

Diaľnica D1 a jej vplyv na mieru nezamestnanosti v Trenčianskom kraji

Róbert HAMADA, Anton KASAGRANDA

Abstract: *The main topic of this article is to show the relationship between the highway infrastructure and unemployment. At first, we will introduce the arguments which talk about the relationship between them, then we will try to confirm these arguments. On the specific example of the Trenčín self-governing region within its districts, we will compare the unemployment rate in 2001 (before the construction of the highway) and 2008 (before the economic crisis, with the completion of the highway close to Žilina).*

Keywords: *highway D1, unemployment, relation, Trenčín self-governing region, development*

Úvod

Cieľom tohto článku je na konkrétnom príklade Trenčianskeho samosprávneho kraja poukázať na vplyv diaľnice na nezamestnanosť¹. Urobíme tak na základe porovnávania percentuálnej miery nezamestnanosti za dve časové obdobia a to v roku 2001 a 2008. Do roku 2001 bola diaľnica D1 na trase Bratislava – Žilina dobudovaná iba po Nové Mesto nad Váhom. V roku 2008 už bola diaľnica D1 v Trenčianskom kraji spojzadnená až po Sverepec. Obchvat mesta Považská Bystrica bol vo výstavbe a diaľnica ďalej pokračovala od Vrtižera až do Žiliny. Dôležitý argument pre voľbu roku 2008 bol fakt, že ekonomika Slovenska ešte nebola výrazne poznačená hospodárskou krízou a miera nezamestnanosti nevykazovala hodnoty ako v nasledujúcich rokoch. Východiskom pre formulovanie hlavného cieľa je teoretické zhrnutie názorov na vplyv a prepojenie dopravy, regionálneho rozvoja a nezamestnanosti.

V článku sa budeme zaoberať vzťahom diaľnica – miera nezamestnanosti. Uvedomujeme si však, že na mieru nezamestnanosti vplyva oveľa viac faktorov. Či už ide o časovú dostupnosť okresu na diaľničné prepojenie, výšku zahraničných investícií, historický vývoj územia, vzdelanosť obyvateľstva a pod. V prípade Trenčianskeho kraja je to aj prírodná bariéra Strážovských vrchov, oddeľujúcich okresy Bánovce nad Bebravou, Partizánske a Prievidzu od zvyšku kraja.

Doprava a regionálny rozvoj

Doprava predstavuje jednu z najdôležitejších ľudských činností na celom svete. Jedná sa o súčasť hospodárstva a hrá významnú úlohu v priestorových vzťahoch medzi jednotlivými miestami. Doprava vytvára cenné väzby medzi regiónmi a hospodárskymi aktivitami, medzi ľuďmi a zvyškom sveta. Ide o multidimenzionálnu aktivitu, ktorej význam je (Rodrigue, J. J.-P. a kol. 2006):

- **sociálny** - uľahčenie a zabezpečenie dostupnosti pracovných trhov, zdravotníckych, sociálnych a kultúrnych zariadení.; doprava formuje sociálnu interakciu a mobilitu ľudí v spoločnosti;
- **politický** - ako kľúčový prvok štátnej politiky k znižovaniu medziregionálnych rozdielov a stabilizácii osídlenia, nástroj ekonomického rozvoja;
- **ekonomický** - doprava je tradične spájaná s ekonomickým rozvojom; faktor, ktorý formuje aktivity v priestore a je ním spätne spätý.

Názory ekonómov aj geografov na úlohu dopravnej infraštruktúry v regionálnom rozvoji nie sú, aj napriek dlhej dobe skúmania tejto problematiky, jednotné. Niektorí považujú infraštruktúru za katalyzátor ekonomického rozvoja, iní ju chápu skôr ako nutnú, ale nepostačujúcu podmienku tohto rozvoja. Dopravnej infraštruktúre sú preto prisudzované na jednej strane pozitívne až neutrálne a na druhej strane až negatívne vplyvy na regionálny rozvoj (Marada a kol., 2006).

¹ Budeme sa zaoberať „mierou evidovanej zamestnanosti“, teda ukazovateľom, ktorý hovorí o stave a vývoji nezamestnanosti. V ďalšej časti článku ho budeme stotožňovať s pojmom „nezamestnanosť“ resp. „miera nezamestnanosti“.

V podmienkach Slovenska môžeme tvrdiť, že ak regiónom prechádza diaľnica, rýchlostná cesta alebo iný typ kvalitnej a rýchlej dopravnej infraštruktúry, tá prináša regiónu investície, rozvíja sa hospodárstvo vo všetkých smeroch a aj nezamestnanosť sa znižuje.

Potvrďuje to aj vyjadrenie Kutscherauera a kol. (2008), ktorý tvrdí, že úroveň dopravnej infraštruktúry v regióne vždy bola, je a bude jednou z najdôležitejších charakteristík pre jeho ďalší rozvoj. Kvalitná a hustá regionálna dopravná sieť zvyšuje možnosti prepravy osôb a nákladu vo vnútri regiónu a je vhodným odrazovým prvkom i pre ďalšie prepojenie regiónov medzi sebou. S rozvojom spoločnosti raste potreba premiestňovania a zvyšujú sa požiadavky na dopravnú infraštruktúru.

Takisto podľa Grywacza (1983, In Babjak, 2009) sú infraštruktúrne zariadenia 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.

Vplyv diaľnice na evidovanú mieru nezamestnanosti

Podľa názoru Michaeli, Matlovič, Ištók a kol. (2010) z viacerých teórií týkajúcich sa vzťahov medzi dopravnou infraštruktúrou a regionálnym rozvojom je možné odvodiť podmienky, za akých investície do výstavby diaľnic úspešne stimulujú regionálny rast a zamestnanosť a majú pozitívny vplyv na:

- zlepšenie dostupnosti,
- zníženie nákladov na dopravu a zlepšenie cenovej pružnosti,
- vznik úspor z veľkovýroby,
- vznik nových miest odbytu.

Diaľnice majú v dopravnej sieti ako i v ekonomickom a sociálnom vývoji regiónov osobitú úlohu a zvláštny význam. Vo všeobecnosti kopírujú trasy najväčšej existujúcej i predpokladanej dopravnej záťaže a za určitých výhodných podmienok (ušetrenie pohonných hmôt, skrátenie prepravného času, zvýšenie komfortu a bezpečnosti cestovania, atď.) preberajú značnú časť cestnej prepravy zo súbežných cestných komunikácií nižšej hierarchickej úrovne (Horňák, 2005).

Korec (2005) všeobecne považuje diaľnicu, resp. rýchlostnú komunikáciu za rozhodujúci prvok dopravnej infraštruktúry vo vzťahu k možnostiam regionálneho rozvoja. 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. (Whitelegg, 1994).

Nezamestnanosť je prirodzeným fenoménom a sprievodným javom spoločnosti založenej na trhovom hospodárstve. Jej rast vyvoláva nielen vážne ekonomické, ale aj sociálne problémy občanov. Hlavnou príčinou rastu nezamestnanosti v súčasnom období je vplyv svetovej finančnej krízy, ktorá spôsobila pokles dynamiky ekonomického rastu a pokles efektívnej výkonnosti slovenského hospodárstva (Rajčáková, Švecová, 2010)

Nezamestnanosť je jedným z dôležitých ekonomických ukazovateľov úspešnosti krajiny, či regiónu. Pritom je však prirodzeným javom, ktorý sa vyskytuje v spoločnostiach s trhovým hospodárstvom (Pšenka, Džupinová, Minarčík, 2008).

Podľa Ebertsa (1990, In Babjak, 2009) 1% rast hodnoty verejnej infraštruktúry vedie k 0,54% 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 útvaru veľa výrobných a spolupracujúcich organizácií, potom úspora na koordináciu spolupráce závisí od kvality dopravných prepojení a zníženia časových strát na prepravu.

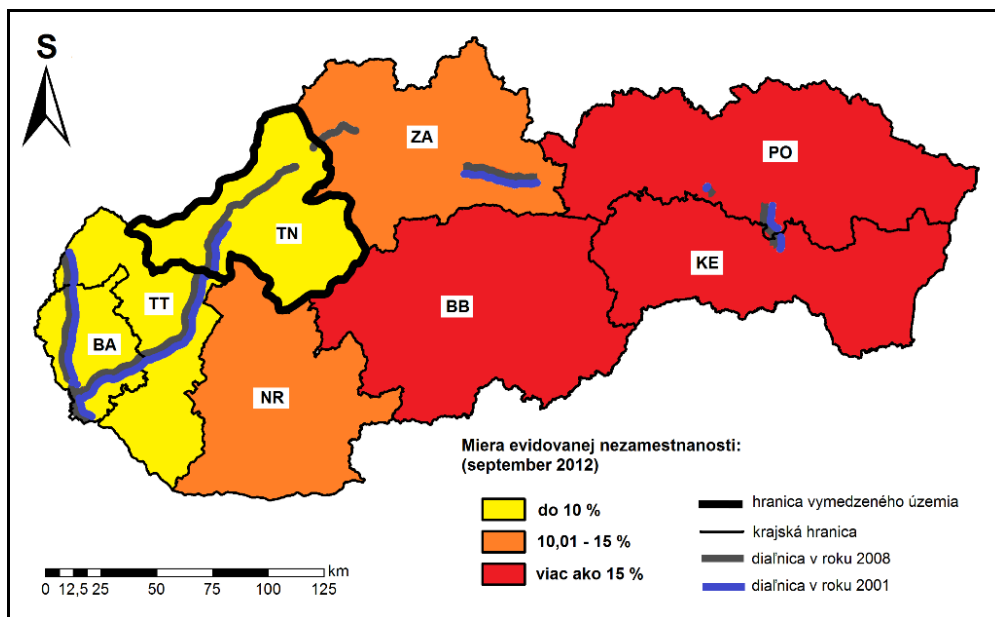
Nezamestnanosť možno považovať za jeden zo základných indikátorov regionálnych disparít. Preto riešenie tejto problematiky možno pokladať v kontexte regionálneho rozvoja za fundamentálne. V súčasnosti, v čase globálnych ekonomických problémov alebo hospodárskych diverzií a internacionálnych (ne)systémových opatrení sa riešenie témy nezamestnanosti javí ako vysoko aktuálne (Lauko, Križan, Gurňák, 2009).

Vymedzenie a poloha Trenčianskeho kraja

Významným faktorom so silným vplyvom na rozvoj regiónu, dostupnosť a jeho nezamestnanosť je jeho poloha. Celková rozloha Trenčianskeho kraja je 4 502 km². Kraj je svojou rozlohou tretí najmenší na Slovensku. I počtom obyvateľov patrí medzi menšie kraje, má 598 819 obyvateľov (Databáza RegDat, 2012).

Územie je súčasťou regiónu NUTS 2² Západné Slovensko. Na úrovni regiónov NUTS 3³ (Mapa 1) na severe susedí so Zlínskym (Česko) a Žilinským krajom, na západe s dvoma Českými krajmi (Zlínsky a Jihomoravský kraj), na juhu s Trnavským a Nitrianskym krajom. Na východe hraničí rovnako so Žilinským a Banskobystrickým krajom.

Do kraja v rámci regiónov NUTS 4⁴ patrí deväť okresov (Myjava, Nové mesto nad Váhom, Trenčín, Ilava, Púchov, Považská Bystrica, Partizánske, Bánovce nad Bebravou a Prievidza) a v rámci NUTS 5⁵ je to 276 obcí (z toho 18 miest).



Mapa 1. Vymedzenie územia Trenčianskeho kraja, stav diaľničnej siete v rokoch 2001 / 2008 a evidovaná miera nezamestnanosti v roku 2012
Zdroj: Hamada, Kasagranda, by Arc Gis 9,3; ÚPSVAR, 2012

Mapa 1 ukazuje i stav diaľničnej siete z pohľadu Slovenskej republiky v rokoch 2001 a 2008. Vidíme, že práve Trenčiansky a čiastočne i Žilinský kraj je územie, kde v týchto rokoch dochádza k zmenám dĺžky diaľničnej siete.

Celkovo je možné rozdeliť samosprávne kraje Slovenska na dve skupiny. Najkvalitnejšou dopravnou infraštruktúrou disponujú regióny v juhozápadnej časti Slovenska – Bratislavský a Trnavský kraj, ktoré spolu s Trenčianskym a Žilinským krajom možno zaradiť do skupiny regiónov s relatívne dobre vybudovanou dopravnou infraštruktúrou, naopak Nitriansky, Banskobystrický, Prešovský a Košický kraj tvoria druhú skupinu regiónov s podrozvinutou dopravnou infraštruktúrou s nedostatkom kvalitných diaľkových cestných a železničných komunikácií (Hornák, 2004). Toto rozdelenie sa veľmi úzko odráža okrem iného aj v miere nezamestnanosti v jednotlivých krajoch SR.

² NUTS – „nomenklatura územných štatistických jednotiek“ zavedená úradom Európskej komisie pre potreby identifikácie a klasifikácie regiónov EÚ

³ NUTS 3 – „nomenklatura územných štatistických jednotiek“ na úrovni 8 samosprávnych krajov SR (2012)

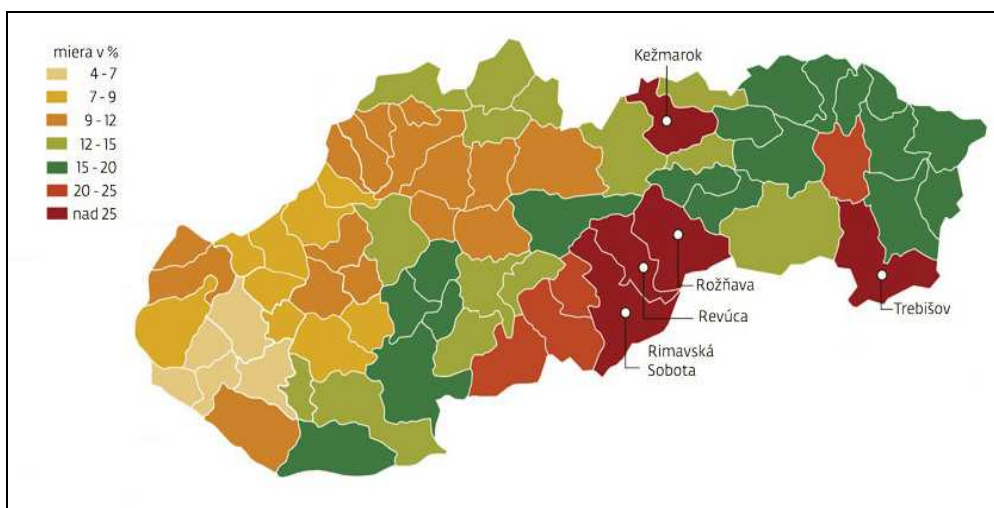
⁴ NUTS 4 – „nomenklatura územných štatistických jednotiek“ na úrovni 79 okresov SR (2012)

⁵ NUTS 5 – „nomenklatura územných štatistických jednotiek“ na úrovni miest a obcí

Dokazuje to aj grafické znázornenie miery nezamestnanosti v roku 2012 v mape 1. V roku 2012 sa pod hranicu 10 % sa dostali tri kraje (nachádzajúce sa na trase diaľnice D1, prípadne D2), Bratislavský, Trnavský a Trenčiansky kraj. V kategórii 10 – 15% sa nachádza Nitriansky a Žilinský kraj. Zvyšné tri kraje (Banskobystrický, Košický a Prešovský) prekročili v roku 2012 hranicu 15 %, dokonca sa pohybujú v hodnotách okolo 18 – 19 % (ÚPSVAR, 2012). Zaujímavý je teda vplyv diaľnice (samozrejme, že okrem prítomnosti diaľnice na tento fakt vplyva mnoho iných faktorov) na mieru evidovanej nezamestnanosti.

Analýza

V poslednom desaťročí mali najnižšiu mieru nezamestnanosti na celom Slovensku okresy na línii Bratislava – Žilina spolu s okresmi Záhoria. Tomuto stavu významne prispieva prítomnosť diaľnic D1 (v smere Bratislava – Žilina) a D2 (Bratislava – Brno). Pre demonštráciu vplyvu diaľnice na nezamestnanosť sme použili oficiálne štatistické dáta Štatistického úradu Slovenskej republiky (ŠÚ SR), databázy RegDat (2012) na úrovni regiónov NUTS 4. Bratislavské okresy vykazujú hodnoty pod 5 %, okresy Trnava (7 %), Hlohovec (9 %), Piešťany (8 %), Nové mesto nad Váhom (8 %), Trenčín (8 %), Ilava (7 %), Púchov (7 %) Žilina (9 %). Všetky tieto okresy sa nachádzajú na hlavnom dopravnom ťahu diaľnice D1, respektíve D2. Menované patria medzi okresy s najnižšou mierou nezamestnanosti (pod 10 %) (Obrázok 1).



Obr. 1. Miera evidovanej nezamestnanosti v okresoch SR k 31. 1. 2012

Zdroj: ÚPSVAR, 2012

Nasleduje skupina okresov, kde je v súčasnosti miera nezamestnanosti 10 – 20 %. Tie tvoria líniu okolo krajských miest Prešov a Košice (s výnimkou Trebišova). Zaraďujeme sem okresy Levoča, Košice – okolie, Spišská nová Ves, Stropkov, Svidník, Medzilaborce, Bardejov, Poprad, Michalovce, Humenné a pod. Druhá väčšia skupina takýchto okresov tvoria okresy Oravy a Kysúc (tu sa nezamestnanosť pohybuje do 15 %). Sú to okresy Čadca, Námestovo, Tvrdošín a Dolný Kubín. Posledná línia takýchto okresov je na nedávno otvorenej trase (2011) cesty R1 Nitra – Banská Bystrica. Hovoríme o okresoch Brezno, Detva, Zvolen, Krupina, Levoča, Nové Zámky, Komárno, Šaľa a pod.

V kategórii s nezamestnanosťou nad 20 % máme okresy na južnom Slovenskom, v ktorých blízkosť sa diaľnica resp. rýchlostná cesta nenachádza. V roku 2011 sa v okresoch Veľký Krtíš (25 %), Lučenec (24 %), Rožňava (29 %) miera evidovanej nezamestnanosti pohybuje nad 20 %. V okresoch Rimavská Sobota (35 %) a Revúca (31 %) dokonca nad 30 %.

My sme sa v tomto článku zamerali na vzťah diaľnice a miery nezamestnanosti v Trenčianskom kraji. Ako sme v predchádzajúcej časti naznačili, na Slovensku je stále vo veľkej miere závislá výška

nezamestnanosti od diaľničných spojení (prípadne ich dostupnosti na ňu). V príspevku je hodnotená evidovaná miera nezamestnaných v dvoch rokoch 2001 a 2008.

Tabuľka 1 ilustruje mieru nezamestnanosti za rok 2001, kedy prepojenie diaľnice po Žilinu nebolo úplné – diaľnica bola spozajznená v smere Bratislava – Žilina po Nové Mesto nad Váhom. Hodnoty miery nezamestnanosti sa pohybovali v priemere od 7 % (Trenčín) do 18 % (Bánovce nad Bebravou). Vidíme, že najnižšia nezamestnanosť v tomto roku bola v dopravnom koridore Bratislava – Žilina, konkrétne v okresoch Trenčín, Ilava a Púchov (vo všetkých do 12 %). Okresy, ktoré sa nachádzajú ďalej od koridoru, prípadne ich časová dostupnosť z neho je (napr. kvôli prírodným bariéram, slabšej cestnej infraštruktúre a pod.) horšia, vykazujú nezamestnanosť vyššiu ako 12 %.

Zaujímavosťou je okres Nové Mesto nad Váhom, ktoré sa nachádza v dopravnom koridore, ale výška nezamestnanosti je viac ako 12 %. Pravdepodobne je to kvôli faktu, že efekt diaľnice sa v roku 2001 ešte nestihol prejavíť (úsek bol otvorený v roku 2000). Na nízku mieru nezamestnanosti v okresoch Trenčín, Ilava a Púchov určite výrazne vplýva i historický faktor rozvoja priemyslu na tomto území (v predvojnovom období v 30. rokoch 20. storočia sa sem presunul strategický ťažký priemysel z oblasti Českých sudetov), ktorý bol pre jeho ďalší rozvoj zásadný.

Tab. 1. Vývoj miery evidovanej nezamestnanosti a index rastu (%) v okresoch Trenčianskeho kraja a v Slovenskej republike v rokoch 2001 – 2011

Okres/ rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	index rastu (%)
												2008/2001 *100
Bánovce n/B.	17,8	16,1	13,9	9,6	9,1	6,2	5,0	5,3	9,7	9,3	10,0	29,8
Ilava	7,7	6,0	6,4	5,5	4,1	3,3	2,7	3,3	8,9	6,7	7,3	42,9
Myjava	15,8	10,7	9,1	7,7	6,3	4,7	4,1	4,3	12,7	8,8	8,2	27,2
Nové Mesto n/V.	13,1	12,9	11,3	9,8	5,8	4,7	3,9	4,6	9,6	7,6	8,0	35,1
Partizánske	18,3	15,9	12,4	11,7	11,2	8,3	6,9	7,4	12,8	12,3	12,9	40,4
Pov. Bystrica	15,0	14,4	12,8	8,7	8,5	6,3	5,3	6,6	13,6	12,5	12,6	44,0
Prievidza	14,1	12,5	10,8	9,4	8,9	7,2	6,4	6,3	11,2	12,1	12,9	44,7
Púchov	12,0	9,5	8,9	6,9	5,0	3,8	3,8	3,9	8,4	7,5	7,3	32,5
Trenčín	7,0	5,2	5,7	5,0	3,5	2,5	2,3	2,9	7,1	7,3	7,7	41,4
TN kraj	12,7	10,9	9,9	8,1	6,8	5,2	4,5	5,0	10,1	9,5	10,0	39,0
SR	18,6	17,5	15,6	13,1	11,4	9,4	8,0	8,4	12,7	12,5	13,6	45,0

Zdroj: Databáza RegDat 2012

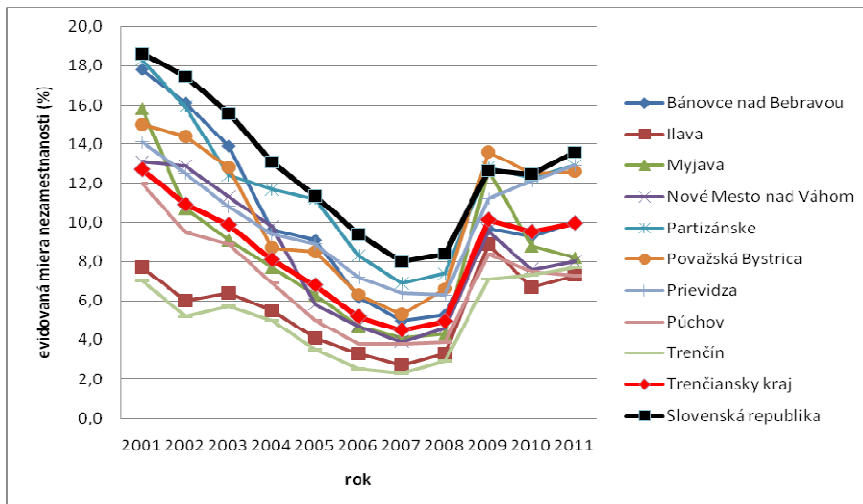
Tabuľka 1 zobrazuje nezamestnanosť v roku 2008, kedy bola odovzdaná do užívania diaľnica cez celé sledované územie, s výnimkou úseku od Považskej Bystrice, ktorý bol dokončený až v roku 2010. Zámerne sme si pre porovnanie nevybrali dáta za rok 2011, pretože od roku 2009 do súčasnosti sa prejavuje na nezamestnanosť hospodárska kríza. Hodnoty miery nezamestnanosti sa pohybovali v roku 2008 v priemere od 3 % (Trenčín) do 8 % (Partizánske). To znamená, že ide o výrazné zníženie nezamestnanosti oproti predchádzajúcim rokom (2001 – 2005).

Vidíme, že okresy ležiace v línii hlavného dopravného koridoru Bratislava – Žilina sa v období 8 sledovaných rokov stihli adaptovať a nezamestnanosť v týchto okresoch výrazne klesá. V niektorých okresoch (v tých, kde bola nezamestnanosť vysoká) sa jedná o pokles až viac ako 10 %. V okrese Partizánske klesla nezamestnanosť z 18,3 % na 7,4 %, v Bánovciach nad Bebravou z 17,8 % na 5,3 %, v Považskej Bystrici z 15 % na 6,6 %, v Novom Meste nad Váhom z 13,1 % na 4,6 % a pod. Nezamestnanosť teda po dobudovaní diaľnice a s tým spojenou lepšou časovou dostupnosťou, výrazne klesá vo všetkých okresoch Trenčianskeho kraja. V roku 2009 sa začal prejavovať vplyv hospodárskej krízy. Tá mala nepriaznivý vplyv na zamestnanosť v regióne. Kríza má vplyv na štruktúru hospodárstva, podnikateľský sektor, mení sa intenzita odbytu a odberateľsko-dodávateľských vzťahov. Znižuje sa kúpyschopnosť spotrebiteľov a dopyt po tovaroch a službách klesá. Firmy pre nízky dopyt šetria, čo sa prejavuje v prepúšťaní zamestnancov a zvyšovaní miery nezamestnanosti.

Jasne to dokazuje aj obdobie rokov pred krízou (2001 – 2008), kedy nezamestnanosť dosahovala v analyzovanom období rokov najmenšie hodnoty a medziročne výrazne klesala. Naopak v porovnaní

rokov 2008 a 2009 (obdobie pred krízou a po jej začiatku) medziročne miera nezamestnanosti významne stúpla. Vyššie hodnoty pretrvávajú až do súčasnosti.

V tabuľke 1 vidíme vývoj miery nezamestnanosti za Trenčiansky kraj ako aj za Slovenskú republiku. Na prvý pohľad sú hodnoty za kraj nižšie ako za Slovensko. To značí, že miera nezamestnanosti v okresoch Trenčianskeho kraja bola v pozorovanom období nižšia ako bol celoslovenský priemer. Azda len okres Partizánske sa svojimi hodnotami za celé sledované obdobie približuje údajom za Slovenskú republiku. Taktiež si možno všimnúť konštantné klesanie mier nezamestnanosti do roku 2007 resp. 2008 a následne zvyšovanie nezamestnanosti až po súčasnosť (graf 1⁶). Čas potrebný na dosiahnutie mier z roku 2008 bude závisieť od viacerých faktorov, ktoré sú dnes ťažko predvídateľné. Ide o otázky ukončenia krízy, revitalizácie podnikov, veľkosti dopytu zahraničia po našich produktoch a podobne.



Graf 1: Vývoj miery evidovanej nezamestnanosti v okresoch Trenčianskeho kraja a v Slovenskej republike v rokoch 2001 – 2011, Zdroj: Databáza RegDat 2012

Medziobdobný pokles miery nezamestnanosti vyjadruje vývojový graf evidovanej miery nezamestnanosti v okresoch Trenčianskeho samosprávneho kraja (graf 1). Vidíme, že takmer všetky okresy (s výnimkou Považskej Bystrice a Partizánskeho v roku 2009) sa pohybujú pod hranicou priemernej percentuálnej miery nezamestnanosti na Slovensku. Dlhodobo najnižšie hodnoty vykazujú okresy Trenčín, Ilava a Púchov. Treba si však všimnúť tvary vývojových grafov, ktoré majú pri všetkých okresoch (ako aj pri Slovenskej republike) veľmi obdobný priebeh, ktorým je výrazný pokles od roku 2001 až do roku 2008.

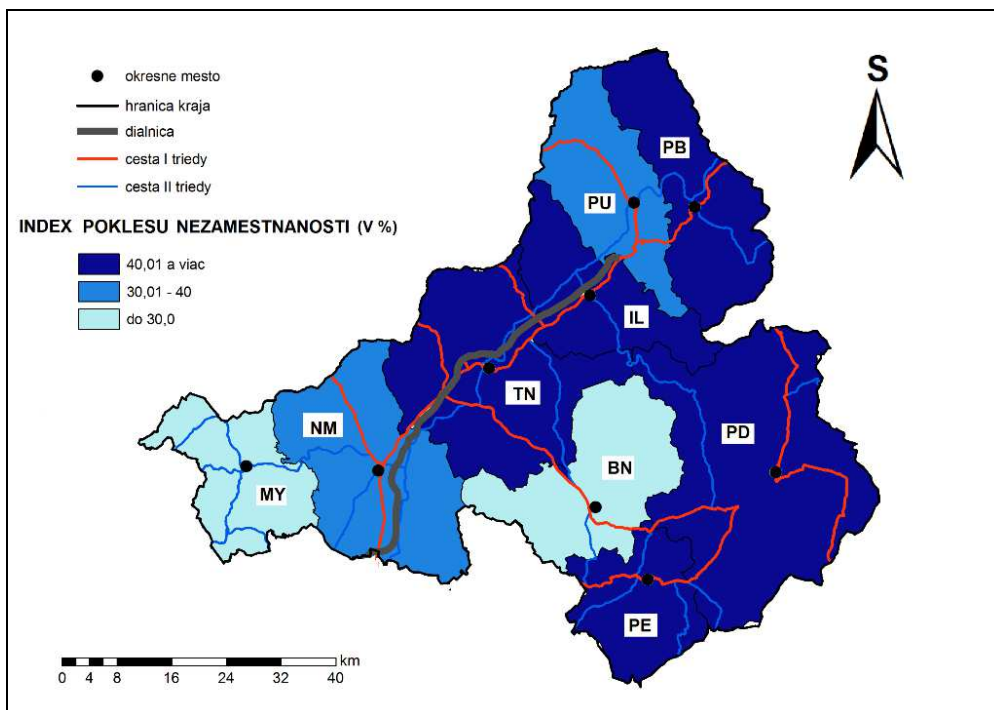
Ďalším grafickým zobrazením výraznej zmeny a poklesu nezamestnanosti je index rastu/poklesu nezamestnanosti v rokoch 2001 až 2008. Index sa vypočíta ako

$$I (\%) = \frac{Y_1}{Y_0} \cdot 100$$

kde I vyjadruje index rastu/poklesu, Y_1 hodnotu ukazovateľa v bežnom období, Y_0 hodnotu ukazovateľa v minulom období. Pre vyjadrenie hodnoty indexu v percentách, vynásobíme celý index 100. Všeobecne teda platí, že hodnota indexu nad 100 % predstavuje v rámci okresu zvýšenie nezamestnanosti z východzieho obdobia a hodnota indexu pod 100 % zníženie nezamestnanosti.

Možno konštatovať, že v prípade všetkých okresov došlo k preskupeniu sa z pôvodne vyčlenenej kategórie mier nezamestnanosti do kategórie s viac priaznivou mierou nezamestnanosti, čo dokumentuje index rastu (v našom prípade poklesu) nezamestnanosti (Mapa 2). Najvýraznejší pokles zamestnanosti bol zaznamenaný v prípade okresu Myjava a Bánovce nad Bebravou (obe index rastu pod 30,0 %).

⁶ Aj napriek tomu, že informácie v tabuľke 1 a grafe 1 sa z veľkej časti prekrývajú, graf 1 slúži na lepšiu grafickú interpretáciu vývoja miery evidovanej nezamestnanosti.



Mapa 2: Index poklesu nezamestnanosti v období 2001 – 2008
 Zdroj: Hamada, Kasagrandá, by ArcGis 9,3, 2012

Na prvý pohľad má okres Považská Bystrica v našej charakteristike špecifické postavenie. Nezamestnanosť v tomto okrese je výrazne vyššia ako v ostatných okresoch, ktorých územím bezprostredne prechádza diaľnica. Medziročný pokles nezamestnanosti od otvorenia diaľnice sa tu zatiaľ výrazne neprejavil. Pravdepodobne je tento fakt ovplyvnený viacerými skutočnosťami. Prvou je fakt, že diaľničný úsek Sverepec – Vrtišer bol otvorený 31. mája 2010 a teda sa v štatistike doposiaľ nestihol prejavíť. Ďalším argumentom je, že otvoreniu diaľnice predchádzal začiatok hospodárskej krízy, ktorý spôsobil pokles zamestnanosti takmer vo všetkých okresoch Slovenska. Posledný fakt iba dopomáha pochopeniu toho, prečo je vyššia nezamestnanosť v okrese Považská Bystrica ako v ostatných okresoch. Jedná sa o predpoklad autora (nejde o dokladovanú skutočnosť), ktorý pozná daný región a vzťahy v ňom. Územie okresu tvoria tri relatívne veľké a zle dostupné obce (Papradno, Dolná a Horná Maríková), ktorých obyvateľstvo je vo vyššom produktívnom veku, sú vo vzťahu k svojmu zázemiu periférne a vykazujú dlhodobo vyššiu nezamestnanosť. Tieto skutočnosti ovplyvňujú v konečnej miere vyššiu nezamestnanosť tohto okresu.

Záver

Na Slovensku v poslednom období prebieha intenzívna výstavba diaľničnej siete, ktorá má byť základom ekonomického 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 (Pšenka, 2008).

Aj v našej štúdií zameranej na diaľnicu D1 a jej vplyv na evidovanú mieru nezamestnanosti v Trenčianskom kraji sme zistili, že okresy, ktoré sú napojené na diaľničnú sieť, majú nižšiu mieru nezamestnanosti ako tie, u ktorých toto prepojenie absentuje. Výnimku v sledovanom regióne tvorí jedine okres Považská Bystrica. V tomto okrese sa naplno neprejavil vplyv novootvorenej diaľnice (rok otvorenia 2010) cez Považskú Bystricu. Tomuto faktu nepriala ani hospodárska kríza, ktorá trvá od roku 2009 až dodnes. Dá sa skôr očakávať, že po skončení ekonomickej krízy a po stabilizovaní počtu nezamestnaných sa úroveň miery nezamestnanosti aj v tomto okrese dostane pod úro-

veň 10%. Trvanie krízy je ale stále veľkou neznámou a ani očakávané znižovanie nezamestnanosti sa nedá dokázať ani nijak podložiť. Všetko závisí od situácie krajín v Európskej únii. Slovensko ako člen EU je silno naviazaný na európsky trh, zahraničný kapitál, dodávateľsko-odberateľské vzťahy, export a pod. Od týchto indikátorov sa budú odvíjať voľné pracovné miesta ako aj miera nezamestnanosti v jednotlivých krajoch SR.

Okresy tzv. Hornej Nitry (Bánovce nad Bebravou, Partizánske, Prievidza) by pre zníženie nezamestnanosti určite potrebovali diaľnicu resp. rýchlostnú cestu, ktorou by boli napojené na hlavný dopravný koridor Bratislava – Žilina a teda centrum Trenčianskeho kraja (mesto Trenčín). Pre túto oblasť by bolo rovnako vhodné dobudovať rýchlostnú cestu v smere Banská Bystrica – Nitra). Môžeme len prognózovať, že po vybudovaní kvalitnej a vhodne dostupnej cestnej siete by sa nezamestnanosť aj v týchto okresoch zreteľne znížila.

Na záver článku chceme opätovne poznamenať, že na mieru nezamestnanosti vplýva oveľa viac faktorov (ako napr. výška zahraničných investícií, historický vývoj územia, vzdelanosť obyvateľstva a pod.). My sme sa však snažili nájsť spojitosť medzi diaľnicou a nezamestnanosťou.

Literatúra

- BABJAK, M. 2007: Diaľničná sieť Slovenska a regionálny rozvoj. Diplomová práca. Bratislava: Univerzita Komenského v Bratislave, Prírodovedecká fakulta, 2009. 102 s.
- Databáza regionálnej štatistiky (RegDat). c2012. In Štatistický úrad SR[online]. c2012. [cit. 2012-09-26]. Dostupné na internete: <http://pxweb.statistics.sk/pxwebslovak/index.htm>
- HORNÁK, M. 2004: Súčasný stav a perspektívy vývoja dopravnej infraštruktúry Slovenskej republiky. In: Prace Komisji Geografii Komunikacji Polskiego Towarzystwa Geograficznego, tom X, Warszawa-Rzeszów, pp. 231-250. ISSN 1426-5915
- HORNÁK, M. 2005: Dostupnosť siete diaľnic a rýchlostných ciest v Slovenskej republike. In: Horizonty dopravy 1/2005, Výskumný ústav dopravný Žilina, pp. 31-34. ISSN 1210-0978
- KOREC, P. 2005: Regionálny rozvoj Slovenska v rokoch 1989 – 2004. Geografika, Bratislava, s. 228. ISBN 8096933809
- KUTSCHERAUER, A., a kol. 2008: Disparity v regionálnom rozvoji Českej republiky - jejich vznik, identifikace a eliminace. Výzkumná studie DÚ 3. Ekonomická fakulta VŠB-Technická univerzity Ostrava. [cit. 2012-05-04]. Dostupné na internete: http://disparity.vsb.cz/vysledky/04_studie_du3.pdf
- LAUKO, V., KRÍŽAN, F., GURŇÁK, D. 2009: Časovo-priestorové aspekty nezamestnanosti na Slovensku v procese ekonomickej transformácie a krízy. In: Klímová V. (ed.): XII. mezinárodní kolokvium o regionálních vědách. Masarykova univerzita, Brno, s. 58-65. ISBN 978-80-210-4883-6
- MARADA, M., KVĚTOŇ, V., VONDRÁČKOVÁ, P. 2006: Železniční doprava jako faktor regionálního rozvoje. Národohospodářský obzor, 4/2006, s. 51-59.
- MICHAELI, E., MATLOVIČ, R., IŠTOK a kol. 2010: Regionálny rozvoj pre geografov. Prešov: Prešovská univerzita v Prešove, s. 717. ISBN 978-80-555-0065-2
- PŠENKA, T. 2008: Diaľnice a regionálny rozvoj? In: Geografia Cassoviensis II, 1/2008, Univerzita P. J. Šafárika v Košiciach, pp. 128-131. ISSN 1337 – 6748
- PŠENKA, T., DŽUPINOVÁ, E., MINARČIK, P. 2008: Diaľnice verus vybrané aspekty regionálneho rozvoja na Slovensku. In: Seminár k "Mezinárodnímu roku planety Země". Recenzovaný sborník příspěvků. Masarykova univerzita, Brno 2008, pp. 16-24. ISBN 978-80-210-4748-8
- RAJČÁKOVÁ, E., ŠVECOVÁ, A. 2010: Regionálne disparity nezamestnanosti na Slovensku. 13th International Colloquium on Regional Sciences. - Brno : Masarykova Univerzita, 2010. ISBN 978-80-210-5210-9. s. 118-125
- RODRIGUE, J-P, C. COMTOIS, B. SLACK 2006: The Geography of Transport Systems, London: Routledge, 296 s. ISBN 0415354412.
- Úrad práce sociálnych vecí a rodiny 2012. In www.SME.sk[online]. 2012.[cit. 2012-09-27]. Dostupné na internete: <http://ekonomika.sme.sk/c/5776525/nezamestnanost-na-slovensku.html>
- WHITELEGG, J. 1994: Roads, jobs and theeconomy, Greenpeace, London

Príspevok je súčasťou riešenia grantového projektu VEGA č. 1/1143/12 Regióny: vývoj, transformácia a regionálna diferenciácia.

Highway D1 and its Influence on Unemployment in the Trenčín Self-governing Region

Róbert HAMADA, Anton KASAGRANDA

Summary: *In the article, we focused on the motorway D1 and its impact on registered unemployment rate in the Trenčín self-governing region. In order to compare and obtain relevant information, we compare the two years 2001 (before opening the highway Bratislava - Žilina in this area) and 2008 (the year before the economic crisis, when the highway reached the municipality of Sverepec close to the town of Považská Bystrica and then, from Vrtižer to Žilina). We found out that districts which are linked to the highway, have lower unemployment rate than those missing this link. The only district of Považská Bystrica is an exception. The full impact of highway has not been manifested yet (opening year 2010). To reduce the unemployment rate, the districts of "Horná Nitra (Upper Nitra)" (Bánovce nad Bebravou, Partizánske, Prievidza) would need a highway or expressway, which would be connected to the main D1 transport corridor Bratislava - Žilina (by the mentioned road to the town of Trenčín - the centre of this region). For this area, it would be equally appropriate to complete the expressway in the Banská Bystrica - Nitra direction. We can only predict that after the construction of high quality and well accessible road network, the unemployment rate will decrease markedly in these districts.*

Finally in the article it is necessary to say that the unemployment rate is affected by many factors (such as altitude of foreign investment, the historical development of the area, education, population, etc.). We, however, tried to find a link between the highway and unemployment.

Adresa autorov:

Mgr. Róbert Hamada
Katedra regionálnej geografie, ochrany a plánovania krajiny
Prírodovedecká fakulta, Univerzita Komenského
Mlynská dolina, 842 15 Bratislava
hamada@fns.uniba.sk

Mgr. Anton Kasagranda
Katedra regionálnej geografie, ochrany a plánovania krajiny
Prírodovedecká fakulta, Univerzita Komenského
Mlynská dolina, 842 15 Bratislava
kasagranda@fns.uniba.sk