

Diaľnice a regionálny rozvoj?

Tomáš PŠENKA

Abstract: *This report is focused on the characteristics of the relationship between transport infrastructure and regional development. It is discussing about highways and economic development and unemployment too. The report is focused on building the Slovak highway network and the relationship between highways and unemployment rate in the Slovak districts.*

Key words: *highway, regional development, unemployment*

Úvod

Doprava je jedným z významných odvetví hospodárstva krajín a od minulosti až po súčasnosť je považovaná za dôležitý činiteľ ekonomického rozvoja krajín a rozvoja regiónov. V súčasnosti je zo všetkých druhov dopravy úloha hýbateľa ekonomického a celkového rozvoja v regiónoch prisudzovaná predovšetkým diaľniciam o čo sa opiera i štátna dopravná politika. Ako je to však so vzťahom medzi diaľnicami a regionálnym rozvojom? Nie je úloha diaľnic v regionálnom rozvoji preceňovaná a aký je vzťah medzi rozložením diaľnic na Slovensku a ekonomickou úspešnosťou jednotlivých regiónov?

Doprava a hospodárstvo

Hospodárstvo a doprava boli už od staroveku vo veľmi úzkom vzťahu, ktorý bol definovaný predovšetkým trojuholníkom remeslá – obchod – doprava. V sídlach s výhodnou dopravnou polohou sa koncentrovalo obyvateľstvo, remeslá a prebiehala v nich čulá obchodná výmena medzi krajinami. V staroveku sa rozvíjali predovšetkým prístavy, pretože lodná doprava bola v tomto období najdokonalejším spôsobom prepravy. Z prístavov do vnútrozemia viedli obchodné cesty, charakterizované karavanovou a povozníckou dopravou. Sídlila na ich trasách a križovatkách sa tiež hospodársky rozvíjali. Ako príklady možno uviesť mnohé prístavy v Stredomorí (Neapol, Alexandria, Konštantínopol), ale i mestá vo vnútrozemí (Rím, Mainz, Paríž). V stredoveku došlo k hospodárskemu i celkovému úpadku spoločnosti (temný stredovek) a k významnému poklesu objemu medzinárodného obchodu a tým aj dopravy. Význam lodnej dopravy poklesol a vo vnútrozemí prebiehala predovšetkým povoznícka doprava po obchodných cestách, na Slovensku napr. po Českej ceste. Rozvíjali sa predovšetkým sídla na križovatkách týchto ciest, či pri dôležitých brodoch (napr. Bratislava, Komárno, Levoča, Trnava). Novovek so sebou prináša renesanciu námornej prepravy v súvislosti so zámorskými objavmi. Rozvíja sa obchodná výmena i predovšetkým prístavy v Európe (Lisabon, Janov, Benátky, hanzové mestá) aj v zámorí (New Orleans, Kapské Mesto, neskôr New York, Sydney). Vo vnútrozemí sa popri obchodných cestách rozvíja riečna plavba a riečne prístavy a prebieha výstavba vodných kanálov (napr. Canal du Midi či rozsiahla sieť kanálov v Anglicku).

S príchodom priemyselnej revolúcie sa objavil nový rýchly a výkonný druh dopravy – železnica, ktorej rozvoj podnietila priemyselná revolúcia a rozvíjajúca sa železnica podporila rozvoj priemyslu a hospodárstva. Tento druh dopravy mal vplyv na hospodárstvo a koncentráciu obyvateľstva najmä v 19. storočí a ešte začiatkom 20. storočia. Postupom času sa s rozvojom ďalších druhov dopravy, výkonnejších a efektívnejších, dostáva železnica do úzadia a stráca svoj rozhodujúci význam, doprava všeobecne stráca svoj význam pre ekonomický rast spoločnosti, sídiel, miest, regiónov (Kunc, J., Krylová, V., 2005).

Diaľnice a regionálny rozvoj

V súčasnosti nie sú názory ekonómov či geografov na úlohu dopravnej infraštruktúry jednotné. Zaujímavú prácu analyzujúcu teórie regionálneho rozvoja z pohľadu aká je pozícia dopravnej infraštruktúry v týchto teóriách predložil poľský autor Rosik, P. (2004). Dnes sa z dopravnej infraštruktúry za nástroj ekonomického rozvoja regiónov považujú predovšetkým diaľnice a vysokorýchlostné trate. Pod záštitou Organizácie pre ekonomickú spoluprácu a rozvoj (OECD) vznikol súbor prípadových štúdií (najviac z Veľkej Británie a so zameraním na cestnú infraštruktúru) zaoberajúcich sa dopadom investícií do dopravnej infraštruktúry na regionálny rozvoj (Impact of ..., 2002). Všetky tieto štúdie hodnotia konkrétne dopravné projekty a ich socio-ekonomické dopady na dostupnosť, zamestnanosť, výkonnosť, sociálnu inklúziu a v poslednom rade tiež na životné prostredie, takže táto štúdia obsiahla všetky v súčasnosti štu-

dované oblasti vzťahov dopravy a regionálneho rozvoja. Na základe týchto prípadových štúdií je možné ako jednoznačný pozitívny vplyv investícií do dopravnej infraštruktúry uviesť zlepšenie dostupnosti, čo sa týka predovšetkým časovej dostupnosti. Na druhej strane vplyv investícií do dopravnej infraštruktúry na životné prostredie nie je možné jednoznačne zaradiť k pozitívnym, pretože v tejto oblasti prinášajú dopravné investície pozitívne i negatívne vplyvy (záber pôdy, budovanie obchvatov, urýchlenie dopravy). V oblasti zamestnanosti umožňuje infraštruktúra zlepšiť dostupnosť centrálnych regiónov z periferie a tým aj nárast zamestnanosti v centre na úkor periferie skôr ako vznik pracovných miest v oblastiach s novovybudovanou infraštruktúrou, to isté sa týka aj iných ekonomických aktivít.

Nevyvracia to však tradičnú predstavu o vzťahu dopravnej infraštruktúry a regionálneho rozvoja, ktorú sleduje aj európska dopravná politika a je založená na predstave, že výstavba hustej diaľničnej siete podnieta rozvoj hospodárstva? Netreba zabúdať ani na negatívny vplyv cestnej dopravy na životné prostredie, ktorá je najmenej bezpečná a prináša so sebou najväčšie externé náklady. K podobným záverom došiel vo svojej práci aj Whittelleg, J. (1994). Podľa tohto autora relatívne horšie dostupné regióny prosperujú často lepšie než oblasti výborne dostupné a oblasti s veľmi podobnou úrovňou dostupnosti majú ekonomický výkon mnohokrát veľmi rozdielny. Nie je teda možné jednoznačne preukázať, že výstavba diaľnic je schopná stimulovať ekonomický rozvoj. Bray, J. (1992) je v hodnotení vzťahu dopravy a regionálneho rozvoja viac neutrálny. Podľa neho neexistuje príčinná väzba medzi dobrým cestným spojením a ekonomickým úspechom regiónu. Nová cestná infraštruktúra dokáže ekonomickú aktivitu z regiónu rovnako dobre vysávať ako i stimulovať. Ako je to so vzťahom diaľnic a regionálneho rozvoja na Slovensku spomenieme nižšie.

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 Trnavou a Nitrou, v strednom Pohroní a v hornom 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.

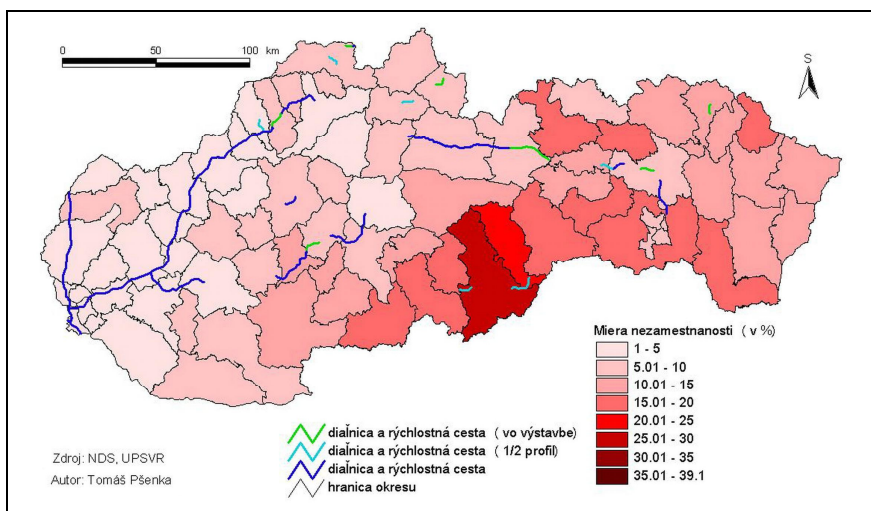
Prioritou vo výstavbe diaľničnej siete Slovenska je predovšetkým spojenie Bratislavy a Košíc diaľnicou D1. V súčasnosti je z tejto diaľnice v prevádzke úsek medzi Bratislavou a Žilinou vedený Považím (s výnimkou problematického úseku cez Považskú Bystricu, ktorý je v súčasnosti vo výstavbe), na Liptove 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. Ďalším dôležitým projektom je dostavba rýchlostnej cesty R1 medzi Trnavou a Banskou Bystricou, z ktorej chýba úsek medzi Nitrou, Zlatými Moravcami a Hronským Beňadikom a úsek medzi Žarnovicou a Šášovským Podhradím, v prípade prvého spomínaného úseku by malo byť financovanie tiež riešené pomocou PPP projektu. Pri ďalších úsekoch rýchlostných ciest a diaľnice D3 sú v prevádzke a vo výstavbe len obchvaty niektorých sídiel, predovšetkým miest, ktoré majú odľahčiť týmto sídlami od tranzitnej dopravy, sú však vedené len v polovičnom profile.

Diaľnice a regionálny rozvoj Slovenska

V tejto časti príspevku sa pokúsime priblížiť vzťah medzi diaľnicami a regionálnym rozvojom na území Slovenska v časovom období rokov 1997 – 2008. Na hodnotenie ekonomického rozvoja bola

použitá miera nezamestnanosti, ktorá je jedným z najčastejšie používaných ukazovateľov ekonomickej a celkovej úspešnosti regiónov.

V roku 1997 bola diaľničná sieť Slovenska pomerne fragmentovaná, existovala D2 Bratislava – ČR, D1 (D61) Bratislava – Horná Streda, D1 obchvat Trenčína, úseky D1 v Liptove a Košickej kotline, z R1 bol v prevádzke úsek Trnava – Nitra a úseky v strednom Pohroní. V tomto roku mali najnižšiu mieru nezamestnanosti okresy západného a severozápadného Slovenska, ktoré boli ľahšie dostupné z Bratislavy a boli zároveň aj v predchádzajúcich obdobiach hospodársky úspešnejšie. Najvyššiu mieru nezamestnanosti dosahovali okresy južného a východného Slovenska, ktoré boli aj v minulosti hospodársky menej úspešné (najmä čo sa týka Gemeru a krajného východu). Jediným pólom rozvoja, či hospodárskej úspešnosti v tomto priestore sú Košice.



Mapa 1. Diaľničná sieť a nezamestnanosť v SR v septembri 2008

Od tohto roku dochádzalo na celom Slovensku k narastaniu nezamestnanosti, výraznejšie však v priestore južného a východného Slovenska, ktoré bolo hospodársky úspešnejšie, ale napríklad aj v priestore Oravy a Kysúc. Vrchol dosiahla miera nezamestnanosti v rokoch 2001 – 2002, keď sa začali prejavovať účinky reformy realizovanej vládou Slovenskej republiky. V tomto roku je už v prevádzke diaľnica D1 v úseku Bratislava – Ladce po hranice okresu Púchov a v ďalšom období nastáva výrazný pokles miery nezamestnanosti, ktorý sa priestorovo šíri zo západného a severného Slovenska na východ a juh krajiny. Na Slovensko začínajú prichádzať zahraniční investori, ktorí sa pri lokalizácii svojich investícií rozhodujú aj podľa toho, či je priestor ich záujmu napojený na diaľničnú sieť. Najúspešnejším regiónom prílevu investícií je Bratislavský kraj, Považie a priestor miest Bratislava – Nitra, kde sa etablovalo niekoľko významných investorov automobilového (PSA Peugeot Citroen, Kia) a elektrotechnického (Sony, Samsung) priemyslu a ich subdodávateľov. Títo investori sa rozhodovali aj na základe existujúcej, či prisľúbenej diaľnice (Kia). Niektoré investície prišli však aj do priestoru východného Slovenska (priemyselný park Kechnec). Možno povedať, že existujúce, či budované diaľničné napojenie regiónu na Bratislavu je podmienkou pre prílev zahraničných investícií, nárast zamestnanosti a celkový ekonomický rozvoj regiónu. Preto za hospodársky úspešné možno považovať regióny napojené v súčasnosti či blízkej budúcnosti na diaľnicu D2, D1 a rýchlostnú komunikáciu R1, čo je západná a severná časť Slovenska (Mapa 1). Najhoršie je na tom s mierou nezamestnanosti východné 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. Či však výstavba rýchlostných komunikácií prinesie ekonomický rast tohto priestoru alebo jeho ešte väčší úpadok, je otázkou budúcnosti.

Záver

Kvalitná dopravná infraštruktúra bola vždy považovaná za kľúč k ekonomickému úspechu regiónov. V 19. a začiatkom 20. storočia to bola železnica, dnes je to predovšetkým diaľnica či vysokorýchlostná trať. V súčasnosti sa však znižuje význam dopravy v regionálnom rozvoji a výstavba diaľnic môže na regionálny

rozvoj vplývať nielen pozitívne, ale aj negatívne a prispievať k narastaniu ekonomickej polarizácie medzi regiónmi, tak ako to vyplýva z rôznych prípadových štúdií zo zahraničia (Bray, J., 1992, Whitelleg, J., 1994).

Na Slovensku v poslednom období prebieha intenzívna výstavba diaľničnej siete, ktorá má byť základom ekonomickeho rozvoja a znižovanie hospodárskych rozdielov medzi regiónmi. Zatiaľ to vyzerá tak, že úspešné, čiže v tomto prípade s nízkou mierou nezamestnanosti, sú tie regióny, ktoré sú napojené diaľničnou sieťou na hlavné mesto SR, Bratislavu. Otázne však je, či po dostavbe diaľničnej siete budú hospodársky rásť aj dnes zaostávajúce regióny (Gemer), alebo sa ešte zvýši ich polarita voči regiónom úspešnejším a či tieto „nevysajú“ aj zostávajúcu ekonomickú aktivitu z regiónov zaostávajúcich. Možno povedať, že výstavba diaľnic je len jedným z prvkov podpory regionálneho rozvoja, ktorý musia dopĺňať aj podpora ekonomickeho prostredia, kvalitná pracovná sila, podporná politika štátu a investície aj v iných oblastiach.

Literatúra

- BRAY, J., 1992: The Rush for Roads: a road programme for economic recovery? Transport 2000, London 1992. In: Kurfürst, P., 1999: Jak dálnice (ne)prospívají regionálnímu rozvoji, ČS dopravní klub, Brno. Dostupné na http://dopravniklub.ecn.cz/texty_dalnice.shtml [online]
- KUNC, J., KRYLOVÁ, V., 2005: Železniční doprava a regionální rozvoj v České republice – minulost či skutečnost? . In: Národohospodářský obzor 4-2005, Brno, 33–44.
- ROSIK, P., 2004: Infrastruktura transportu jako czynnik rozwoju regionalnego, Zeszyty Studiów Doktoranckich, Akademia Ekonomiczna w Poznaniu, Wydział Ekonomii, 19, 45–66. Dostupné na http://www.katbank.ae.poznan.pl/_p/P.Rosik.pdf [online]
- WHITELLEG, J., 1994: Roads, jobs and the economy. Greenpeace, London. In: Kurfürst, P., 1999: Jak dálnice (ne)prospívají regionálnímu rozvoji, ČS dopravní klub, Brno. Dostupné na http://dopravniklub.ecn.cz/texty_dalnice.shtml [online]
- Diaľnice a tunely na Slovensku - www.highways.sk
- Impact of Transport Infrastructure Investment on Regional Development, OECD, OECD Publishing, 2002. Dostupné na <http://www.cemt.org/pub/pubpdf/JTRC/02RTRinvestE.pdf> [online]
- Národná diaľničná spoločnosť - www.ndsas.sk
- Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlостných ciest – Uznesenie vlády SR č. 162/2001
- Ústredie práce, sociálnych vecí a rodiny – www.upsvar.sk

Príspevok vznikol s podporou vedeckého grantového projektu Univerzity Komenského č. UK/288/2008.

Highways and Regional Development?

Tomáš PŠENKA

Summary: *The existence of high-quality transport infrastructure has always been considered an important factor of regions development. In the past, railways were crucial, today it is mainly highways and highspeed railways. However, the influence of transport infrastructure on economic development has been decreasing recently. Highways improve accessibility significantly, especially the time accessibility and they change environment too. Highway can also eliminate job opportunities and „hoover“ economic activities from the regions.*

The European transport policy and transport policy of the Slovak government consider highways an instrument of economic development of regions and they support construction of highways network from European financial funds and state budgets massively. The Slovak government directs financial flows mainly to construction of the highway D1 Bratislava – Žilina – Košice and R1 Trnava – Banská Bystrica. The regions being linked with highways with Bratislava attract most of foreign investments and witness economic growth and reduction of unemployment too. Economics of regions of south and east Slovakia is stagnating, with high unemployment rates and construction of highways in this area was planned for a distant future. Northwest-southeast gradient is increasingly reflected in economic level of regions in Slovakia.

Adresa autora:

Mgr. Tomáš Pšenka
Katedra humánnej geografie a demogeografie,
Prírodovedecká fakulta, Univerzita Komenského
Mlynská dolina, 842 15 Bratislava
psenka@fns.uniba.sk