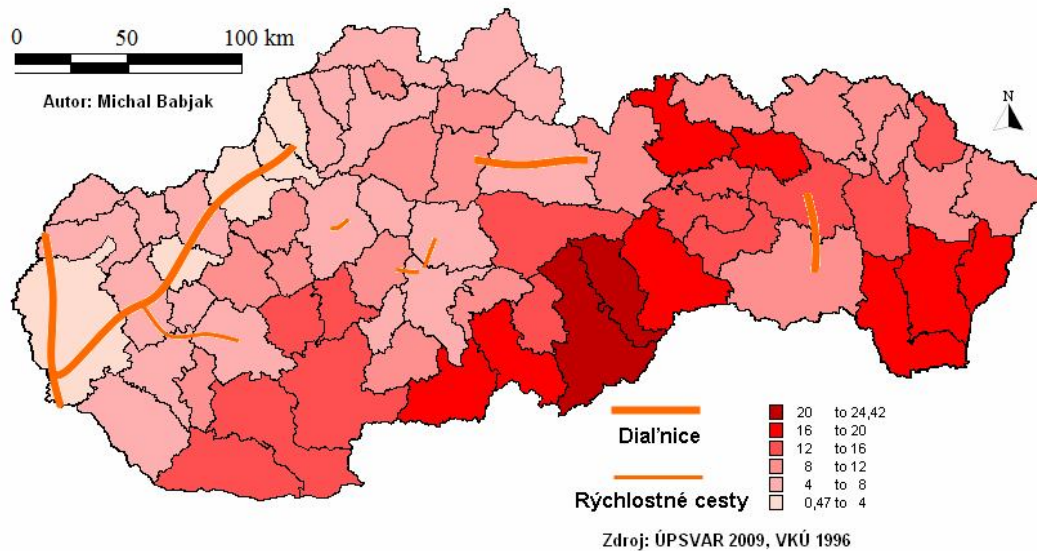
Dlhodobá miera nezamestnanosti v roku 2000



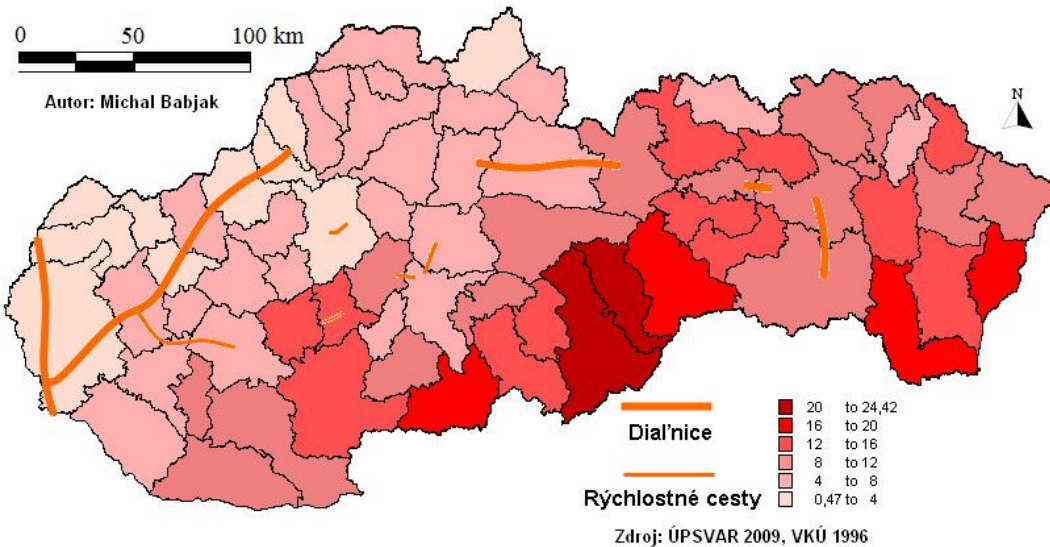
Dlhodobá miera nezamestnanosti v roku 2001



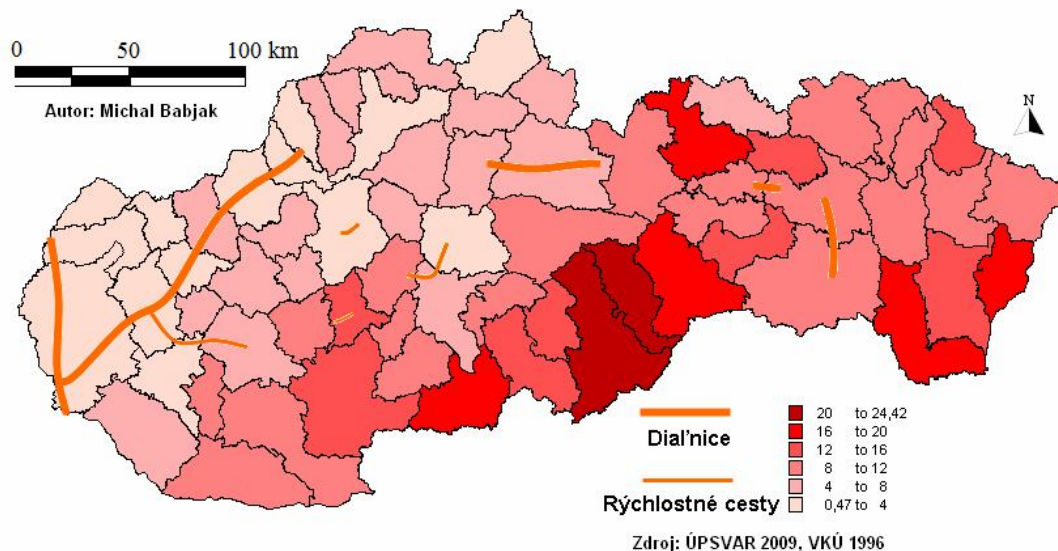
Dlhodobá miera nezamestnanosti v roku 2002



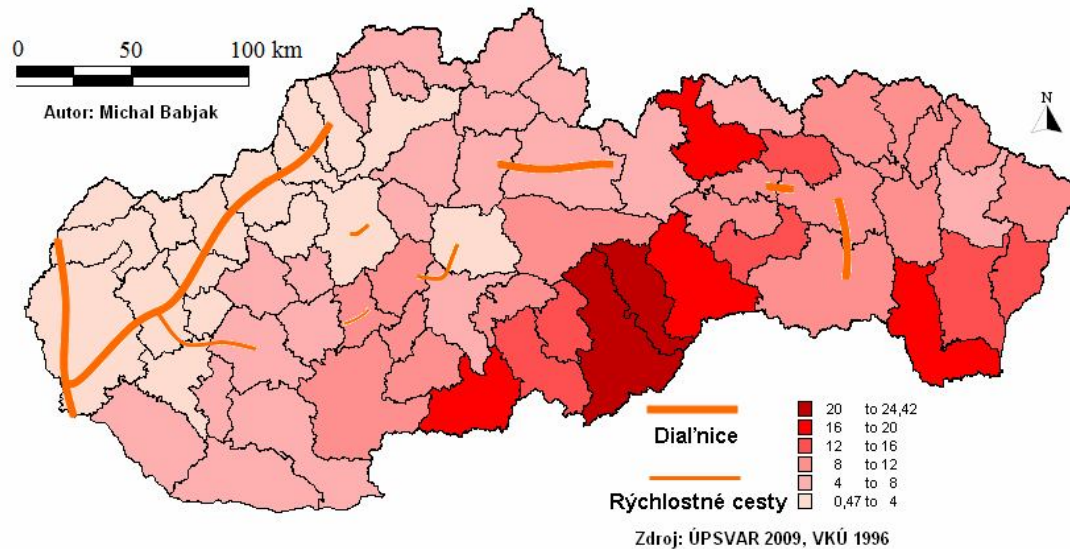
Dlhodobá miera nezamestnanosti v roku 2003



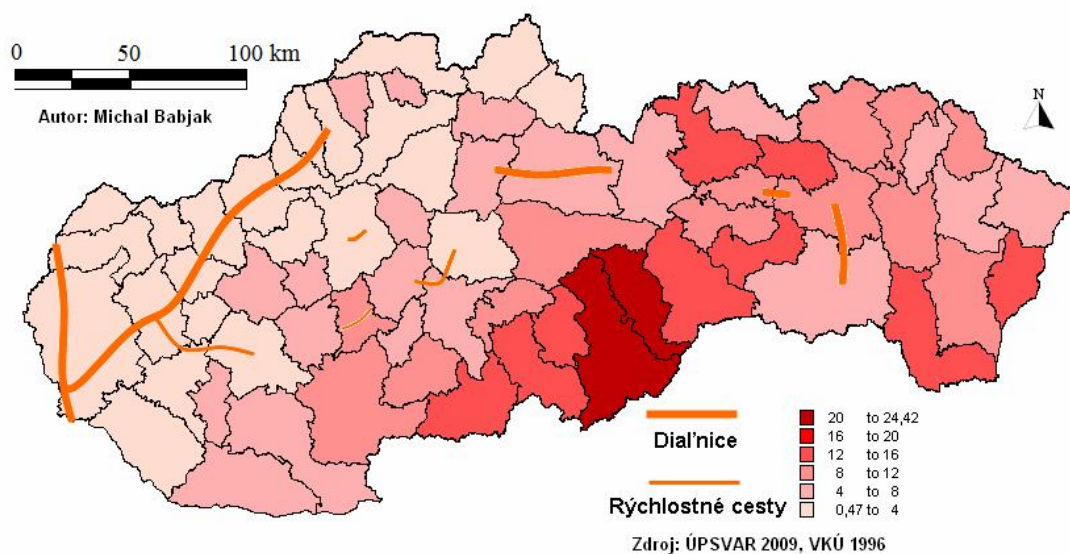
Dlhodobá miera nezamestnanosti v roku 2004



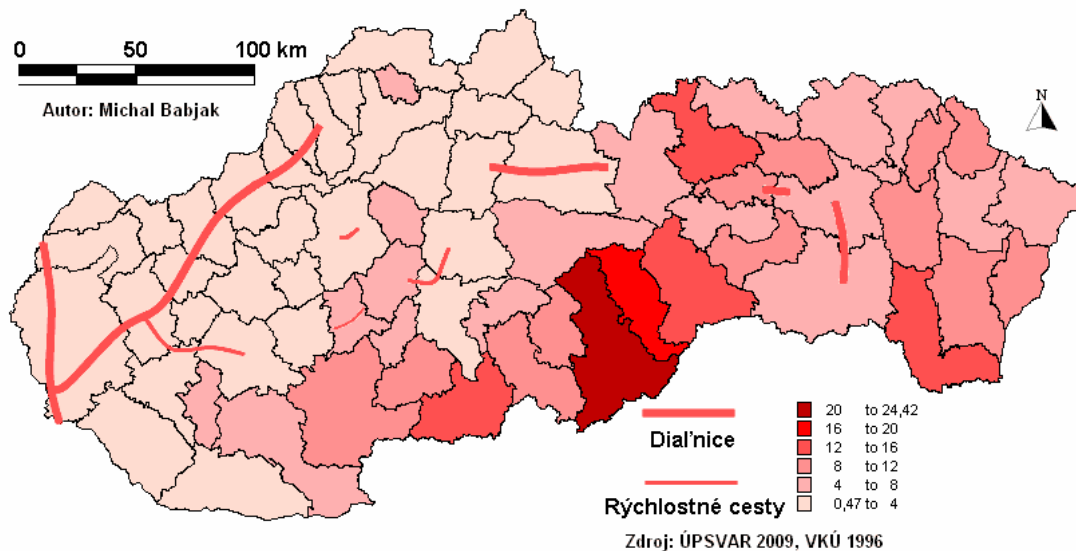
Dlhodobá miera nezamestnanosti v roku 2005



Dlhodobá miera nezamestnanosti v roku 2006



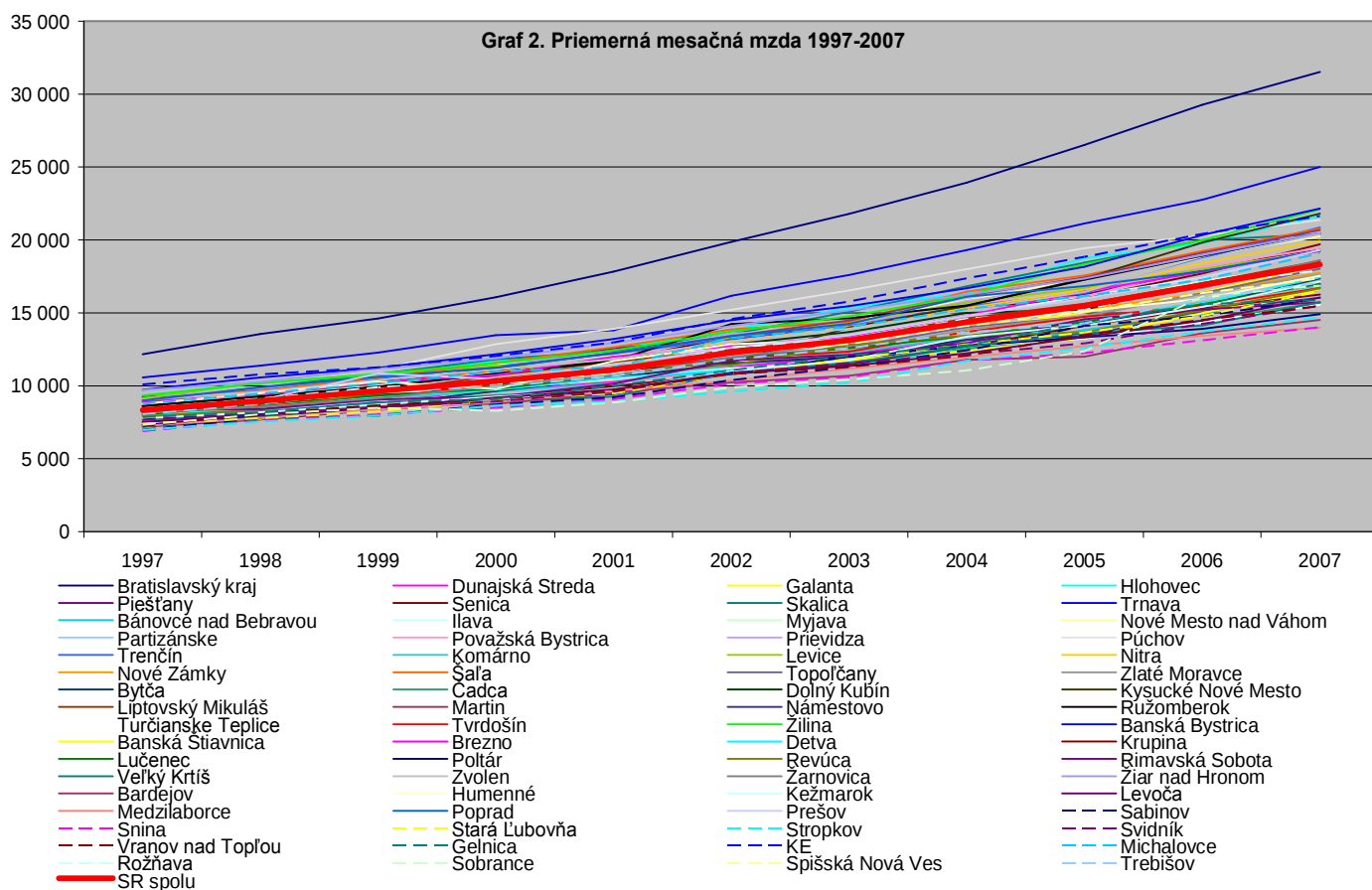
Dlhodobá miera nezamestnanosti v roku 2007



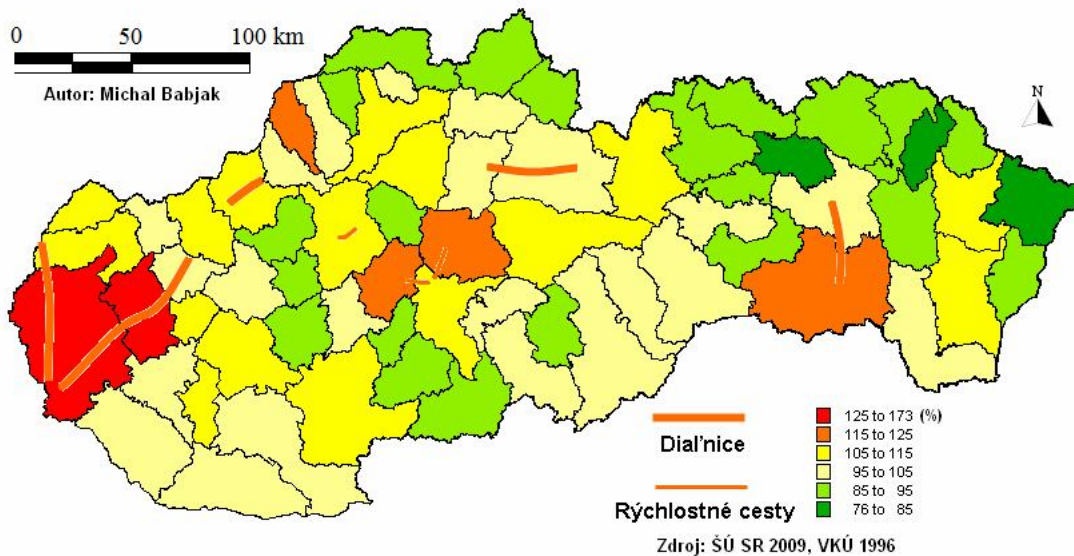
10.2 Priemerná mesačná mzda

Ak podporuje dopravná infraštruktúra miestny hospodársky rozvoj, malo by tak teoreticky (ako jeden zo sekundárnych benefitov) dôjsť aj k nárastu nominálnej mzdy v spomenutých územiach. Porovnával som priemernú výšku mesačnej mzdy v jednotlivých rokoch v regiónoch s priemernou výškou mesačnej mzdy za celé Slovensko a následne s diaľničnou sieťou a intenzitou dopravy. V jednotlivých rokoch ako aj za celé sledované obdobie je výška mesačnej mzdy v regiónoch, ktorými vedie diaľnica, či rýchlostná cesta, minimálne rovnaká (+ - 5%), ale predovšetkým vyššia ako je celoslovenský priemer. Pri grafickej prezentácii rastu priemernej mesačnej mzdy v regiónoch v sledovanom období (mapa x) a porovnaním regionálneho rastu s celoslovenským rastom (mapa x) možno jednoznačne pozorovať, že regióny s diaľničnou dopravnou infraštruktúrou a regióny s najvyššou intenzitou dopravy zaznamenali hodnoty vyššie ako celoslovenský priemer a zároveň aj patria do skupiny regiónov s najvyšším rastom v sledovanom období. Hodnoty vyššie ako celoslovenský rast miezd, bol zaznamenaný ešte aj v periférnych regiónoch s horšou dostupnosťou a absenciou hierarchicky vyššej dopravnej infraštruktúry (rýchlostná cesta, diaľnica). V prípade regiónov Námestovo a Nové Zámky je to pravdepodobne zásluhou príchodom podnikov so zahraničnou účasťou, patriacich medzi významných dodávateľov sektora elektrotechniky (LG, OSRAM, HELLA), ktorí zlepšili dynamiku miestnej ekonomiky. V prípade regiónu Námestovo, to môže byť aj zásluhou podnikateľskej činnosti, nakoľko miera podnikateľskej aktivity v tomto regióne patrí je v posledných rokoch najvyššia na Slovensku.

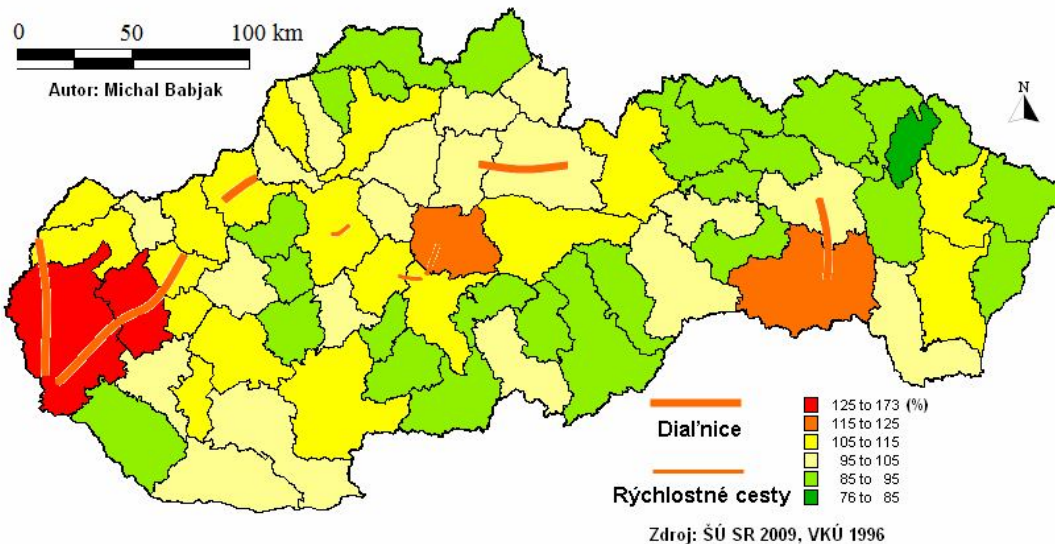
Prekvapujúco je však rýchlejší rast miezd ako celoslovenský priemer aj v regiónoch Bardejov, Kežmarok, Prešov, Sobrance a Stará Ľubovňa. Nakoľko ide o prevažne marginálne regióny (s výnimkou Prešova) s vysokou nezamestnanosťou, pravdepodobne platy tých obyvateľov regiónu, ktorý sú zamestnaný, rástli rýchlejšie ako je celoslovenský priemer. V prípade Starej Ľubovne je to asi aj dôsledkom druhej najvyššej miery podnikateľskej aktivity v posledných rokoch na Slovensku a jej úspešným prínosom. Napriek tomu spomínané regióny patria do skupiny s najnižšími mzdami na Slovensku.



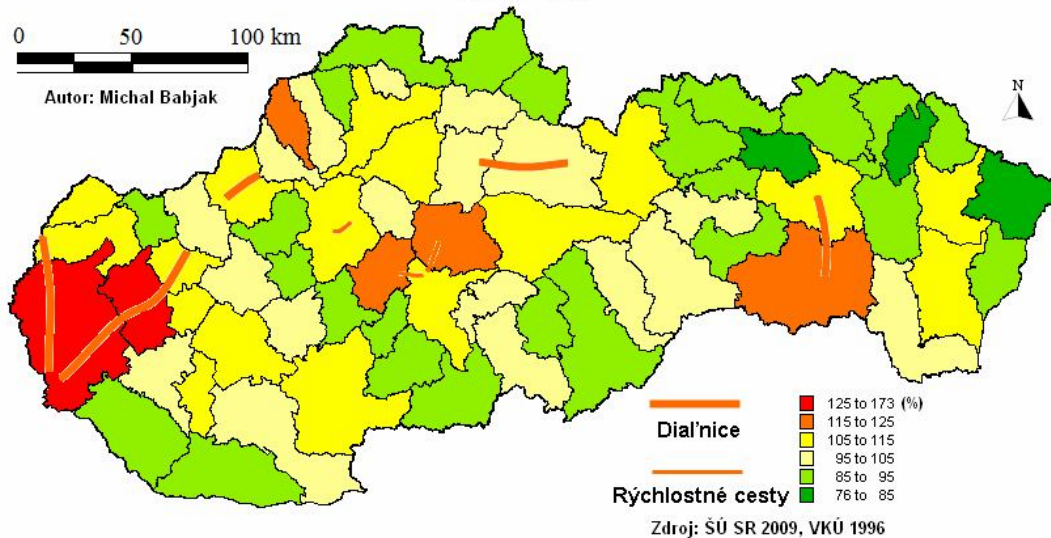
**Porovnanie priemernej mesačnej mzdy v regiónoch s celoslovenským priemerom
v roku 1997**



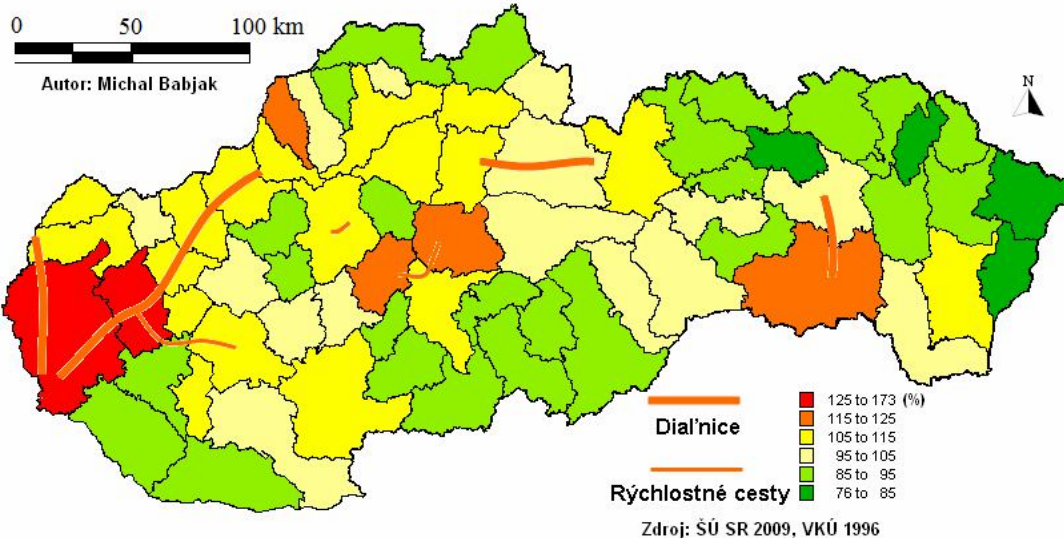
**Porovnanie priemernej mesačnej mzdy v regiónoch s celoslovenským priemerom
v roku 1998**



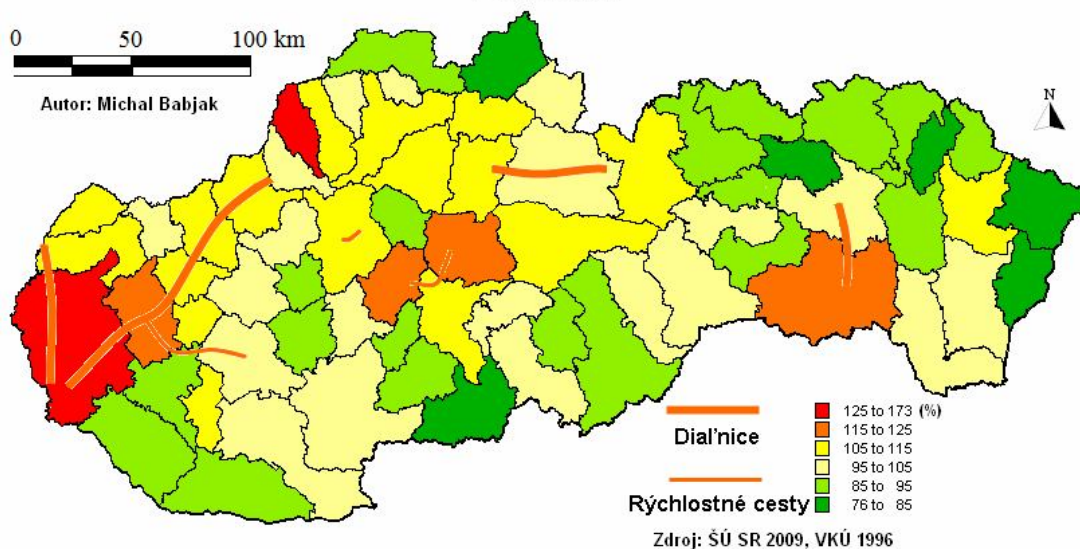
**Porovnanie priemernej mesačnej mzdy v regiónoch s celoslovenským priemerom
v roku 1999**



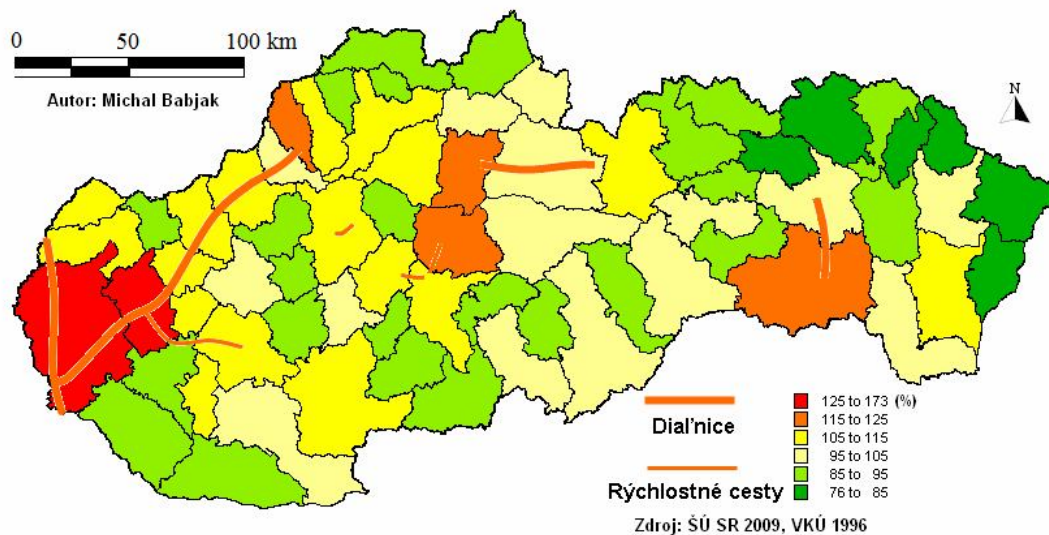
**Porovnanie priemernej mesačnej mzdy v regiónoch s celoslovenským priemerom
v roku 2000**



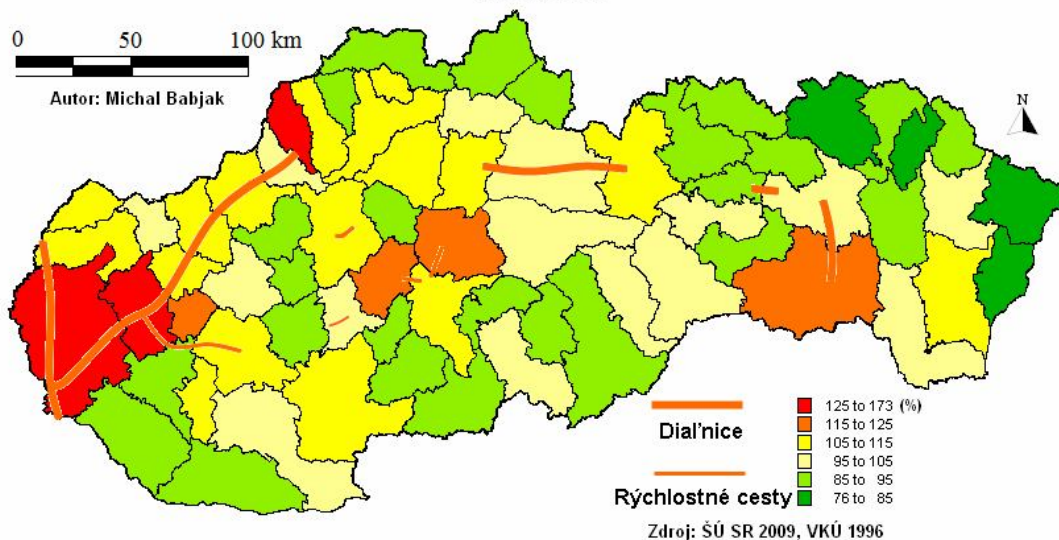
**Porovnanie priemernej mesačnej mzdy v regiónoch s celoslovenským priemerom
v roku 2001**



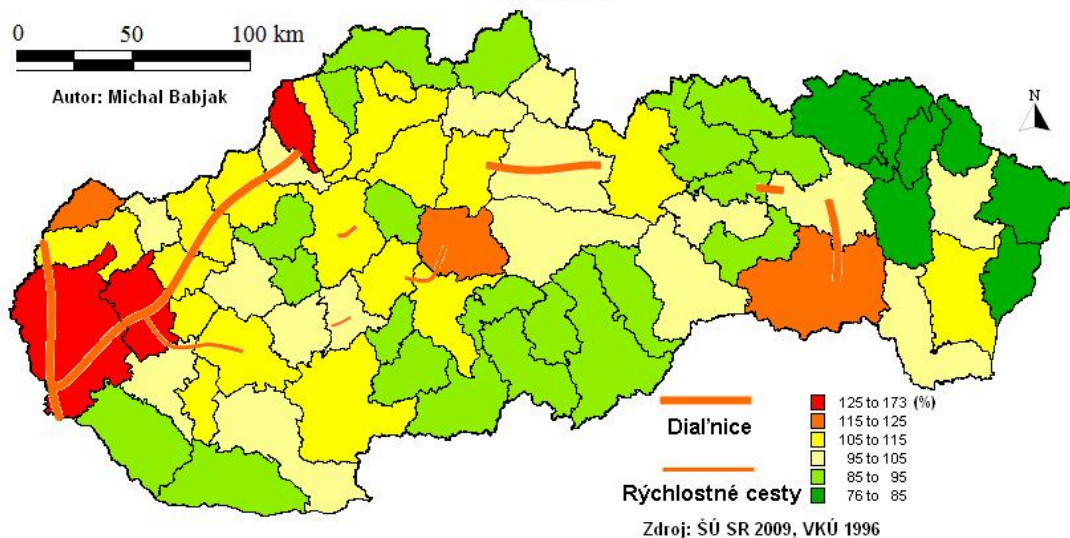
**Porovnanie priemernej mesačnej mzdy v regiónoch s celoslovenským priemerom
v roku 2002**



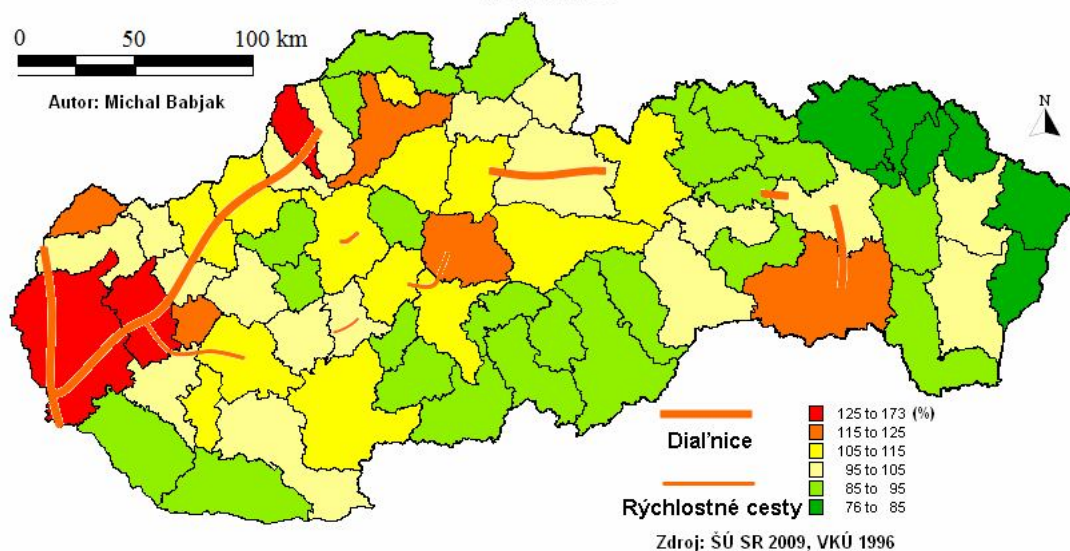
**Porovnanie priemernej mesačnej mzdy v regiónoch s celoslovenským priemerom
v roku 2003**



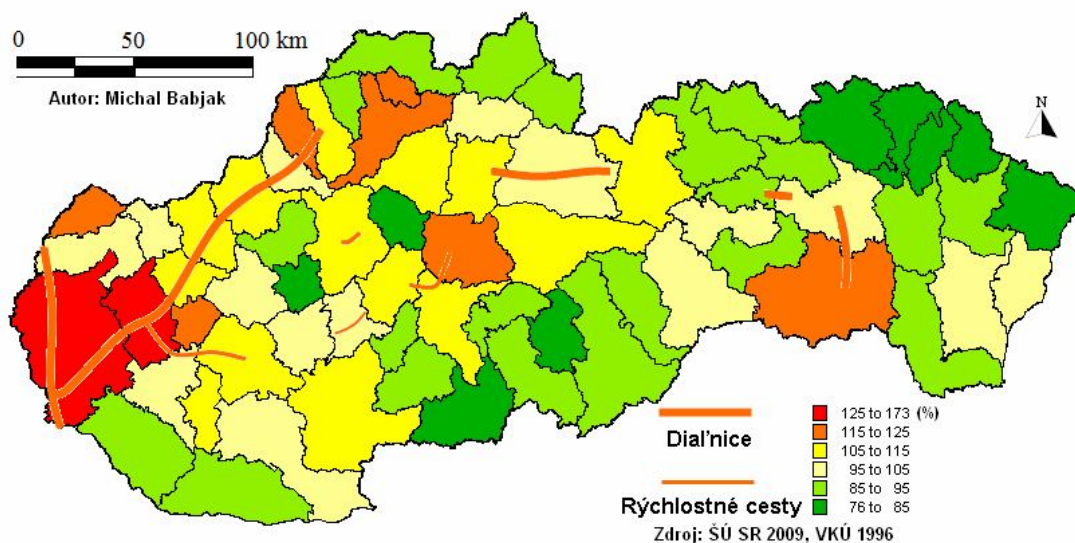
**Porovnanie priemernej mesačnej mzdy v regiónoch s celoslovenským priemerom
v roku 2004**



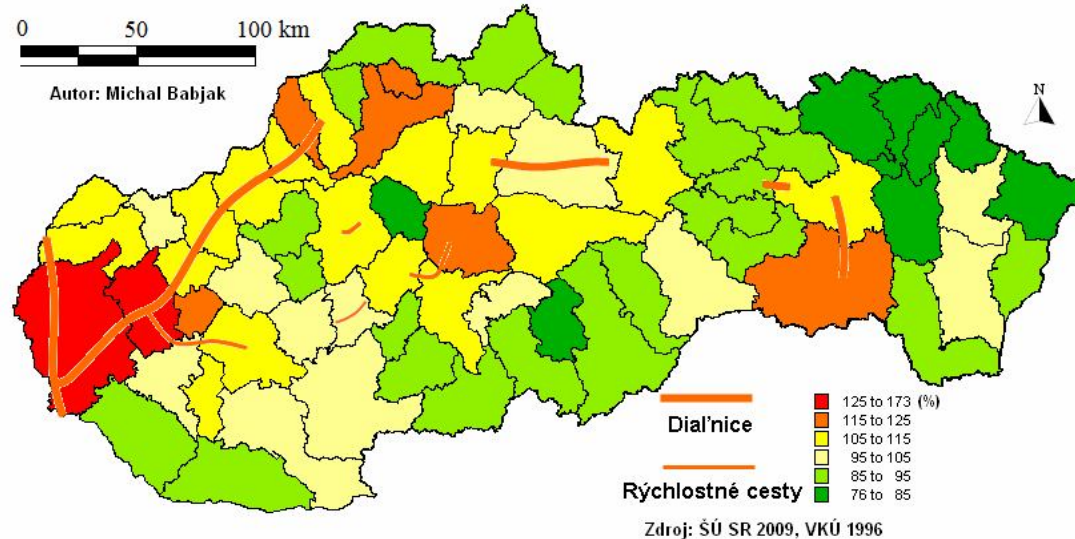
**Porovnanie priemernej mesačnej mzdy v regiónoch s celoslovenským priemerom
v roku 2005**



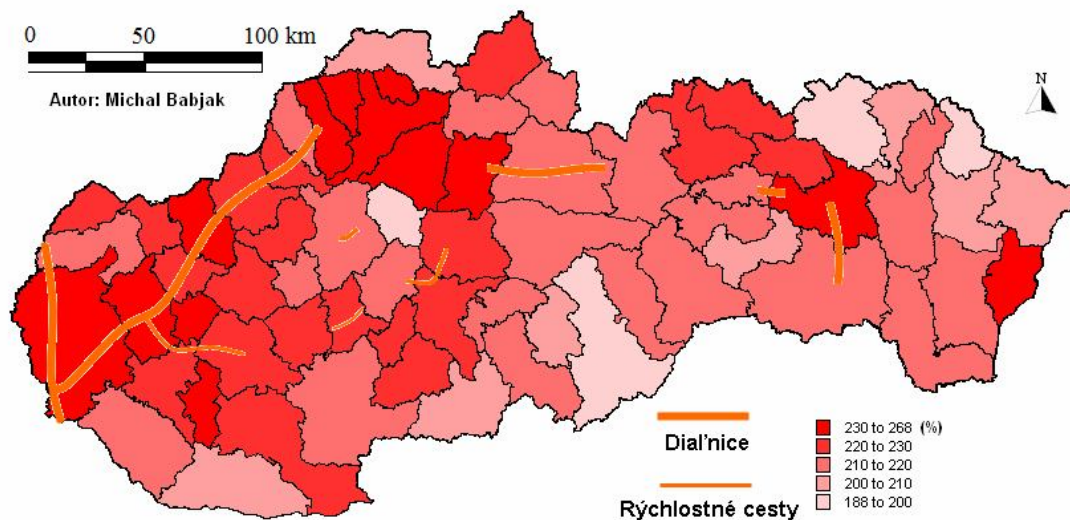
Porovnanie priemernej mesačnej mzdy v regiónoch s celoslovenským priemerom v roku 2006



Porovnanie priemernej mesačnej mzdy v regiónoch s celoslovenským priemerom v roku 2007

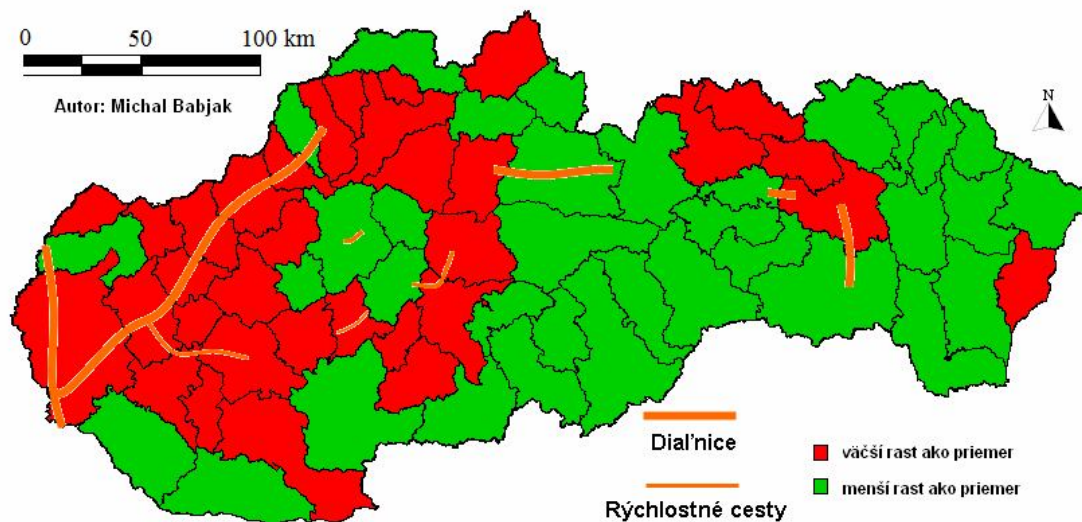


Rast miezd v období 1997-2007



Zdroj: ŠÚ SR 2009, VKÚ 1996

Porovnanie rastu miezd s celoslovenským priemerom v období 1997-2007

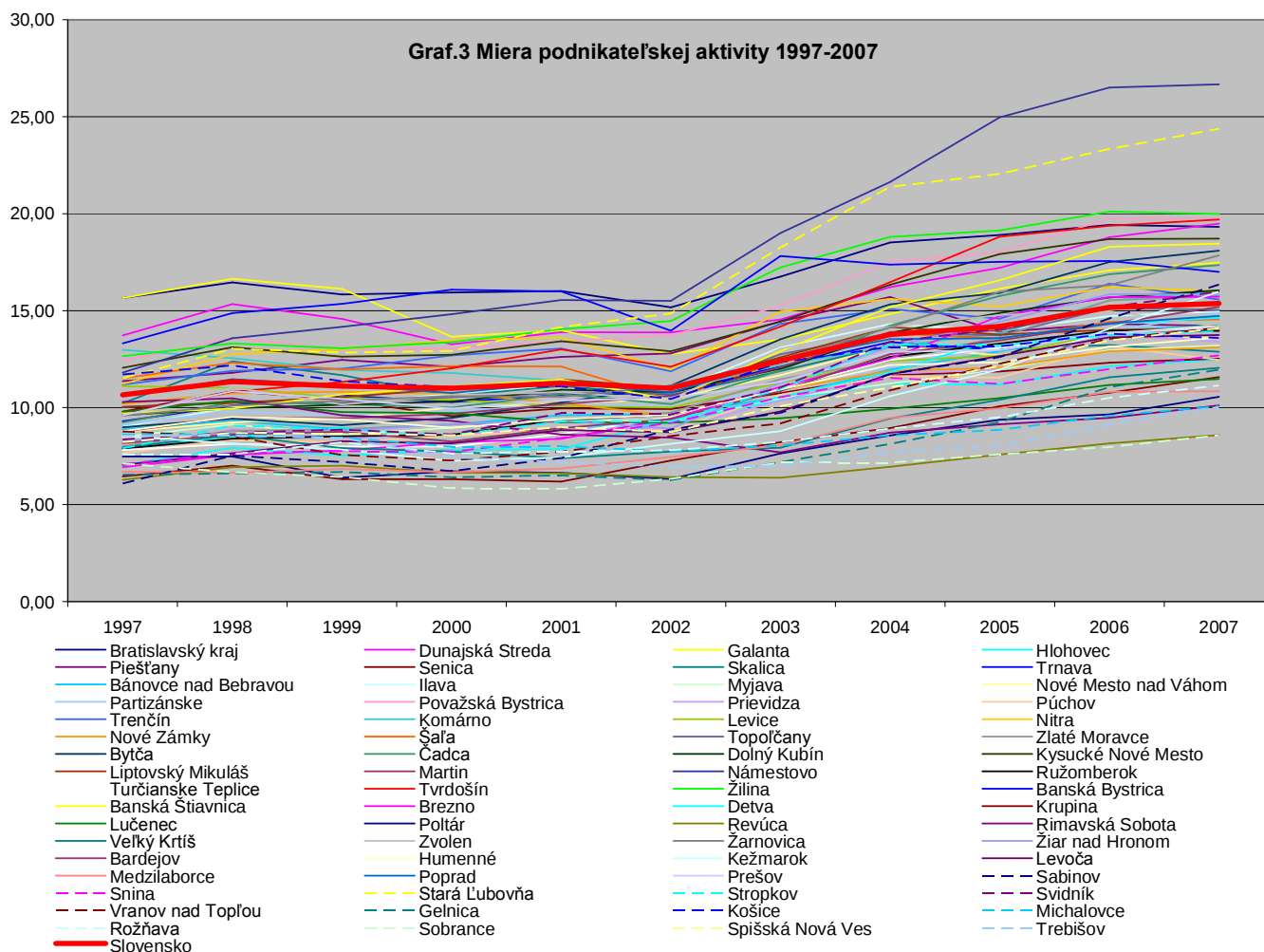


Zdroj: ŠÚ SR 2009, VKÚ 1996

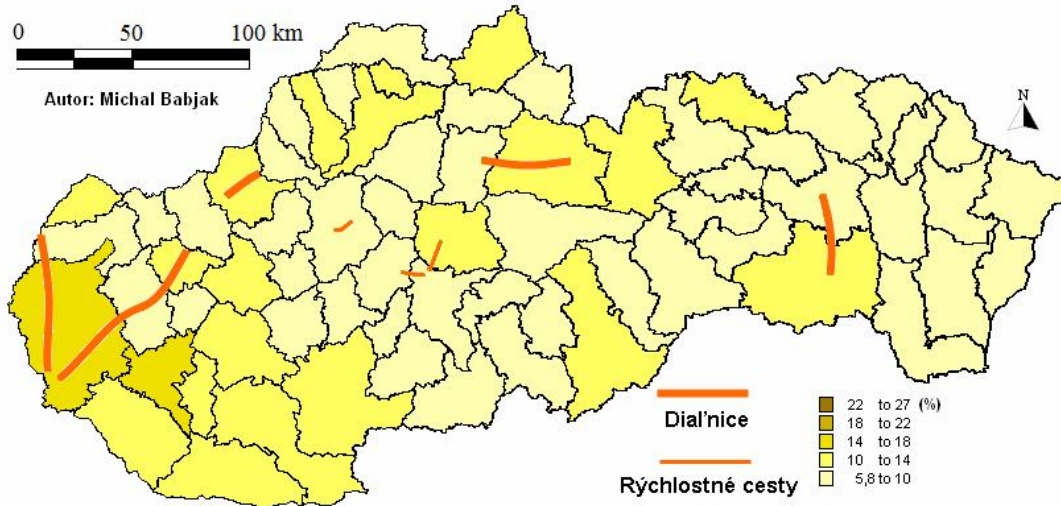
10.3 Miera podnikateľskej aktivity

Pri pohľade na graf 3 (Vývoj miery podnikateľskej aktivity v období 1997-2007) možno skonštatovať, že až do konca roku 2002 podnikateľská aktivita v stagnovala. V rokoch 2001, 2002 sa však začali naplno prejavovať účinky reforiem „dzurindovej“ vlády, pričom jedným z cieľov týchto reforiem bolo práve odstránenie bariér pre malé a stredné podnikanie. V súvislosti s týmto krokom išlo predovšetkým o poskytovanie úverov a zníženie úrokov, zjednodušenie administratívneho prostredia na podnikanie, podporné príspevky nezamestnaným k „rozbehnutiu“ podnikania a v roku 2004 sa k týmto krokom pridala daňová reforma. Od roku 2003 až dodnes sme tak svedkami neustáleho rastu podnikateľskej aktivity. Medzi regióny, ktorých obyvatelia sa najlepšie etablovali v nových podmienkach, patria predovšetkým regióny krajským miest (s výnimkou východoslovenských krajov), pričom najvyššie hodnoty podnikateľskej aktivity dosahujú regióny Námestovo a Stará Ľubovňa. Tieto dva regióny dosahujú najvyššie hodnoty aj vo všetkých nasledujúcich rokoch sledovaného obdobia. Navyše, tieto dva regióny ako jediné presiahli hranicu 20% miery podnikateľskej aktivity (a to ešte v roku 2004) a v súčasnosti dosahujú hodnoty dokonca vyššie ako 25% (2007/2008). V celkovom zhodnotení, relatívne vysoké hodnoty podnikateľskej aktivity dosahujú regióny severozápadného Slovenska. Tieto regióny (okrem dvoch vyššie spomenutých) patria medzi hospodársky úspešnejšie, nachádzajú sa pozdĺž dopravných línií s vysokou intenzitou dopravy a v ich tesnej blízkosti, pričom zároveň v tomto smere prechádzajú existujúce a rozostavané úseky diaľnice D1, D2 a rýchlostnej cesty R1.

Najnižšie hodnoty podnikateľskej aktivity boli zaznamenané regiónoch Zemplína a Juhoslovenskej kotliny. Sú to marginálne periférne regióny so zlou dostupnosťou. Tieto regióny sú ukázkovým príkladom tvrdenia, že prítomnosť dobrej dopravnej infraštruktúry môže podnietiť regionálny ekonomický rozvoj, ale jej absencia výrazne limituje až brzdi miestny ekonomický rozvoj.



Miera podnikateľskej aktivity v roku 1997



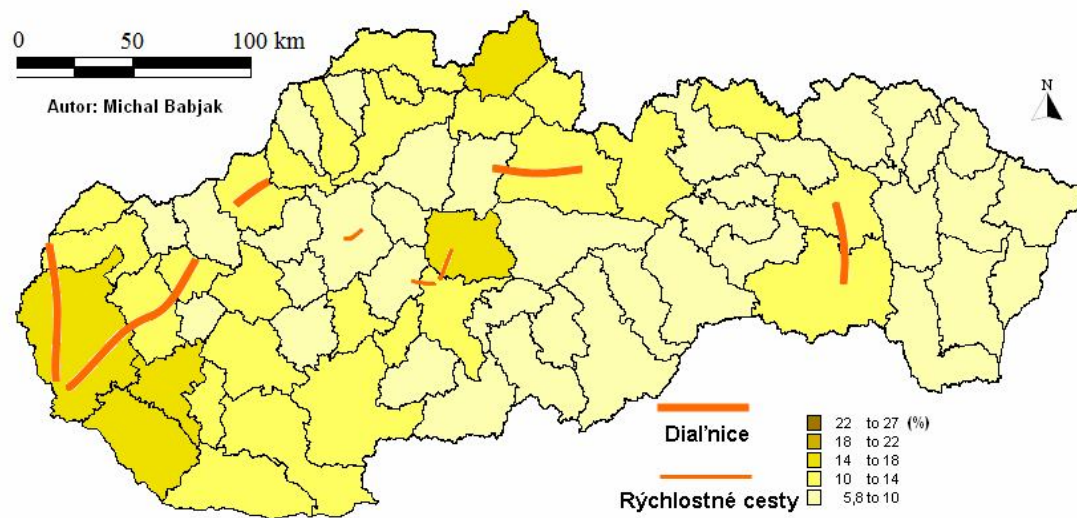
Zdroj: ŠÚ SR 2009, VKÚ 1996

Miera podnikateľskej aktivity v roku 1998



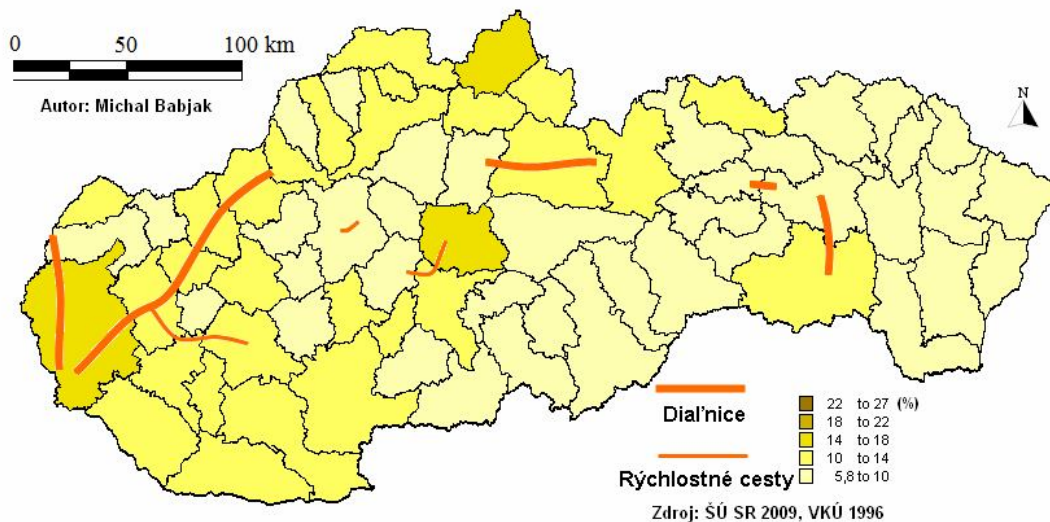
Zdroj: ŠÚ SR 2009, VKÚ 1996

Miera podnikateľskej aktivity v roku 1999

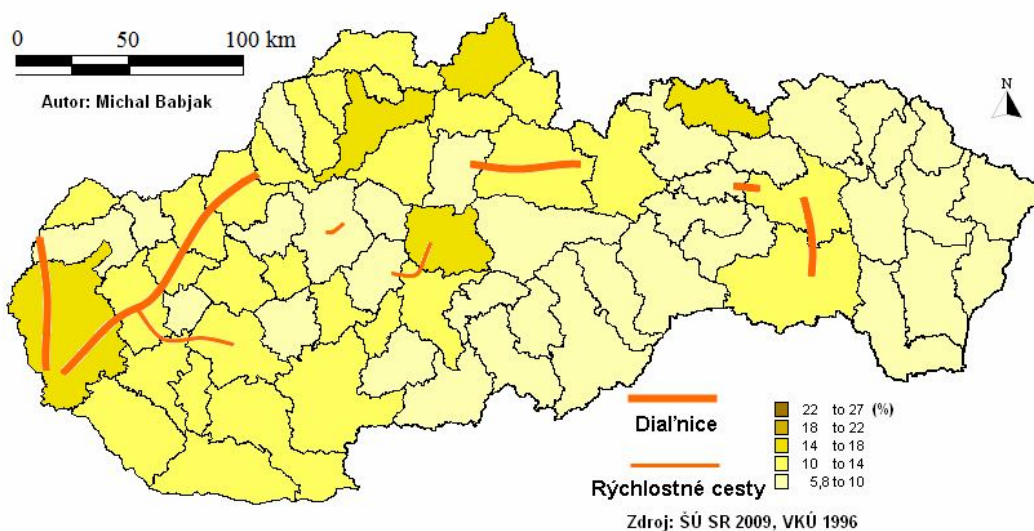


Zdroj: ŠÚ SR 2009, VKÚ 1996

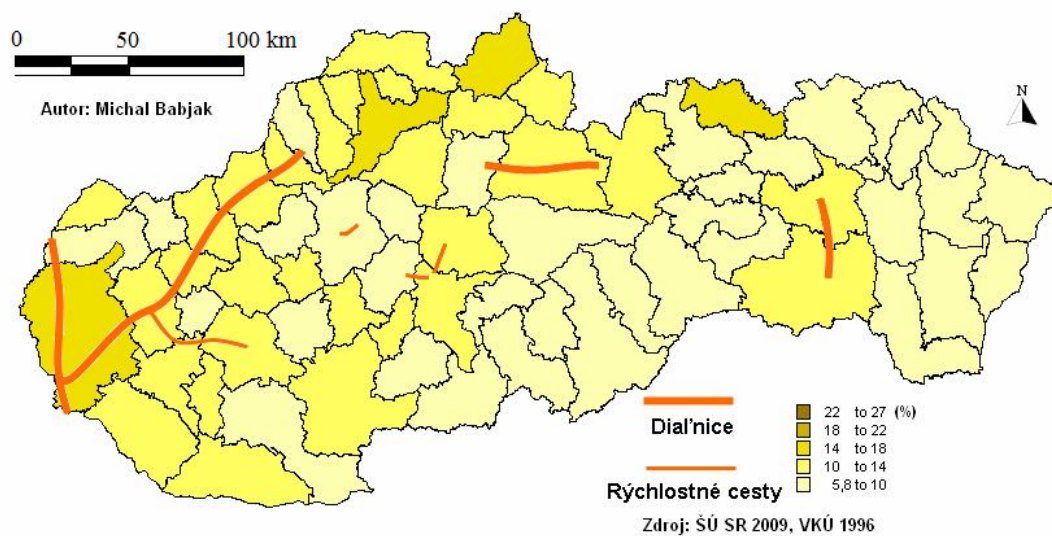
Miera podnikateľskej aktivity v roku 2000



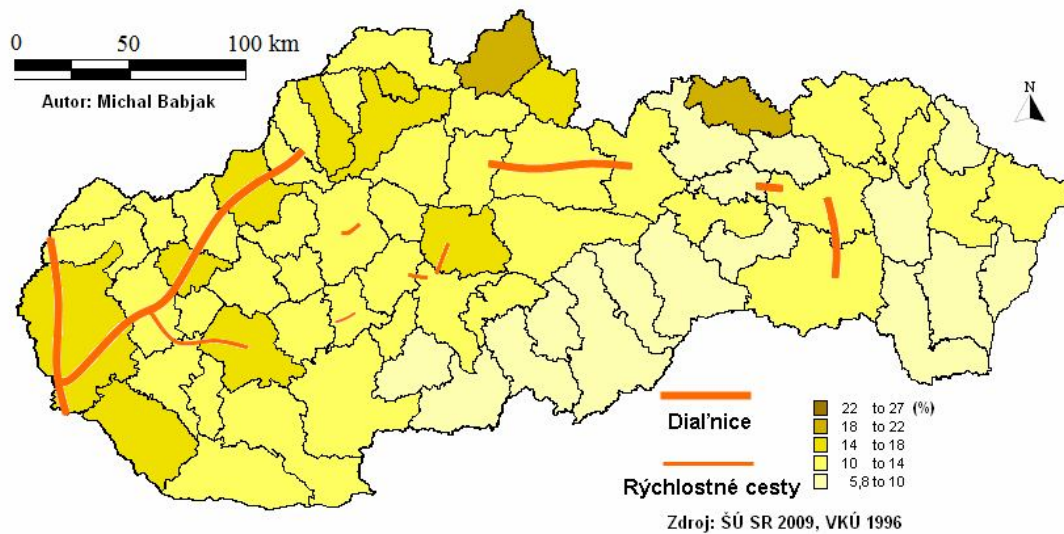
Miera podnikateľskej aktivity v roku 2001



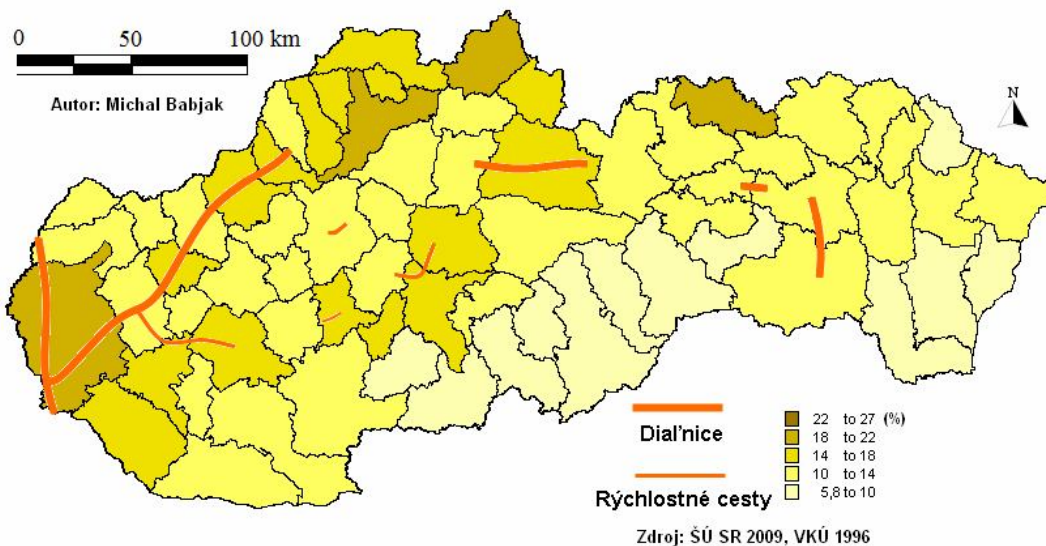
Miera podnikateľskej aktivity v roku 2002



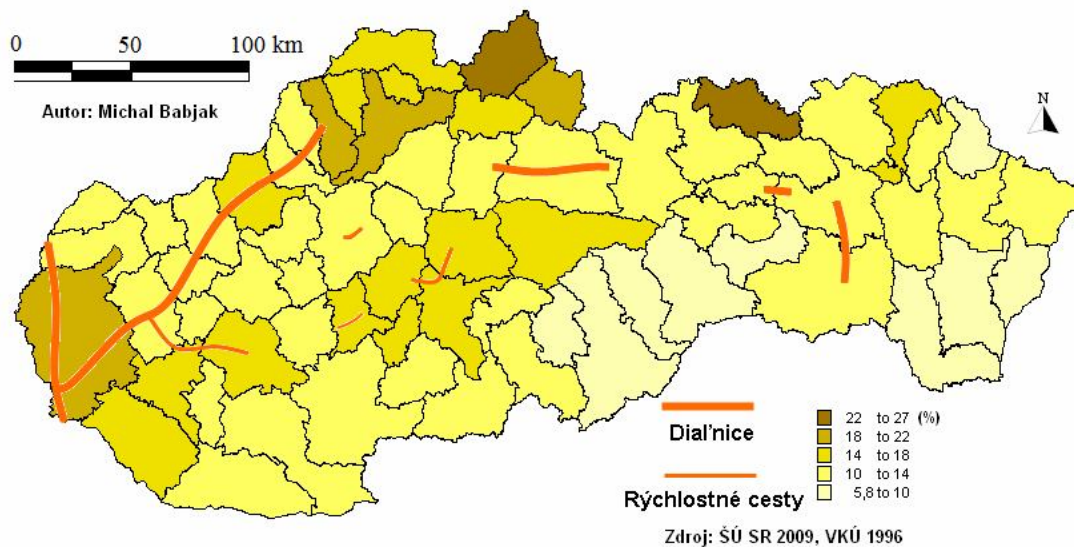
Miera podnikateľskej aktivity v roku 2003



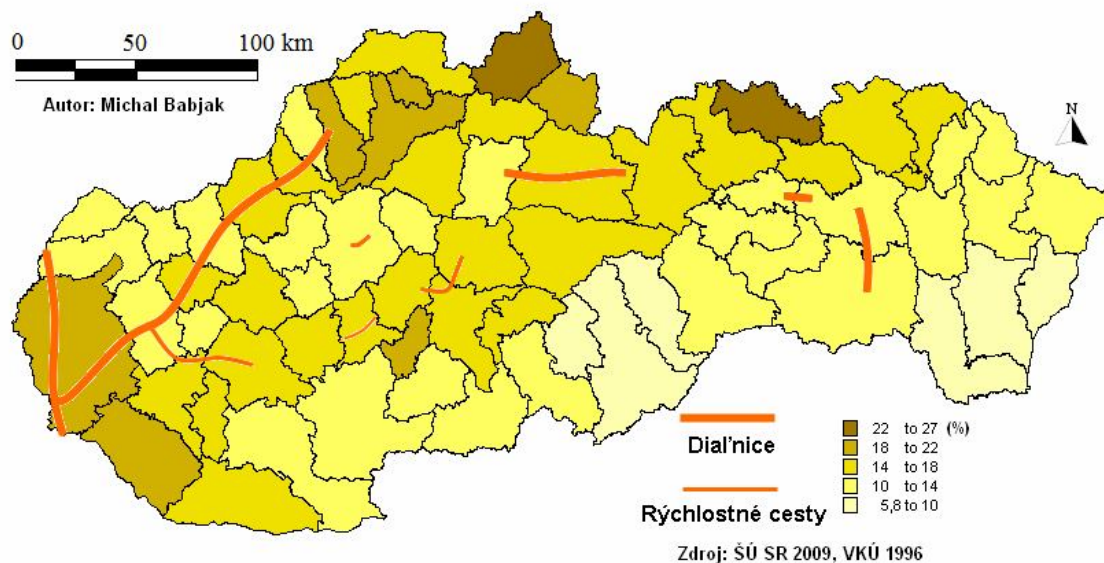
Miera podnikateľskej aktivity v roku 2004



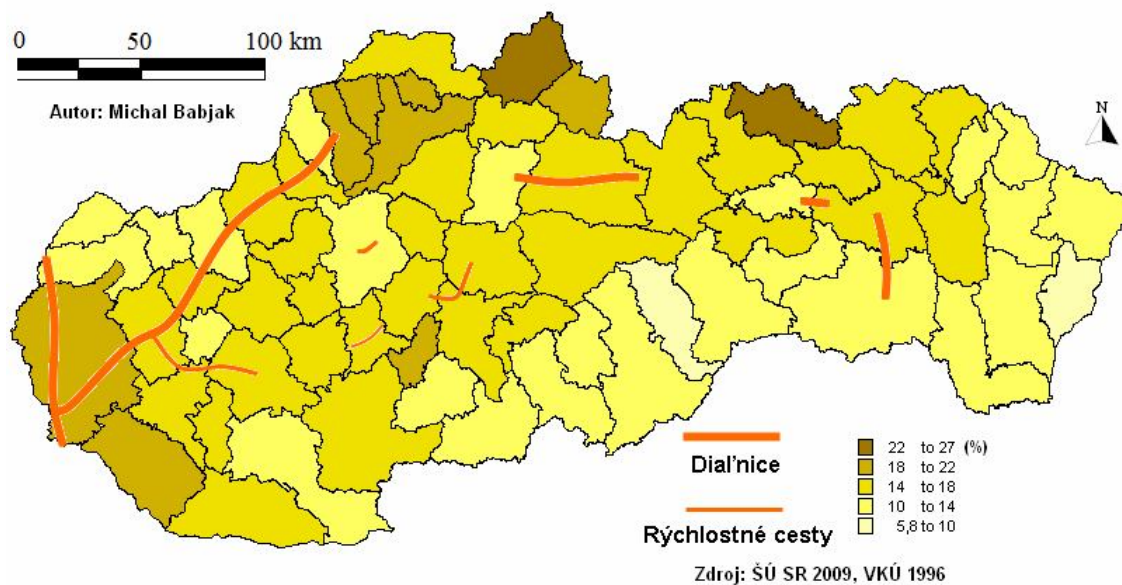
Miera podnikateľskej aktivity v roku 2005



Miera podnikateľskej aktivity v roku 2006

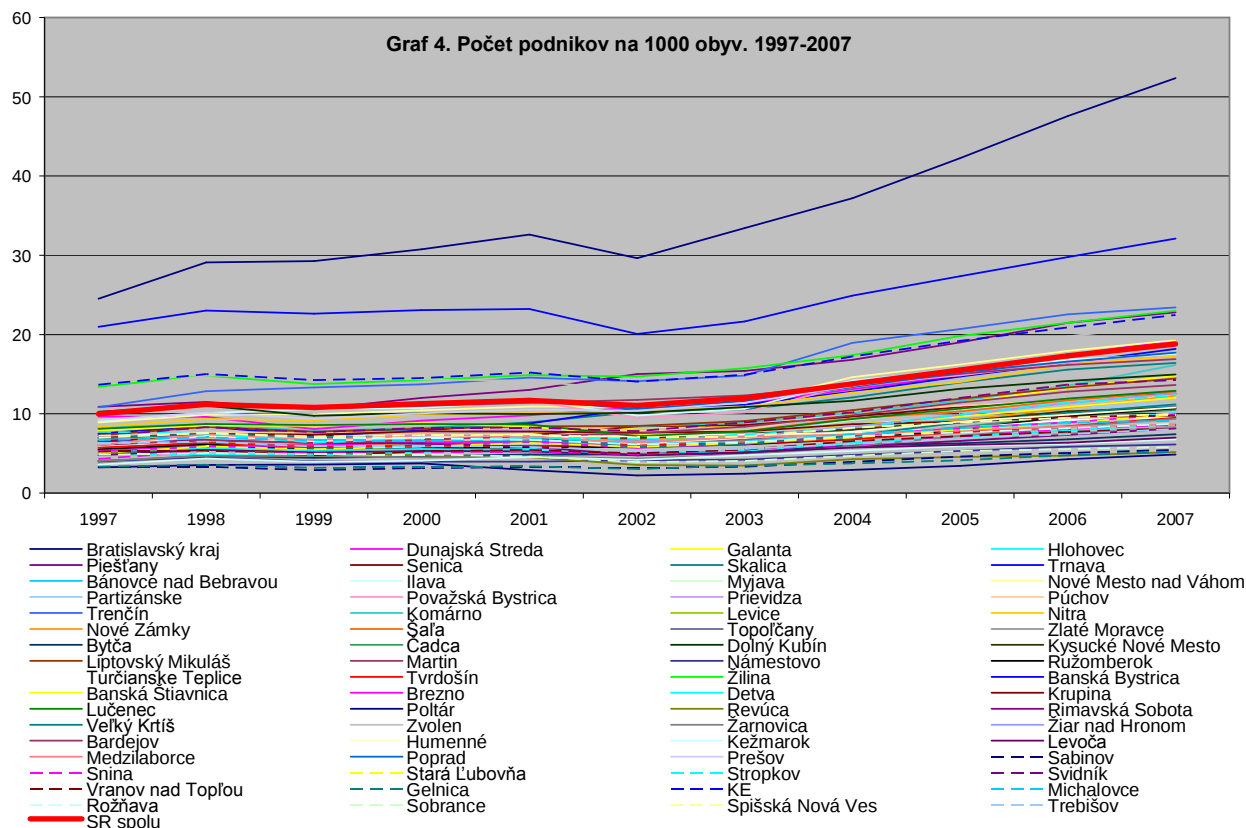


Miera podnikateľskej aktivity v roku 2007

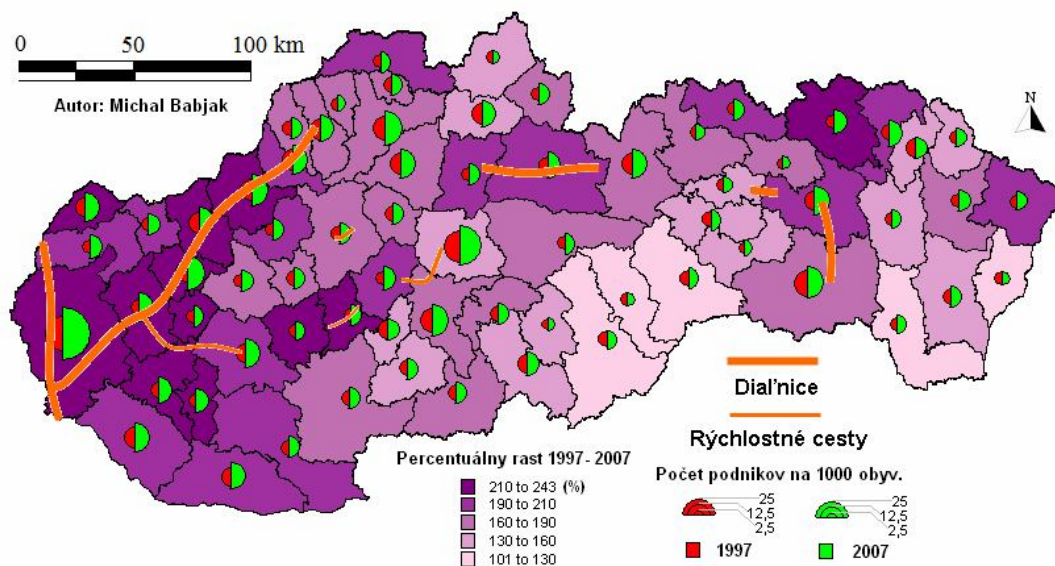


10.4 Počet podnikov na 1000 obyvateľov

Jednou z vlastností prisudzovaných diaľniciam je tvorba nových firiem a priťahovanie existujúcich firiem z iných regiónov. Pre potreby analýzy a vhodné porovnanie sa ukázalo ako nevyhnutné prerátať počet podnikov na 1000 obyvateľov. Na základe výsledkov štatistiky je možné konštatovať, že rozdiely v početnosti podnikov v jednotlivých regiónoch na začiatku a na konci sledovaného obdobia sa zväčšili. Variačné rozpätie sa viac ako zdvoj-násobilo. Do konca roku 2002 počet podnikov stagnoval na približne rovnakej početnosti, v prípade niektorých regiónov (Bratislava, Banská Bystrica, Poltár, Revúca) nastal aj nepatrný pokles, v prípade Piešťan, Skalice a Tmavy bol rast zaznamenaný už v roku 2001. Od roku 2003 až do roku 2007 už bolo vo všetkých regiónoch zaznamenané zvýšenie početnosti podnikov, avšak tempo rastu bolo rôzne. Relatívne vysoké prírastky boli zaznamenané v regiónoch západného a severozápadného Slovenska, ale prekvapujúco aj v určitých regiónoch Spiša a Šariša. V prípade prvej skupiny regiónov možno súvislosti s otázkou dopravy rovnako ako v prípade predchádzajúcich ukazovateľov poukázať na fakt, že ide o regióny s najvyššou dopravnou intenzitou a regióny s viac či menej súvislým diaľničným systémom. Príčinné súvislosti v prípade druhej skupiny regiónov sú menej markantné. Ak však bližšie preskúmame hodnoty ostatných ukazovateľov, domnievam sa, že by to mohol byť následok transformácie a reštrukturalizácie hospodárstva, kedy sa rozpadli veľké štátne podniky, ktoré nahrádzajú nové menšie podniky, podnikatelia a živnostníci, ktorý však nepokrývajú celé spektrum ekonomicky aktívneho obyvateľstva, čoho dôkazom je vysoký počet dlhodobo nezamestnaných. V prípade Juhoslovenskej kotliny a Dolného Zemplína boli opäť zaznamenané vôbec najmenšie zmeny v početnosti podnikov.



Počet podnikov na 1000 obyvateľov v roku 1997 a 2007 a miera rastu



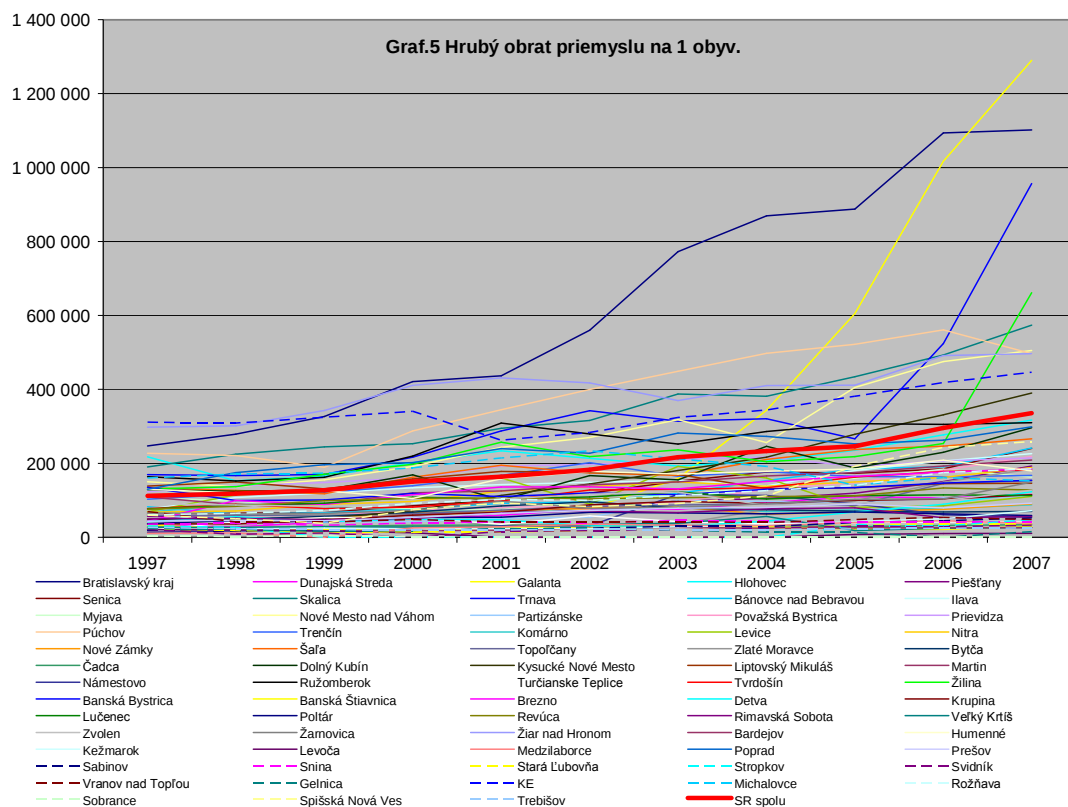
Zdroj: ŠÚ SR 2009, VKÚ 1996

10.5 Hrubý obrat priemyslu na 1 obyvateľa

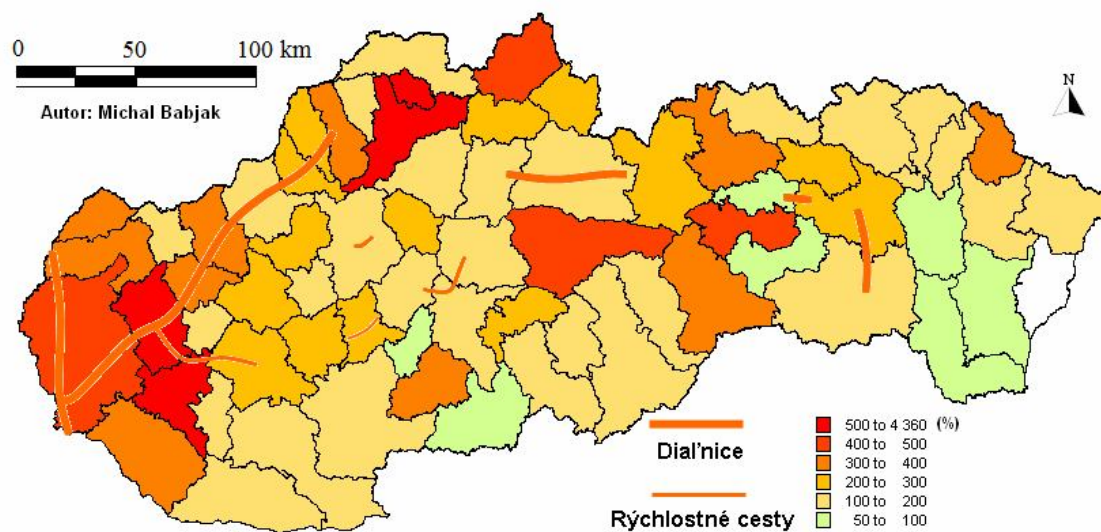
Pri lokalizácii priemyselných podnikov je kvalitné dopravné napojenie jedným z rozhodujúcich faktorov. V celosvetovom pohľade význam dopravy pri lokalizácii závodov klesá, no v nedávnom a súčasnom hospodárskom vývoji na Slovensku má stále dominantné postavenie. V mnohých prípadoch pri výbere lokality vrámci Slovenska sa ukázala prítomnosť diaľnic a rýchlostných ciest sa rozhodujúcu (PSA Peugeot Citroen, KIA Motors Slovakia).

V prípade niektorých regiónov neboli údaje v určitých rokoch dostupné (Gelnica, Levoča, Medzilaborce, Sobrance, Stropkov a Svidník), v prípade okresov Košice III a IV neboli údaje dostupné v celom sledovanom období. V tomto prípade bolo nevyhnutné hodnoty hrubého obratu za Košický región upraviť a výsledné hodnoty teda zobrazujú iba údaje za okresy Košice I, II a Košice-okolie a pravdepodobne značne skresľujú reálne hodnoty, vzhľadom na prítomnosť U.S Steel Košice v okrese Košice III. V prípade Sobraniec nebolo možné kvôli chýbajúcim údajom zistiť mieru rastu v sledovanom období.

Absolútne najvyššie hodnoty obratu dosahujú regióny Galanta, Bratislava, Tmava, Žilina, Skalica, Púchov, Nové Mesto n/Váhom, Žiar n/Hronom, Košice, Ružomberok, v ktorých sa nachádzajú najvýznamnejšie podniky na Slovensku. V týchto regiónoch boli zaznamenané aj najvyššie miery rastu, v prípade Galanty rekordných 4360% (Samsung), čo je rádovo zhruba 15-krát viac ako je priemer na Slovensku (300%) (tabuľka x). Väčšina regiónov však v rokoch 1997-2007 zaznamenala len nepatrný až mierny nárast hrubého obratu priemyslu. S výnimkou Galanty, najväčší rast zaznamenali regióny nachádzajúce sa dlhodobo na popredných priečkach hospodárskej výkonnosti. Zároveň ide o regióny nachádzajúce sa v dopravne najdostupnejších oblastiach so súvislým systémom diaľnic D1,D2 a rýchlostnej cesty R1. V prípade Košického regiónu je podstatné železničné prepojenie na svojich dodávateľov a odberateľov, ktoré je na postačujúcej úrovni.



Miera rastu hrubého obratu priemyslu na 1 obyvateľa v období 1997-2007



Zdroj: ŠÚ SR 2009, VKÚ 1996

10.6 Stručné zhodnotenie

Súčasný stav regiónov je odrazom transformácie hospodárstva a priamych zahraničných investícií v nedávnej minulosti. Veľkí zahraniční investori sa pri lokalizácii svojich investícií rozhodovali a rozhodujú aj podľa toho, či je priestor ich záujmu napojený na diaľničnú sieť. Najúspešnejším regiónom prílevu investícií je Bratislava, Považie a priestor regiónov Bratislava – Trnava – Nitra, kde sa etablovalo niekoľko významných investorov automobilového (PSA Peugeot Citroen) a elektrotechnického (Sony, Samsung) priemyslu a ich subdodávateľov. Možno povedať, že existujúce, či budované diaľničné napojenie regiónu na Bratislavu je vo väčšine prípadov podmienkou pre prílev zahraničných investícií. Preto za hospodársky úspešné možno považovať regióny napojené na diaľnicu D1, D2 a rýchlostnú komunikáciu R1, čo je severozápadná časť Slovenska (Mapa 1). Najhoršie sú na tom regióny východného (Zemplín) a najmä južné Slovensko (Gemer), ktoré nie je vhodne napojené na diaľničnú sieť a tým aj Bratislavu. Aj v tomto priestore sa plánuje výstavba rýchlostných komunikácií, avšak až po dostavbe diaľnice D1 a rýchlostnej cesty R1.

ZÁVER

Na základe dostupných informácií možno vysloviť názor, že ďalšia výstavba diaľnic a rýchlostných komunikácií v krajinách a oblastiach s rozvinutým diaľničným systémom, s najväčšou pravdepodobnosťou nebude mať všeobecne očakávané pozitívne dopady na regionálnu a lokálnu ekonomiku a celkový hospodársky rozvoj regiónov. Naopak, existuje množstvo skúseností, keď takto novovytvorená cestná infraštruktúra, nielenže nepriniesla pozitívne dopady do regiónov, ale ešte viac prehĺbila regionálne rozdiely „vysatím“ horšie prosperujúcich regiónov v prospech hospodársky úspešnejších regiónov. Ďalej, najmä v mestských aglomeráciách, sa po vybudovaní novej diaľnice skôr, či neskôr prejaví efekt zápchy, čím vlastne stráca komunikácia svoje pôvodné opodstatnenie. Ani primárne efekty (časová úspora, bezpečnosť) nových diaľnic nebudú v takto rozvinutých systémoch dosahovať veľké prínosy ako v prípade krajín a oblastí s nedobudovaným a nerozvinutým diaľničným systémom.

V prípade krajín s nedobudovaným systémom diaľnic a rýchlostných komunikácií však regióny môžu pomerne úspešne ťažiť z prínosov novej dopravnej infraštruktúry. Na Slovensku má výstavba diaľnic nielen významné primárne efekty (časová úspora, bezpečnosť), ale ako sa zdá, regióny s napojením na súvislý diaľničný systém a tým na Bratislavu, sú hospodársky úspešnejšie. Regióny patria medzi naše najúspešnejšie, s nízkymi hodnotami nezamestnanosti, vysokou mierou podnikateľskej aktivity, s väčším rastom miezd, vyššími hodnotami mzdy a pod. Do tejto skupiny patria aj regióny, ktoré momentálne ešte stále nie sú priamo pripojené na súvislý diaľničný systém, no nachádzajú sa v smere dopravných línií s vysokou intenzitou dopravy a plánovaných, či rozostavaných úsekov diaľnic.

Naopak, regióny s najhoršou dostupnosťou, bez dopravného spojenia vyššej hierarchie (Gemer, Zemplín) patria medzi marginálne územia Slovenska. Regionálne rozdiely sa navyše neustále prehlbujú. Je teda otázne, či by nebolo na mieste vo väčšej miere podporovať „južné“ prepojenie Bratislavy a Košíc (R2, R7), ktoré prechádza Juhoslovenskou kotlinou cez hospodársky najslabšie regióny.

Avšak, na to, aby regióny dokázali prístup k novým diaľniciam a rýchlostným komunikáciám a lepšiu dostupnosť pretaviť do rastu, je nutné aby regióny spĺňali aj súbor nevyhnutných podmienok – ekonomických (aglomerácia, pracovná sila, miestna

dynamika), investičných (dostupnosť zdrojov) a politicko – inštitucionálnych (širšie politické prostredie, miestna podpora). Jedine potom môže región ťažiť z možností, ktoré mu ponúka nová dopravná infraštruktúra. Je teda iba na štáte (vládnej garnitúre) a regiónoch, či dnes zaostávajúce regióny (Gemer) budú v budúcnosti hospodársky napredovať alebo sa naopak zvýši ich polarita voči úspešnejším a či tieto „nevysajú“ aj zostávajúcu ekonomickú aktivitu zo zaostávajúcich regiónov.

Pri programoch podporujúcich regionálny rozvoj, treba brať do úvahy aj súčasný model ekonomiky, kedy sa ekonomika stáva tzv. „glokálnou“. Treba zohľadniť nielen lokálne a regionálne väzby, ale zaujímať sa aj o širšie medziregionálne a medzinárodné väzby.

Diaľničná výstavba na Slovensku má navyše určité špecifiká, ktoré len ťažko odhadnúť. Výstavba slovenských diaľnic patrí medzi najdrahšie na svete. To, že kvalita nedosahuje úroveň „vložených“ prostriedkov, už akosi patrí k tomu.

Všeobecným problémom je aj to, že práve politická moc a politické prostredie ovplyvňujú (priamo, nepriamo) onú nevyhnutnú infraštruktúru (investície, podporné prostredie, dynamika ekonomiky) potrebnú k úspešnému využitiu sekundárnych benefitov novovytvorených diaľnic a rýchlostných komunikácií.

S tým súvisia aj politické machinácie. Politici na Slovensku sa usilujú výstavbu úsekov presadiť v regiónoch, kde si chcú zachovať vplyv. Napríklad, v minulom volebnom období sa realizoval obchvat Svidníka – v regióne blízkom niekdajšiemu ministrovi dopravy Pavlovi Prokopovičovi. Ako jediná cesta I. triedy sa zasa do aktuálneho zásobníka projektov, financovaných z európskych fondov, dostal severný obchvat Banskej Bystrice, ktorá je blízka súčasnému šéfovi rezortu dopravy Ľubomírovi Vážnemu (TREND 22/2007). Informácie o súčasnom stave projektu a ohľadom rozporov trasovania diaľnice D4, ktorá by mala ako súčasť Bratislavského nultého okruhu odkloniť tranzitnú dopravu z centra hlavného mesta, akosi zrazu stíchli. Spomínať pred zvyškom Slovenska ďalšiu diaľničnú výstavbu v bohatej metropole je pre „ficovu“ vládu politicky nebezpečné. O projekte R7 vedenom z Bratislavy cez Dunajskú Stredú do Lučenca už nepočuť vôbec. Koncept sa stratil zo všetkých podstatných diaľničných materiálov, čo znamená jeho zmrazenie na celé volebné obdobie.

Termín dokončenia kompletného spojenia Bratislava – Košice sa neustále posúva. Navyše, celkový čas potrebný na prípravu podkladov, aby sa mohlo stavať, je v súčasnosti priemerne viac ako šesť rokov. K tomu treba prirátat' aspoň tri roky na vlastnú stavbu. Súčasná ekonomická kríza taktiež zmrazila plány súčasnej vlády na urýchlenú výstavbu úsekov diaľnic formou PPP projektov.

Investície do rozvoja (neudržiavanej, poddimenzovanej) cestnej infraštruktúry na Slovensku majú význam. Podľa môjho názoru sa však (v súvislosti s krízou a nedokončením zavedenia systémovej podpory ekonomiky na celoštátnej a regionálnej úrovni – zníženie daňového a odvodového zaťaženia, rekvalifikácia a pod.) treba momentálne zamerať na také formy regionálnej podpory a rozvoja, ako predovšetkým systémové opatrenia a investície do infraštruktúry marginálnych regiónov. Tieto nielenže oživia regióny (ak bude regionálna politika robená kvalitne a systémovo, nie pre osobné blaho politických predstaviteľov a záujmových skupín), ale vybuduje sa tak nevyhnutná infraštruktúra, vďaka ktorej môžu tieto regióny v budúcnosti využiť potenciál súbežne plánovaných a rozostavaných diaľnic a rýchlostných ciest.

SUMMARY

According to the accessible information, we can say, that further building of highways and speedways in the countries and regions with developed highway system, will most likely not have the generally expected positive impacts on regional and local economy and overall economic development of regions. On the contrary, many experience proved that newly built traffic infrastructure did not bring positive impacts on regions, but deepened regional differences even more by “vacuuming” less prosperous regions in favor of more prosperous regions. Furthermore, particularly in a city agglomeration, effect of jam appears sooner or later after building a new highway so a new road loses its original purpose. Not even primary effects (time savings, security) of new highways will gain large contribution in such developed systems as in the case of countries and areas with uncompleted and underdeveloped highway system.

But in the case of countries with uncompleted highway system and speedways, regions can successfully take an advantage of new traffic infrastructure. In Slovakia, building of highways has not only significant primary effects (time savings, security.

Regions with better connection to continuous highway system and therefore to Bratislava are economically more successful. These regions belong to the most successful, with low rate of unemployment, high rate of economic activity, bigger growth of wages, higher salaries and the like. Regions, which are not connected to the continuous highway system at the moment, but are located in the direction of traffic lines with high intensity of traffic and in the areas with planned section of highway or highways under construction belong to this category as well.

On the contrary, regions with the worst accessibility and without traffic connection of higher level belong to the marginal areas of Slovakia. Furthermore, regional differences are still deepening. Therefore is questioning, whether it would be more suitable to support south connection between Bratislava and Košice (R2, R7), which crosses Juhoslovenska basin through the economically weakest regions.

Regions have to fulfill a complex of indispensable conditions – economic (agglomeration, labor work, local dynamics), investment (accessibility of resources) and politically-institutional (wider political stage, local support) to be able to convert the access to new highways and speedways to the growth. Only in this case the region can take the full advantage of opportunities coming from the new infrastructure. So it is up to state (government) and up to regions to assign if the undeveloped regions (Gemerská) will gain economic prosperity in the future or if the gap between them and developed areas will deepen.

With programs dealing with the regional development, a current model of economy, when economy becomes more “glocal” has to be taken into account. Not only local and regional links but also interregional and international links have to be taken into consideration.

Furthermore, building of highways in Slovakia has certain particularities, which are difficult to tell. Building of highway in Slovakia is among the most expensive in the world. Unfortunately, quality does not meet the amount of costs spent on it.

The fact that the political power and political stage influence (directly, indirectly) the infrastructure (investments supporting background, dynamics of economy) is general problem. Political machinations are related to this. Politics in Slovakia try to support construction in these particular regions where they wish to keep the control. For example.

in the last term of office bypass of Svidník was being realized – in the region close to former minister of transportation – Pavol Prokopovic. As a single road of 1st. class, north bypass of Banská Bystrica is among actual projects financed from European funds. This region is close to present minister of transportation – Ľubomír Vážny (TREND 22/2007). Information about current state of this project and about conflicts with the highway D4, which is supposed to bypass transit transportation from the center of the capital are suddenly not available. And there are more examples similar to these we just mentioned above.

Date of finishing the complete connection between Bratislava-Košice is being postponed all the time. Furthermore, time needed for completing documents for setting off the construction is more than six years nowadays. Current economic crisis also freezes current government's plans for accelerated construction of highways in form of PPP projects.

Investments to the development of traffic infrastructure in the Slovakia are important. But according to my opinion (and with a relation to the current financial crisis) more effort should be made towards regional support and development such systems precautions and investments to the infrastructure of marginal regions. It will not only revive regions (if regional politics is done properly and systematically, and not for the sake of politicians and interest groups), it will also build the indispensable infrastructure. Thanks to this infrastructure, these regions will be able to take an advantage of planned and under construction highways and speedways in the future.

ZOZNAM POUŽITEJ LITERATÚRY

1. BANISTER, D., BERECHMAN, Y. (2001): Transport Investments and the Promotion of Economic Growth, 2001, Journal of Transport Geography 9/2001, pp. 209-218
2. BAŠOVSKÝ, O. (1977): Formovanie aglomerácií Banská Bystrica, Zvolen a Martin, Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae, Geographica No. 15, Bratislava, pp. 49-75
3. BAŠOVSKÝ, O., MAJBOVÁ, E. (1977): Koncentrácia obyvateľstva SSR a problémy životného prostredia. Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae – Formati Et Protectio Naturae II, Bratislava, pp 27-42
4. BEER, G., MARČAN, P., PAŽITKOVÁ, M. (2007): Príprava diaľnice? Nezriedka i desať rokov, TREND 22/2007
5. BRAY, J. (1992): The Rush for Roads: a road programme for economic recovery?, Transport 2000, London
6. BRUINSMA, F., RIETVELD P. (1998): Is Transport Infrastructure Effective?, Transport Infrastructure and Accessibility: Impacts on the Space Economy, Springer-Verlag, Berlin-Heidelberg, 383 p.
7. GRYWACZ, W. (1983): Infrastruktura dopravy a národní hospodářství. Mezinárodní dopravní přehledy, Rozvoj dopravní infrastruktury, Praha, Nakladatelství dopravy a spojů, 1983, pp 7-15
8. HALÁS, M. (2005): Dopravný potenciál regiónov Slovenska In: Geografie – Sborník české geografické společnosti, roč. 110, 4/2005, pp. 257-270
9. HAMPL, M., BLAŽEK, J., ŽÍŽALOVÁ, P. (2008): Faktory – mechanizmy – procesy: aplikace konceptu kritického realizmu. Ekonomický časopis, 56, 7, pp. 696-711
10. HAMPL, M. (2001): Regionální vývoj: specifika české transformace, evropská integrace a obecná teorie, Praha, Karlova Univerzita v Praze, Přírodovědecká fakulta, 328s.
11. HEY, C. A kol. (1996): The Economic Impact of Motorways in the Peripheral Regions of the EU, EURES, Institute of Regional Studies in Europe, Freiburg
12. HORŇÁK, M. a kol. (2008): Periférnosť a priestorová polarizácia na území Slovenska, Geografika Bratislava, 186 p., ISBN 978-80-89317-06-6

13. HORŇÁK, M. (2004): Rozmiestnenie obyvateľstva vzhľadom k železničnej sieti SR ako jeden z argumentov pre podporu rozvoja osobnej železničnej dopravy, *Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae, Geographica* No. 45, Bratislava, pp. 22-37
14. HORŇÁK, M. (2009): interné materiály
15. IRA, V. a kol. (2005): Podoby regionálnych odlišností. Prípady vybraných okresov. Bratislava: SÚ SAV, 2005, s. 46 – 85.
16. KOREC, P. (2005): Regionálny rozvoj Slovenska v rokoch 1989-2004, Identifikácia menej rozvinutých regiónov Slovenska, *Geografika Bratislava*, ISBN 80-969338-0-9
17. KOREC P., ONDOŠ S. (2006): Regionálny vývoj Slovenska: všeobecné tendencie a špecifiká [Regional Development in Slovakia: General Tendencies and Specifics, in Slovak]. IV. vedecká konferencia pri príležitosti nedeľných 90. narodenín Prof. RNDr. Michala Lukniša, DrSc. Bratislava: Prírodovedecká fakulta UK; Geografický ústav SAV
18. KOREC P., ONDOŠ S. (2006): Regionálny vývoj Slovenska v kontexte dekompozície ekonomického agregátu 1997-2005, *Acta Geographica Universitatis Comenianae*, Bratislava, No. 50, 2008, pp. 117-133
19. KURFÜRST, J. (1999): Jak dálnice (ne)prospívají regionálnímu rozvoji, cde.ecn.cz/dokumenty/doprava/dalregio.htm
20. LUKNIŠ, M. (1985). Regionálne členenie Slovenskej socialistickej republiky z hľadiska jej racionálneho rozvoja. *Geografický časopis*, 37, 2-3.
21. MARADA, M., KVĚTOŇ, V., VONDRÁČKOVÁ, P. (2006): Železniční doprava jako faktor regionálního rozvoje, *Národohospodářsky obzor* 4/2006, Ekonomicko-správní fakulta MU, Brno, pp. 51-59, ISSN 1213-2446
22. MARADA, M., KVĚTOŇ, V.: Význam dopravní obslužnosti v rozvoji venkovských oblastí, www.geografiedopravy.cz/dwnl/vyznam_dopravni_obslužnosti.pdf
23. MEDELSKÁ, V. (1997): Sídlný útvar a jeho širšie dopravné vzťahy v území. Dopravné riešenie sídelných útvarov: Zborník prednášok Žilina, 15-16.okt.1997, Žilina, Žilinská Univerzita v Edičnom Stredisku ŽU, 1997, pp. 95-96

24. PŠENKA, T., Džupinová, E., Minarčík, P. (2008): Diaľnice versus vybrané ekonomické aspekty regionálneho rozvoja na Slovensku. Zborník zo seminára „Meinárodní rok planety Země“, Ekonomicko-správní fakulta MU, Brno, pp. 16-24
25. PŠENKA, T. (2008): Diaľnice a regionálny rozvoj? In: *Geographica Cassovensis*, roč. II, 1/2008, p. 128-131. ISSN 1337-6748
26. RAJČÁKOVÁ, E., ŠVECOVÁ, A. (2002): Socioekonomická úroveň regiónov na Slovensku – regionálne disparity, http://www3.ekf.tuke.sk/re/Disparity%20a%20perifernost/Regionalne%20disparity/Soc_eko_uroven_reg.doc
27. RAJČÁK, M. (1998). Regional Typologies and the new territorial Structure of Slovakia. In: Smith, A. (1998): *Reconstructing the regional Economy*. Published by E.Elgar Publishing Ltd. Cheltenham, UK
28. RAKŠÁNYI, P. (1997): Územné generely a dopravno-inžinierská dokumentácia. Dopravné riešenie sídelných útvarov: Zborník prednášok Žilina, 15-16.okt.1997, Žilina, Žilinská Univerzita v Edičnom Stredisku ŽU, 1997, pp. 21-32
29. REPHANN, T.J. (1993): Highway Investment and Regional Economic Development: Decision Methods and Empirical Foundations. *Urban Studies* – 30/ No. 2, University of Glasgow, Glasgow, pp. 437-450
30. TVRDOŇ, J. (2004): Dimenzia hospodárska – typológia regiónov, sub téma č. 3 In: štátna úloha „Regionálna diferenciácia, regionálny rozvoj v SR v kontexte integračných dosahov“, Sociologický ústav SAV, Bratislava,
31. TVRDOŇ, J., HAMALOVÁ, M., ŽÁRSKA, E. (1995). Regionálny rozvoj. Ekonomická univerzita Bratislava.
32. VICKERMAN, R. (2001): Transport and economic development, Paper to be presented at the 119th Round Table of The European Conference of Ministers of Transport, Paris
33. WHITELEGG, J. (1994): Roads, jobs and the economy, Greenpeace, London
34. WITT, D. (1982): Rozvoj dopravní infrastruktury ve světovém měřítku – tendence a problémy rozvoja dopravní infrastruktury: Medzinárodní dopravní přehledy, Praha, Nakladatelství dopravy a spojů, pp. 39-43
35. Regionálne štatistiky 1997-2007, Štatistický úrad SR, 2009

- 36. Štatistiky 1997-2007, Ústredie práce, sociálnych vecí a rodiny SR
- 37. www.highways.sk
- 38. www.dialnice.info
- 39. www.acory.sk – program AUTOPLAN
- 40. www.ndsas.sk
- 41. www.viamichelin.com
- 42. richardsulik.blog.sme.sk
- 43. www.etrend.sk

ZOZNAM PRÍLOH

1. TAB. 1 Odovzdávanie diaľničných stavieb a rýchlostných ciest do užívania
2. TAB. 2 Dostupnosť regiónov d1, t1 k 31.12.2008
3. TAB. 3 Dostupnosť regiónov d2, t2 k 31.12.2008
4. TAB. 4 Dostupnosť regiónov d3, t3 k 31.12.2008
5. TAB. 5 Dlhodobá nezamestnanosť v období 1997-2007 (%)
6. TAB. 6 Priemerná mesačná mzda v období 1997-2007
7. TAB. 7 Miera podnikateľskej aktivity v období 1997-2007 (%)
8. TAB. 8 Počet podnikov na 1000 obyv. 1997-2007
9. TAB. 9 Hrubý obrat priemyslu na 1 obyvateľa 1997-2007
10. OBR. 1 Súčasná diaľničná sieť Slovenska (31.12.2008)
11. OBR. 2 Úseky diaľnic a rýchlostných ciest na Slovensku

Tab.1 Odovzdávanie diaľničných stavieb a rýchlostných ciest do užívania

Diaľničný úsek	Dĺžka km	Uvedenie do prevádzky	Kraj	Okres	Poznámka	V plnom profile od
D1 Viedenská cesta - Prístavný most	3,867	4. dec. 2005	BRA	BA		4. dec. 2005
D1(D61) Mierová - Senecká	6,475	30. aug. 2002	BRA	BA		30. aug. 2002
D1 (D61) Horná Streda - Nové Mesto nad Váhom	14,008	10. sep. 1998	TRE	NM	1/2 profil 14,0 km, D1 na MÚK-ách v plnom profile	18. okt. 2000
D1 (D61) Nové Mesto nad Váhom - Chocholná	15,268	10. sep. 1998	TRE	NM-TN	1/2 profil 3,0 km	1. aug. 2000
D1 Chocholná - Nemšová	17,013	29. nov. 1996	TRE	TN	1/2 profil 8 km	7. aug. 1997
D1 Nemšová - Ladce	16,63	10. sep. 1998	TRE	IL	1/2 profil 16,63 km, D1 na MÚK-ách v plnom profile	9. nov. 2000
D1 Ladce - Sverepec	9,94	9. dec. 2005	TRE	PU-PB	1,9 km v prevádzke od 26.8.2004	9. dec. 2005
D1 Vrtižer - Hričovské Podhradie	12,904	12. jan. 2007	TRE-ZIL	PB-BY-ZA	1/2 profil 10,0 km, D1 na MÚK-ách v plnom profile	29.jún 2007
D1 Hybe - Važec	10,66	13. sep. 1998	ZIL	LM	1/2 profil 7,66 km	16. nov. 2000
D1 Važec - Mengusovce	12,225	11. dec. 2007	ZIL-PRE	LM-PP	1/2 profil 8,2 km	14.sep. 2008
D1 Beharovce - Branisko	7,6	29. jún 2003	PRE	PO-LE	1/2 profil, z toho tunel Branisko 4,975 km	
D1 Široké obchvat	3,06	20. nov. 1997	PRE	PO	1/2 profil 0,8 km	2001
D1 Fričovce obchvat	3,17	29. jún 2003	PRE	PO		29.jún 2003
D2 Bratislava - štátna hranica SR/MR	14,14	február 1998	BRA	BA	1/2 profil 8,512 km	13. dec 2002
D2 Lamačská cesta - Staré grunty	3,3	24. jún 2007	BRA	BA	z toho tunel Sitina 1,44 km	24.jún 2007
D3 Hričovské Podhradie - Žilina, Strážov	6,85	12. dec 2007	ZIL	ZA	1/2 profil 2,95 km	6.jún 2008
D3 Oščadnica - Čadca	3,45	29. okt 2004	ZIL	CA	1/2 profil	
D3 Čadca obchvat, I.etapa	1,39	29. okt 2004	ZIL	CA	1/2 profil, z toho tunel Horelica 605 m	
D3 Čadca obchvat, II.etapa	0,16	29. okt 2004	ZIL	CA	1/2 profil	
D4 štátna hranica SR/Rak. - križovatka s D2	3	júl 1999	BRA	BA		júl 1999
Úsek rýchlostnej cesty	Dĺžka km	Uvedenie do prevádzky	Kraj	Okres	Poznámka	V plnom profile od
R1 Trnava - Bab	23,2	18. sep. 1998	TRN-NIT	TT-GA-NR	1/2 profil 7,465 km	15. júl 2000
R1 Hronský Beňadik - Nová Baňa - predĺženie trasy	2,773	2004	NIT-BBY	ZM-ZC	1/2 profil 2,773	2005
R1 Nová Baňa, II. etapa	4,363	28.okt. 2003	BBY	ZC		28.okt. 2003
R1 Nová Baňa obchvat	5,303	28.okt. 2003	BBY	ZC		28.okt. 2003
R1 Nová Baňa - Rudno nad Hronom	3,225	28.okt. 2003	BBY	ZC		28.okt. 2003
R1 Rudno nad Hronom - Žarnovica	5,485	25.okt. 2006	BBY	ZC		25.okt. 2006
R1 Žarnovica obchvat	4,5	8.sep. 1998	BBY	ZC-ZH	1/2 profil 4,5 km	25.okt. 2006
R1 Budča - Kováčová	2,86	5.nov. 2004	BBY	ZV		5.nov. 2004
R2 Ožďany obchvat	6,09	4.dec. 2006	BBY	RS	1/2 profil	
R2 Figa obchvat	3,308	28.aug. 2008	BBY	RS	1/2 profil	
R2 Figa - Tornaľa	10,7	4.dec. 2006	BBY	RS-RA	1/2 profil	
R3 Oravský Podzámok - Horná Lehota	6,441	26.nov. 2007	ZIL	DK	1/2 profil	

Tab.2 Dostupnosť regiónov d1, t1 k 31.12.2008					
Región	d1 (km)	t1 (h:m)	Región	d1 (km)	t1 (h:m)
Snina	103	1:54	Poprad	0	0:00
Medzilaborce	92	1:53	Ružomberok	0	0:00
Rimavská Sobota	85	1:18	Galanta	0	0:00
Humenné	80	1:25	Senica	0	0:00
Sobrance	80	1:18	Bratislava	0	0:00
Rožňava	78	1:08	Trnava	0	0:00
Revúca	70	1:23	Košice	0	0:00
Komárno	70	1:13	Púchov	0	0:00
Poltár	64	1:11	Banská Bystrica	0	0:00
Stropkov	60	1:00	Žiar nad Hronom	0	0:00
Svidník	60	0:57	Žilina	0	0:00
Námestovo	58	1:13	Hlohovec	0	0:00
Stará Ľubovňa	58	1:07	Trenčín	0	0:00
Michalovce	58	0:57	Zvolen	0	0:00
Lučenec	58	0:53	Nitra	0	0:00
Veľký Krtíš	53	1:08	Nové Mesto nad Váhom	0	0:00
Tvrdošín	52	1:10	Piešťany	0	0:00
Trebišov	48	0:50	Liptovský Mikuláš	0	0:00
Vranov nad Topľou	46	1:02	Ilava	0	0:00
Bardejov	46	0:53	Považská Bystrica	0	0:00
Levice	45	0:47	Prešov	0	0:00
Brezno	45	0:45	Žarnovica	0	0:00
Dunajská Streda	45	0:42	Bytča	0	0:00
Partizánske	41	0:51			
Gelnica	40	0:46			
Nové Zámky	40	0:42			
Prievidza	39	0:41			
Topoľčany	37	0:46			
Spišská Nová Ves	36	0:45			
Levoča	35	0:37			
Čadca	35	0:32			
Myjava	29	0:40			
Zlaté Moravce	29	0:25			
Bánovce nad Bebravou	29	0:25			
Martin	29	0:25			
Krupina	28	0:23			
Turčianske Teplice	26	0:32			
Skalica	25	0:25			
Kežmarok	25	0:28			
Dolný Kubín	25	0:26			
Sabinov	25	0:26			
Detva	25	0:25			
Banská Štiavnica	21	0:27			
Šaľa	18	0:25			
Kysucké Nové Mesto	13	0:10			

Tab.3 Dostupnosť regiónov d2, t2 k 31.12.2008					
Región	d2 (km)	t2 (h:m)	Región	d2 (km)	t2 (h:m)
Sobrance	366	5:28	Dunajská Streda	45	0:42
Snina	356	5:43	Kysucké Nové Mesto	44	0:40
Medzilaborce	346	5:42	Nové Zámky	40	0:42
Michalovce	345	5:07	Topoľčany	37	0:46
Trebišov	334	5:00	Žilina	34	0:33
Humenné	332	5:13	Myjava	29	0:40
Stropkov	314	4:50	Zlaté Moravce	29	0:25
Svidník	314	4:46	Bánovce nad Bebravou	29	0:25
Vranov nad Topľou	307	4:45	Skalica	25	0:25
Košice	294	4:16	Šaľa	18	0:25
Bardejov	278	4:25	Galanta	0	0:00
Sabinov	275	4:13	Senica	0	0:00
Prešov	260	3:54	Bratislava	0	0:00
Gelnica	249	4:07	Trnava	0	0:00
Rožňava	248	3:41	Púchov	0	0:00
Stará Ľubovňa	224	3:28	Hlohovec	0	0:00
Revúca	212	3:28	Trenčín	0	0:00
Spišská Nová Ves	201	3:07	Nitra	0	0:00
Levoča	200	3:00	Nové Mesto nad Váhom	0	0:00
Kežmarok	190	2:50	Piešťany	0	0:00
Rimavská Sobota	188	2:43	Ilava	0	0:00
Poprad	180	2:25	Považská Bystrica	0	0:00
Poltár	168	2:35	Bytča	0	0:00
Brezno	164	2:20			
Lučenec	162	2:18			
Námestovo	130	2:24			
Tvrdošín	130	2:15			
Detva	126	1:47			
Liptovský Mikuláš	124	1:53			
Veľký Krtíš	120	1:58			
Banská Štiavnica	120	1:37			
Zvolen	104	1:26			
Dolný Kubín	98	1:37			
Ružomberok	98	1:33			
Krupina	90	1:33			
Turčianske Teplice	88	1:22			
Banská Bystrica	87	1:40			
Žiar nad Hronom	82	1:11			
Komárno	70	1:13			
Čadca	65	1:02			
Prievidza	64	0:56			
Žarnovica	62	0:50			
Martin	60	0:55			
Partizánske	58	1:13			
Levice	45	0:47			

Tab.4 Dostupnosť regiónov d3, t3 k 31.12.2008						
Región	d3 (km)	t3 (h:m)		Región	d3 (km)	t3 (h:m)
Stará Ľubovňa	224	3:28		Kysucké Nové Mesto	44	0:40
Spišská Nová Ves	201	3:07		Nové Zámky	41	0:50
Medzilaborce	198	3:19		Topoľčany	37	0:46
Kežmarok	190	2:50		Žilina	34	0:33
Rimavská Sobota	188	2:43		Myjava	29	0:40
Poprad	180	2:25		Zlaté Moravce	29	0:25
Snina	174	3:04		Bánovce nad Bebravou	29	0:25
Svidník	172	2:48		Skalica	25	0:25
Levoča	170	2:36		Šaľa	18	0:25
Stropkov	166	2:45		Komárno	10	0:12
Humenné	164	2:50		Galanta	0	0:00
Brezno	164	2:20		Senica	0	0:00
Bardejov	161	2:45		Bratislava	0	0:00
Sobrance	156	2:36		Trnava	0	0:00
Michalovce	139	2:25		Púchov	0	0:00
Sabinov	136	2:14		Hlohovec	0	0:00
Rožňava	132	2:02		Trenčín	0	0:00
Námestovo	130	2:24		Nitra	0	0:00
Tvrdošín	130	2:15		Nové Mesto nad Váhom	0	0:00
Vranov nad Topľou	128	2:10		Piešťany	0	0:00
Gelnica	127	2:22		Ilava	0	0:00
Detva	126	1:47		Považská Bystrica	0	0:00
Liptovský Mikuláš	124	1:53		Bytča	0	0:00
Veľký Krtíš	123	1:53				
Banská Štiavnica	120	1:37				
Prešov	117	1:53				
Trebišov	108	1:55				
Poltár	106	2:00				
Zvolen	104	1:26				
Dolný Kubín	98	1:37				
Ružomberok	98	1:33				
Revúca	95	1:53				
Lučenec	91	1:45				
Krupina	90	1:33				
Turčianske Teplice	88	1:22				
Banská Bystrica	87	1:40				
Žiar nad Hronom	82	1:11				
Košice	81	1:25				
Čadca	65	1:02				
Prievidza	64	0:56				
Žarnovica	62	0:50				
Martin	60	0:55				
Partizánske	58	1:13				
Levice	45	0:47				
Dunajská Streda	45	0:42				

Tab.5 Dlhodobá nezamestnanosť v období 1997-2007 (%)

Región	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Bratislava	1,03	1,08	1,62	1,92	1,66	1,58	1,01	0,83	0,67	0,57	0,47
Dunajská Streda	5,97	6,94	8,50	8,19	7,56	6,88	5,26	4,53	4,12	3,46	3,04
Galanta	3,25	5,23	7,76	7,45	8,00	7,71	4,92	3,39	3,12	2,63	1,60
Hlohovec	1,71	3,11	4,93	5,39	5,41	5,68	4,98	4,91	3,79	2,70	1,76
Piešťany	2,40	2,14	3,48	3,52	3,22	3,50	2,68	2,91	2,41	1,93	1,61
Senica	3,19	4,22	6,43	7,28	7,24	5,52	3,97	3,89	3,99	3,30	2,51
Skalica	2,90	4,33	6,52	7,08	6,41	5,38	3,70	3,43	3,30	2,62	2,02
Trnava	9,34	2,99	4,38	4,81	5,03	5,37	4,37	3,20	2,36	1,56	1,04
Bánovce nad Bebravou	1,25	4,77	7,68	7,69	8,02	8,17	6,09	5,08	3,86	3,15	2,23
Ilava	2,69	1,36	1,88	1,90	1,73	1,48	1,56	1,57	1,46	1,27	0,84
Myjava	0,98	3,69	5,83	5,48	4,20	4,26	2,98	2,44	2,65	1,98	1,48
Nové Mesto nad Váhom	5,51	2,71	4,85	5,27	5,80	5,14	5,03	4,65	3,34	2,58	1,88
Partizánske	3,64	7,26	9,86	9,04	8,42	8,83	6,41	5,49	5,12	4,37	3,47
Považská Bystrica	3,15	3,15	5,29	5,66	5,30	5,46	4,74	4,01	3,74	3,22	2,22
Prievidza	6,66	3,31	4,43	5,28	4,78	5,08	3,55	3,51	3,59	3,24	2,80
Púchov	0,64	2,72	4,48	4,58	3,77	2,86	2,54	2,83	2,24	1,87	1,51
Trenčín	1,74	0,84	1,39	1,78	1,74	1,27	1,03	1,28	1,15	0,81	0,63
Komárno	4,38	8,10	10,97	12,13	12,33	14,05	11,71	8,57	5,88	4,92	3,89
Levice	10,44	10,76	13,98	12,60	12,56	14,98	14,76	12,88	10,15	9,49	8,13
Nitra	6,00	4,80	6,46	7,49	8,02	7,56	7,19	6,05	4,59	2,97	1,95
Nové Zámky	5,90	8,11	10,94	12,30	12,51	12,61	11,00	9,26	7,40	6,30	4,36
Šaľa	8,08	7,94	10,78	11,62	11,57	10,70	10,39	8,51	7,56	6,25	4,80
Topoľčany	4,59	5,56	7,97	8,10	8,36	8,21	7,32	6,36	5,77	4,33	3,45
Zlaté Moravce	4,97	6,53	9,46	10,14	11,00	13,94	12,29	10,37	7,45	4,77	3,30
Bytča	0,65	3,54	5,94	6,13	5,65	5,54	5,61	6,54	5,41	4,75	3,17
Čadca	9,68	4,16	8,11	7,86	6,71	6,07	4,98	4,71	4,55	3,65	2,70
Dolný Kubín	1,62	6,21	9,31	9,46	10,09	8,18	6,93	6,76	6,02	4,52	3,16
Kysucké Nové Mesto	4,48	7,36	11,65	10,55	9,73	9,39	7,42	7,03	6,83	5,44	4,16
Liptovský Mikuláš	7,53	3,63	4,91	4,59	5,71	6,43	6,16	5,57	4,59	4,14	3,08
Martin	5,27	5,34	7,56	7,95	7,11	8,22	6,64	5,89	4,93	3,60	2,72
Námestovo	2,69	6,48	9,36	7,98	6,90	5,05	3,81	3,50	4,10	3,38	2,54
Ružomberok	5,34	5,04	6,98	7,22	7,11	8,08	6,80	6,85	5,60	4,94	3,89
Turčianske Teplice	0,73	3,43	5,98	6,17	5,86	7,18	6,35	6,70	6,62	5,72	4,66
Tvrdošín	4,64	4,21	6,73	6,76	7,60	6,33	5,19	4,57	4,19	3,00	2,39
Žilina	13,67	3,36	5,86	6,57	5,38	4,44	4,03	3,43	2,72	2,13	1,48
Banská Bystrica	1,96	2,37	3,15	3,49	3,95	4,06	4,04	3,46	3,16	2,63	2,01
Banská Štiavnica	4,90	5,17	7,79	6,41	6,53	7,30	7,92	8,65	8,50	7,67	6,67
Brezno	6,27	8,07	12,03	11,23	10,67	12,40	11,88	11,73	9,29	8,31	6,73
Detva	4,33	5,40	7,36	7,42	8,12	10,80	11,34	10,29	9,83	8,98	7,75
Krupina	7,86	9,00	10,62	7,79	7,58	10,88	10,97	11,07	11,71	10,34	9,01
Lučenec	9,15	11,88	15,26	15,06	14,10	17,09	15,51	14,10	13,74	12,47	11,28
Poltár	6,08	9,72	14,33	10,77	10,02	12,22	13,17	14,87	14,43	12,41	11,09
Revúca	12,57	18,09	23,68	15,89	17,28	22,96	20,79	21,39	21,87	20,30	18,93
Rimavská Sobota	13,86	18,80	24,18	15,45	16,32	24,42	22,10	20,27	20,69	21,57	20,21
Veľký Krtíš	9,29	14,10	18,76	14,71	16,38	19,97	18,18	17,81	17,11	15,33	13,68
Zvolen	2,80	3,17	4,08	5,54	5,37	6,01	5,73	5,38	5,32	4,41	3,77
Žarnovica	5,41	6,88	10,92	10,51	11,42	13,71	12,75	13,52	11,94	9,40	7,96
Žiar nad Hronom	3,88	4,35	7,31	7,11	8,30	8,70	8,67	9,51	8,44	7,10	5,94
Bardejov	3,97	10,85	14,46	9,77	9,45	10,73	9,71	9,39	8,91	8,13	6,79
Humenné	5,79	9,53	13,06	12,08	10,55	10,47	9,87	8,28	6,66	5,62	4,69
Kežmarok	11,72	13,40	17,56	12,91	15,35	18,44	15,47	16,56	16,52	14,53	13,48
Levoča	3,43	9,00	13,54	11,11	11,13	12,21	10,04	9,77	10,08	9,37	9,24
Medzilaborce	3,39	10,40	14,28	9,63	10,02	13,99	12,27	13,49	11,39	9,25	8,79

Poprad	6,45	8,10	10,34	9,71	8,80	9,62	8,94	8,71	7,87	6,45	5,10
Prešov	10,47	8,11	10,82	11,24	11,17	12,33	11,41	10,46	9,55	8,42	6,95
Sabinov	9,45	10,74	15,26	11,83	11,86	16,19	14,61	14,67	14,10	13,38	11,11
Snina	6,09	9,16	12,78	8,98	9,63	11,93	10,30	10,49	9,23	7,04	6,31
Stará Ľubovňa	5,00	6,89	9,41	6,67	7,64	8,21	7,72	7,05	6,85	5,75	5,05
Stropkov	7,74	10,39	13,90	9,93	9,64	9,18	7,09	9,00	9,05	7,92	8,27
Svidník	8,18	10,68	14,03	9,42	8,99	10,21	8,70	9,74	9,48	8,29	7,44
Vranov nad Topľou	8,97	12,23	13,92	11,61	11,75	14,03	12,41	11,33	11,30	10,79	9,33
Gelnica	3,26	9,60	15,11	13,34	11,64	14,86	14,59	14,01	13,56	12,44	10,14
Košice	5,13	5,92	8,73	9,78	10,09	10,15	9,82	8,88	8,07	7,11	5,56
Michalovce	12,31	14,19	17,20	14,98	16,05	16,67	15,39	14,14	13,01	11,35	10,34
Rožňava	9,42	14,60	20,31	14,48	15,49	18,79	17,77	17,67	17,08	15,05	13,93
Sobrance	9,75	12,47	17,76	14,76	13,75	16,66	17,80	16,53	15,72	13,60	11,61
Spišská Nová Ves	9,02	11,63	15,39	14,13	13,45	13,47	12,41	11,73	11,20	9,91	7,94
Trebišov	11,49	13,16	19,07	15,71	15,72	18,64	17,25	17,08	16,99	14,77	12,57
Slovensko	5,06	6,28	8,69	8,19	8,15	8,82	8,00	7,33	6,61	5,66	4,68

Tab.7 Miera podnikateľskej aktivity v období 1997-2007 (%)											
Región	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Bratislava	15,64	16,46	15,83	15,93	16,01	15,17	16,75	18,51	18,90	19,42	19,32
Dunajská Streda	13,72	15,34	14,57	13,26	13,89	13,88	14,54	16,21	17,21	18,78	19,49
Galanta	15,65	16,64	16,12	13,65	13,99	12,76	13,51	14,83	16,14	17,08	17,48
Hlohovec	7,93	8,48	8,99	8,25	8,89	9,21	10,39	11,24	11,18	12,12	12,48
Piešťany	11,36	11,80	12,46	12,11	12,62	12,79	14,45	15,71	13,90	14,32	14,21
Senica	9,80	10,85	10,40	9,56	9,96	9,92	10,75	11,67	11,86	12,31	12,53
Skalica	10,23	12,38	11,67	10,59	11,12	10,65	11,89	13,21	13,01	13,22	12,88
Trnava	9,29	10,12	10,63	10,28	10,66	10,76	12,13	13,38	12,98	13,91	14,15
Bánovce nad Bebravou	8,87	9,31	8,88	9,13	9,61	9,67	10,54	11,96	12,91	13,98	14,24
Ilava	9,01	10,01	10,14	10,72	11,19	10,81	13,10	14,31	13,97	14,72	14,96
Myjava	8,50	9,13	8,60	8,96	9,37	9,30	10,48	11,25	11,96	12,95	13,20
Nové Mesto nad Váhom	8,76	9,24	9,44	10,00	10,22	10,44	11,68	13,17	12,69	13,81	13,57
Partizánske	9,13	9,81	9,64	9,80	10,17	10,06	10,99	12,09	13,17	13,95	14,84
Považská Bystrica	12,41	13,59	13,00	13,03	13,41	13,74	15,23	17,52	18,01	19,75	19,74
Prievidza	7,85	8,87	8,42	8,62	8,95	8,89	10,35	11,75	11,96	13,78	13,39
Púchov	7,65	8,33	8,21	8,54	8,83	8,84	10,67	11,63	11,54	13,17	12,47
Trenčín	11,19	11,90	12,00	12,69	13,04	11,88	14,32	15,08	14,59	16,38	15,57
Komárno	12,98	12,54	11,94	11,79	11,38	10,95	12,20	13,14	13,84	15,53	16,01
Levice	11,09	11,02	10,49	10,40	10,08	10,00	11,29	12,40	12,67	13,88	14,22
Nitra	11,22	12,76	13,01	13,48	13,61	11,96	14,95	15,60	15,22	16,22	16,00
Nové Zámky	10,19	10,73	10,83	10,72	10,23	9,57	10,94	11,88	12,07	12,91	13,11
Šaľa	11,51	12,32	11,97	12,14	12,11	10,42	12,40	13,83	13,57	14,42	14,55
Topoľčany	10,03	10,29	10,25	10,53	10,74	10,73	12,75	13,84	13,72	15,15	15,04
Zlaté Moravce	8,00	8,81	8,88	9,15	9,26	9,75	11,46	12,44	13,62	15,53	15,77
Bytča	8,99	9,43	9,10	9,47	10,26	11,13	13,53	15,33	15,92	17,51	18,09
Čadca	9,24	10,27	10,18	10,00	10,69	10,18	11,90	14,23	15,76	16,88	17,35
Dolný Kubín	9,61	9,97	10,15	10,31	10,93	10,80	12,00	13,85	14,89	15,68	16,05
Kysucké Nové Mesto	12,05	13,11	12,62	12,73	13,42	12,90	14,45	16,33	17,91	18,69	18,71
Liptovský Mikuláš	10,04	10,25	10,54	10,98	11,45	11,03	12,59	14,16	13,76	14,01	14,07
Martin	8,75	9,51	9,45	9,69	10,18	10,60	12,08	13,89	13,97	15,16	15,31
Námestovo	11,81	13,58	14,17	14,82	15,55	15,51	19,00	21,64	24,96	26,50	26,66
Ružomberok	7,89	8,40	8,52	8,60	9,38	9,62	10,88	12,62	13,30	13,97	13,96
Turčianske Teplice	7,82	8,13	8,00	7,99	8,64	9,50	10,98	12,46	13,07	13,84	14,20
Tvrdošín	9,70	10,81	11,32	12,03	13,01	12,10	14,18	16,47	18,81	19,38	19,70
Žilina	12,65	13,31	13,06	13,38	14,04	14,47	17,23	18,80	19,13	20,11	19,99
Banská Bystrica	13,32	14,87	15,35	16,08	16,00	13,97	17,82	17,37	17,52	17,56	17,00
Banská Štiavnica	9,71	9,95	10,68	11,09	11,45	10,41	12,92	15,18	16,56	18,29	18,46
Brezno	6,93	7,57	7,79	8,21	8,38	9,43	11,06	12,54	14,71	15,70	15,71
Detva	7,04	7,93	7,53	7,82	7,86	9,34	10,54	11,83	13,58	14,32	14,63
Krupina	6,45	7,01	6,31	6,30	6,19	7,27	8,22	8,94	10,07	10,76	11,58
Lučenec	9,79	10,35	9,77	9,72	9,25	9,22	9,45	9,93	10,49	11,17	11,48
Poltár	7,48	7,48	6,39	6,72	6,64	6,31	7,63	8,56	9,37	9,64	10,56
Revúca	6,27	6,93	7,00	6,65	6,61	6,42	6,38	6,95	7,58	8,16	8,59
Rimavská Sobota	10,29	10,47	9,61	9,32	8,61	8,46	7,69	8,71	9,14	9,48	10,11
Veľký Krtíš	7,95	8,58	7,91	7,74	7,39	7,73	7,93	9,44	10,41	11,56	12,06
Zvolen	9,55	11,04	10,16	10,64	10,80	10,43	13,03	14,17	14,77	14,97	14,16
Žarnovica	9,59	10,10	10,36	10,59	10,56	11,13	12,46	14,13	15,97	16,31	17,85
Žiar nad Hronom	8,26	8,69	8,79	9,15	9,33	8,92	11,28	13,14	14,43	15,85	15,84
Bardejov	8,17	8,62	8,75	8,25	8,94	9,41	10,86	12,76	13,47	14,32	15,20
Humenné	8,78	9,53	9,39	8,97	9,41	9,63	10,93	12,20	12,33	13,13	13,62
Kežmarok	8,54	8,15	7,84	7,25	7,44	8,14	8,79	10,59	11,96	14,08	15,97
Levoča	7,05	7,64	8,26	8,16	8,84	8,73	9,80	11,73	12,66	13,63	13,74
Medzilaborce	6,70	6,64	6,83	6,67	6,86	7,46	8,06	9,48	9,97	10,81	10,84

Poprad	10,59	11,46	11,15	10,76	11,28	10,79	12,42	13,54	13,58	14,34	14,73
Prešov	9,60	10,84	10,45	9,95	10,37	10,48	11,33	12,87	12,96	13,86	14,10
Sabinov	6,09	7,53	7,19	6,73	7,40	8,87	9,72	11,73	12,60	14,59	16,34
Snina	7,08	7,67	7,76	7,71	8,44	9,22	10,54	11,53	11,23	11,99	12,69
Stará Ľubovňa	11,51	13,03	12,83	12,93	14,15	14,85	18,25	21,38	22,05	23,34	24,38
Stropkov	7,90	9,08	8,88	8,59	9,28	9,28	10,97	13,26	13,20	13,73	13,94
Svidník	8,35	8,71	8,86	8,62	9,72	9,65	11,04	13,39	14,06	15,17	15,99
Vranov nad Topľou	8,77	8,50	7,56	7,27	7,72	8,53	9,18	10,88	12,28	13,55	14,11
Gelnica	6,54	6,61	6,68	6,41	6,51	6,26	7,19	8,12	9,26	11,05	11,95
Košice	11,71	12,17	11,35	11,05	11,09	10,45	12,33	13,13	13,16	13,81	13,59
Michalovce	8,62	8,60	8,46	7,98	8,00	7,75	8,06	8,56	8,86	9,58	10,07
Rožňava	7,59	7,59	8,21	7,64	7,73	7,80	8,23	8,92	9,50	10,50	11,14
Sobrance	7,11	6,67	6,43	5,85	5,80	6,33	7,17	7,16	7,59	7,97	8,58
Spišská Nová Ves	8,22	8,70	8,65	8,58	9,00	8,73	10,08	11,03	12,15	13,47	14,09
Trebišov	8,54	8,55	8,43	7,43	7,19	6,94	7,01	7,70	8,03	9,13	10,02
Slovensko	10,66	11,35	11,11	11,00	11,26	10,99	12,42	13,76	14,19	15,17	15,37

Tab.8 Počet podnikov na 1000 obyv. 1997-2007

Región	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2007/1997
Bratislava	25	29	29	31	33	30	33	37	42	48	52	213,52
Dunajská Streda	10	10	8	9	10	11	11	13	15	17	19	199,87
Galanta	7	7	6	7	7	8	9	10	11	13	15	219,02
Hlohovec	5	5	5	5	6	6	6	7	8	9	10	211,34
Piešťany	11	12	11	12	13	15	15	17	19	21	23	209,67
Senica	6	6	6	7	7	8	9	10	11	12	13	206,99
Skalica	8	8	7	8	9	10	11	12	14	16	16	218,63
Trnava	7	8	7	8	9	11	11	13	15	16	18	242,96
Bánovce nad Bebravou	5	6	6	6	7	6	7	8	9	10	11	208,24
Ilava	9	10	11	11	12	10	11	14	16	17	18	192,75
Myjava	6	6	7	7	7	7	7	9	11	12	12	205,37
Nové Mesto nad Váhom	9	10	10	10	11	11	11	15	16	18	19	216,53
Partizánske	6	7	7	7	7	7	7	9	10	11	11	177,82
Považská Bystrica	10	11	11	11	12	9	10	14	15	16	17	168,54
Prievidza	7	7	8	8	8	7	8	10	11	12	12	182,86
Púchov	7	8	8	8	8	8	8	10	11	12	12	175,87
Trenčín	11	13	13	14	15	14	15	19	21	23	23	216,16
Komárno	8	9	8	8	8	8	9	10	12	14	16	194,92
Levice	7	7	7	7	7	7	7	8	9	10	11	161,07
Nitra	8	9	9	10	10	10	11	13	14	16	17	206,72
Nové Zámky	6	6	6	6	6	6	7	8	9	11	12	207,42
Šaľa	6	6	6	7	7	7	8	9	10	12	13	217,45
Topoľčany	6	6	6	6	6	6	7	8	9	10	11	185,91
Zlaté Moravce	4	4	4	5	5	5	5	6	7	8	8	222,63
Bytča	4	5	4	5	5	5	5	6	6	7	7	185,62
Čadca	5	6	6	6	6	6	6	7	8	10	10	191,35
Dolný Kubín	10	11	10	10	10	10	11	12	13	14	15	145,89
Kysucké Nové Mesto	7	7	7	7	7	7	7	8	9	10	11	163,84
Liptovský Mikuláš	7	8	8	8	8	8	9	10	12	13	14	198,28
Martin	10	11	11	11	11	12	12	14	15	16	17	170,08
Námestovo	4	4	4	4	4	4	4	5	5	6	6	151,72
Ružomberok	6	6	5	6	6	6	6	7	8	10	11	193,51
Turčianske Teplice	6	7	6	7	7	7	7	8	8	9	10	163,64
Tvrdošín	6	6	6	6	6	6	6	7	8	8	10	166,00
Žilina	13	15	14	14	15	15	16	17	20	21	23	171,34
Banská Bystrica	21	23	23	23	23	20	22	25	27	30	32	152,93
Banská Štiavnica	8	9	8	9	8	7	8	9	10	11	12	152,50
Brezno	5	6	6	6	6	6	6	7	8	9	10	186,68
Detva	5	6	5	6	5	5	5	6	7	8	9	181,09
Krupina	7	7	7	8	8	8	8	9	9	10	10	139,84
Lučenec	8	9	9	9	9	7	8	9	11	12	13	159,46
Poltár	3	4	4	4	3	2	2	3	3	4	5	150,40
Revúca	5	5	5	5	5	4	3	4	5	5	5	101,46
Rimavská Sobota	7	7	6	6	6	5	5	6	7	7	8	124,52
Veľký Krtíš	7	7	7	7	7	6	6	7	9	10	11	162,57
Zvolen	13	15	15	14	14	13	14	16	18	20	21	163,67
Žarnovica	4	5	5	4	5	4	5	6	7	8	9	231,59
Žiar nad Hronom	6	7	7	7	7	6	7	8	10	11	13	202,39
Bardejov	6	7	6	7	7	8	8	10	11	13	14	224,48
Humenné	6	7	7	7	7	6	7	8	9	10	11	176,25
Kežmarok	4	4	4	4	5	4	5	5	6	6	7	188,85
Levoča	5	5	5	5	5	5	5	6	6	6	7	146,15
Medzilaborce	6	7	7	7	7	6	7	7	8	8	9	142,11
Poprad	10	11	11	11	12	11	12	13	15	17	18	178,73
Prešov	9	10	9	10	11	10	11	13	16	18	19	201,74

Sabinov	3	3	3	3	3	3	3	4	5	5	5	165,39
Snina	4	5	5	5	5	5	6	6	7	8	9	199,96
Stará Ľubovňa	5	6	6	6	6	6	6	7	8	9	10	194,83
Stropkov	8	7	6	7	7	7	7	8	10	11	12	159,16
Svidník	7	8	8	8	8	8	9	10	12	14	14	198,64
Vranov nad Topľou	5	5	5	5	5	5	5	7	7	8	8	155,87
Gelnica	3	4	3	3	3	3	3	4	4	5	5	156,64
Košice	14	15	14	15	15	14	15	17	19	21	22	164,48
Michalovce	7	7	7	7	7	6	6	7	8	9	9	136,95
Rožňava	7	8	7	7	7	6	6	7	8	8	9	120,90
Sobrance	5	5	5	5	5	4	4	5	5	6	6	120,60
Spišská Nová Ves	7	8	7	7	7	7	7	8	9	9	10	143,06
Trebišov	6	6	6	6	6	5	6	6	7	7	8	129,47
SR spolu	10	11	11	11	12	11	12	14	16	17	19	188,27

Tab. 9 Hrubý obrát priemyslu na 1 obyvateľa 1997-2007

Región	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2007/1997
Bratislava	247 247	278 882	326 680	420 944	436 968	560 195	772 456	869 325	887 472	1 093 496	1 101 919	445,6754
Dunajská Streda	33 367	27 857	41 230	49 989	59 117	76 812	75 352	93 830	109 315	106 509	115 769	346,9534
Galanta	29 648	50 920	48 959	48 911	73 236	77 008	158 905	343 589	605 280	1 017 117	1 289 963	4350,882
Hlohovec	217 736	152 581	165 411	201 927	233 681	213 583	192 641	205 865	235 227	276 966	316 978	145,579
Piešťany	56 828	52 386	48 234	63 893	71 219	79 450	97 828	104 918	119 324	150 453	192 879	339,4086
Senica	62 417	65 382	66 206	85 192	102 045	119 355	151 834	176 306	172 783	185 099	240 481	385,2831
Skalica	190 266	224 599	244 523	253 152	294 934	316 209	387 565	381 253	433 975	493 190	573 634	301,4903
Trnava	169 296	166 667	169 935	216 742	287 557	342 485	314 233	320 709	266 100	524 157	956 667	565,0857
Bánovce nad Bebravou	82 446	62 953	66 508	75 602	91 971	95 732	118 545	153 002	184 944	190 761	241 234	292,5952
Ilava	76 270	107 763	119 922	133 799	142 414	148 839	153 917	139 022	180 568	206 217	226 068	296,4041
Myjava	107 607	97 582	82 528	77 304	74 220	96 869	115 718	136 923	159 642	184 278	162 704	151,2016
Nové Mesto nad Váhom	149 971	137 181	154 996	191 714	243 601	269 675	318 213	255 993	405 076	475 068	505 159	336,8369
Partizánske	65 659	37 568	42 167	42 083	51 698	54 064	99 230	97 114	91 331	106 454	109 724	167,1117
Považská Bystrica	62 008	58 768	59 156	71 921	81 631	82 668	95 569	130 355	148 306	180 971	218 520	352,4061
Prievidza	123 361	138 795	148 123	160 750	192 722	196 656	211 179	217 244	191 593	206 380	214 670	174,0171
Púchov	227 252	221 394	189 300	287 661	344 920	399 624	448 780	497 557	522 050	561 232	496 804	218,6133
Trenčín	103 180	116 571	121 883	139 419	167 434	202 075	165 068	177 781	164 161	163 484	167 212	162,0585
Komárno	67 923	89 119	83 062	72 373	68 683	71 598	83 089	69 736	74 245	78 053	87 785	129,241
Levice	69 067	114 638	123 791	152 412	160 356	89 849	191 703	160 472	80 854	84 965	110 444	159,9092
Nitra	67 918	70 778	88 903	96 872	124 599	136 712	149 604	138 107	149 864	161 964	188 883	278,1059
Nové Zámky	49 767	48 529	51 316	65 701	71 230	80 615	81 502	62 391	68 692	75 331	90 050	180,9452
Šaľa	133 899	127 015	117 654	162 515	194 876	174 147	167 500	210 571	237 527	246 585	266 556	199,0726
Topoľčany	59 523	59 195	59 839	63 959	73 687	83 550	87 233	90 132	85 937	145 534	153 434	257,7736
Zlaté Moravce	63 204	64 290	60 971	59 256	27 994	26 468	35 354	75 669	98 502	149 296	184 745	292,2987
Bytča	43 823	49 052	56 341	67 803	84 557	95 843	79 216	74 776	70 299	68 697	69 889	159,4814
Čadca	26 461	26 851	29 386	32 486	32 945	32 387	30 476	31 686	28 182	32 207	33 871	128,0021
Dolný Kubín	128 679	124 063	128 078	168 831	100 855	166 827	155 165	245 958	187 616	229 558	296 336	230,2906
Kysucké Nové Mesto	48 385	48 576	51 301	71 775	113 194	143 967	180 784	216 533	278 439	331 440	389 835	805,6881
Liptovský Mikuláš	138 587	149 633	130 705	157 789	177 829	175 357	170 087	131 259	134 572	145 255	146 062	105,3938
Martin	109 022	88 301	89 608	120 304	125 526	142 015	149 640	165 740	174 996	192 707	208 737	191,4624
Námestovo	13 448	17 366	17 934	21 977	30 749	30 958	115 915	113 255	91 013	60 672	54 160	402,745
Ružomberok	164 027	152 046	162 265	219 496	308 866	279 446	252 123	285 934	307 583	305 231	310 116	189,0642
Turčianske Teplice	19 277	41 209	53 269	54 134	35 238	57 829	42 735	36 026	39 713	41 634	40 622	210,7246
Tvrdošín	77 860	89 332	77 404	81 683	98 481	127 588	130 101	133 930	162 772	177 997	182 116	233,9028

Žilina	130 478	137 087	170 282	197 531	256 974	217 875	236 178	204 648	218 116	253 496	661 601	507,0602
Banská Bystrica	134 945	99 534	101 130	118 852	109 982	119 547	115 225	129 969	134 603	146 581	154 097	114,1921
Banská Štiavnica	32 586	23 949	21 247	17 499	26 211	26 123	29 817	28 570	22 554	21 346	29 237	89,72251
Brezno	43 425	99 316	88 591	115 142	135 765	136 380	130 790	151 091	164 763	176 126	185 257	426,6113
Detva	42 286	55 753	42 200	48 971	47 358	31 316	29 320	43 469	68 642	89 217	123 403	291,8277
Krupina	36 591	35 959	46 097	59 989	67 510	87 667	96 847	92 000	99 752	102 738	115 351	315,2463
Lučenec	76 740	86 749	92 410	108 348	104 215	109 129	122 887	103 293	112 622	114 638	113 256	147,583
Poltár	36 457	45 624	44 075	53 542	54 336	67 276	66 031	63 426	68 560	63 610	58 738	161,1133
Revúca	76 015	83 941	98 946	105 341	105 384	103 974	106 973	110 298	112 220	133 162	127 932	168,2984
Rimavská Sobota	49 681	51 303	47 623	50 923	66 651	71 099	66 990	76 994	79 445	52 983	55 861	112,44
Veľký Krtíš	28 025	25 668	28 017	27 877	28 586	34 501	37 850	56 196	18 315	24 170	26 346	94,01002
Zvolen	90 614	87 181	83 519	90 752	103 341	116 829	122 131	86 158	92 524	99 268	127 112	140,2786
Žarnovica	65 931	63 087	64 246	72 878	97 597	78 303	81 197	90 720	102 215	103 974	149 198	226,2955
Žiar nad Hronom	297 622	301 072	342 890	411 070	431 232	417 237	369 715	410 246	411 301	491 462	496 736	166,9018
Bardejov	18 136	22 426	17 665	17 957	19 129	24 276	26 854	24 550	25 580	25 897	26 509	146,1638
Humenné	129 842	120 470	126 473	104 915	158 370	177 983	170 895	178 304	184 721	208 388	179 623	138,3395
Kežmarok	19 254	22 674	24 856	22 963	23 592	23 326	28 279	32 428	42 564	50 010	72 041	374,1602
Levoča	21 022	19 839	16 996	12 075	i	i	i	i	7 474	9 911	10 834	51,53445
Medzilaborce	10 468	11 562	i	25 588	28 467	35 700	32 620	31 311	40 247	44 678	37 305	356,3806
Poprad	129 830	174 824	196 506	201 931	239 981	227 446	282 035	272 968	252 593	262 544	298 619	230,0068
Prešov	43 413	46 205	44 548	54 018	64 733	72 465	78 546	80 541	89 545	79 590	92 396	212,8292
Sabinov	19 055	17 183	16 609	18 798	21 993	25 093	29 772	28 834	39 976	44 671	52 034	273,0663
Snina	35 618	38 157	32 691	38 366	41 076	39 524	45 543	43 108	40 624	40 746	41 727	117,1496
Stará Ľubovňa	22 347	18 354	12 969	15 371	14 349	18 297	19 561	22 930	33 218	37 104	34 655	155,0735
Stropkov	30 792	27 108	i	i	i	i	i	i	32 020	30 970	47 669	154,8095
Svidník	21 201	8 328	11 906	i	15 256	18 479	19 776	24 612	29 844	28 557	32 733	154,3934
Vranov nad Topľou	69 666	41 515	40 872	48 061	41 630	41 450	42 075	39 863	48 107	53 528	48 237	69,23991
Gelnica	23 977	21 283	16 116	18 497	23 548	23 783	19 080	13 868	12 975	i	15 099	62,9748
Košice	311 203	309 112	324 408	340 787	262 878	283 739	324 382	344 533	381 343	418 639	446 416	143,4486
Michalovce	160 316	171 631	173 326	187 562	214 575	234 037	212 024	191 773	141 218	161 522	152 914	95,38256
Rožňava	60 844	64 739	72 681	92 024	102 463	99 843	113 166	126 103	139 882	175 050	185 386	304,6883
Sobrance	3 073	2 123	3 836	2 023	i	i	i	i	i	i	i	x
Spišská Nová Ves	60 084	50 340	38 258	74 637	92 675	83 074	91 432	111 883	192 377	243 016	258 759	430,6599
Trebišov	26 898	23 011	21 001	19 857	19 978	21 739	20 313	20 601	22 966	24 228	25 551	94,99165
SR spolu	112 125	118 092	127 158	150 882	163 716	182 440	216 714	233 406	245 825	295 816	335 889	299,567

