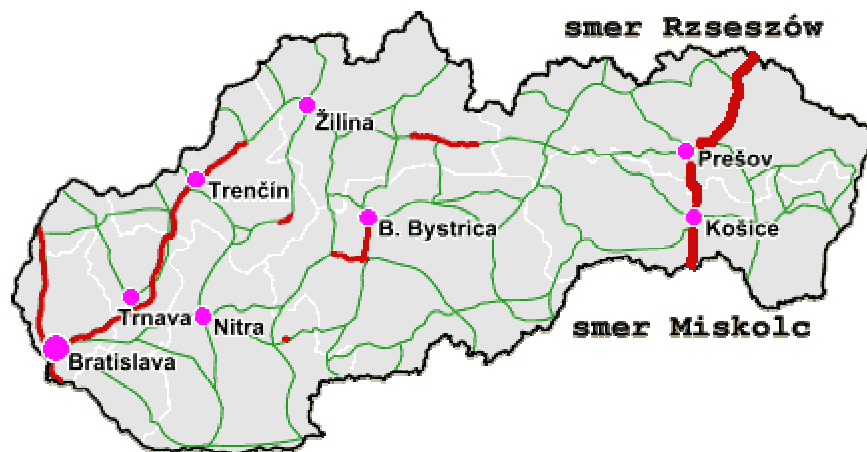




POBALTSKÝ KORIDOR – RÝCHLOSTNÁ KOMUNIKÁCIA R4

Štúdia



Košice



TECHNICKÁ UNIVERZITA V KOŠICIACH
Inštitút regionálneho a komunálneho rozvoja

Letná 9
042 00 Košice

POBALTSKÝ KORIDOR – RÝCHLOSTNÁ KOMUNIKÁCIA R4

Štúdia

Zodpovedný autor: doc. RNDr. Oto Hudec, CSc.

Spoluautori:

Ing. Anna Bilá
Ing. Zuzana Fejová
Ing. Peter Džupka

Košice, august 2002

1. HISTORICKÉ VÝCHODISKO SEVERO-JUŽNÉHO DOPRAVNÉHO PREPOJENIA V SR

Previazanosť cestných ťahov s dopravnými koridormi je určená ich postupným, dlhodobým vývojom a ich vzájomným ovplyvňovaním sa. Primárne potreby súvisiace s prepravou ľudí a tovaru sú charakteristickým znakom vo všetkých vývojových obdobiach ľudskej spoločnosti, zároveň sú však aj odrazom aktuálnej štruktúry administratívneho usporiadania územia. Na Slovensku je previazanosť dopravných koridorov výrazne formovaná najmä morfológiou jeho územia.

Existujúce dopravné uzly Slovenskej republiky majú svoje **historické opodstatnenie**. Vo všetkých štátnych útvaroch vyskytujúcich sa na území Slovenska figurujú ako dôležité dopravné uzly:

- priestory juhozápadného Slovenska (územie ohraničené Bratislavou, Nitrou a Trnavou; v najstarších obdobiach ako križovatka tzv. Jantárovej a Českej cesty, v súčasnom období je Bratislava jedinou slovenskou metropolou vnímanou v európskom kontexte),
- priestory severozápadného Slovenska (Jantárová cesta na severozápade Slovenska v priestore Púchov - Žilina - Čadca vytvárajúca križovatky ciest z Uhorského do Českého a Poľského kráľovstva a Tešínskeho kniežatstva podnietila vznik dopravného koridoru stredného a severného Považia),
- priestory osídlenia v údolí Hornádu a Torysy (nachádzajúce sa na **tzv. východnej trase Jantárovej cesty** bezprostredne spájajúcej Uhorsko s Poľským kráľovstvom. Ďalší vývoj založil vhodné podmienky pre nárast miest Košíc a Prešova).

Z uvedeného historického pohľadu vyplýva, že severo-južné dopravné väzby mali historicky **významné opodstatnenie a výrazný stredoeurópsky kontext**. Z rôznych dôvodov sa severojužné cezhraničné väzby a prepojenia postupne oslabili, čo malo za následok zaostávanie rozvoja cezhraničných dopravných spojení. Postupným vývojom sa vyformovali dve základné dopravno-urbanistické oblasti:

- aglomerácia Bratislava na západe
- Košice s Prešovom na východe Slovenska

Vzhľadom na súčasnú výraznú pozíciu Bratislavy je i územie jej dosahu pomerne rozsiahle, okrem západného Slovenska pokrýva i západnú časť severného Slovenska a stredojižné Slovensko. Oblasť s povahou väzieb na košicko-prešovskú aglomeráciu vedie cez Gemer, Spiš a Vysoké Tatry.

Východná oblasť Slovenska (Košický a Prešovský samosprávny kraj) spolu so severovýchodnou oblasťou Maďarska (kraj Borsod-Abaúj-Zemplén) a juhovýchodnou oblasťou Poľska (vojvodstvo Podkarpacie) má veľký význam z hľadiska dimenzie európskej politiky priestorového plánovania, z hľadiska rozvoja celého karpatského regiónu, nadregionálnej spolupráce v rámci regiónov európskeho priestoru i medzinárodných dopravných prepojení.

2. DOPRAVA V NADVÄZNOTI NA DIMENZIU EURÓPSKEJ POLITIKY PRIESTOROVÉHO PLÁNOVANIA

Slovenská republika je od 1.2.1995 asociovaným členom Európskej únie. Dôležitým prvkom celkovej integrácie je integrácia priestorová (územná), ktorá v podobe politiky územného rozvoja prispieva ku konkurencieschopnosti, produktivite a rastu v jednotlivých regiónoch, k ekonomickej a sociálnej kompaktnosti v jednotlivých krajinách i medzi nimi, zabezpečuje budovanie komunikačnej i ostatnej technickej infraštruktúry, a v neposlednom rade aj ochranu prírodného a kultúrneho dedičstva, ochranu životného prostredia a celkovú trvalú udržateľnosť rozvoja územia EÚ.

Pri priemete stratégie udržateľného rozvoja do sféry priestorového rozvoja, sa môžeme opierať o dokument Európska perspektíva priestorového rozvoja – **European Spatial Development Perspective (ESDP)** z roku 1999. Základným cieľom ESDP je trvalo udržateľný rozvoj vyjadrený v 3 smerovaniach územného rozvoja, ktorými sú:

- ekonomická a sociálna súdržnosť,
- ochrana prírodných zdrojov a kultúrneho dedičstva,
- vyváženejšia konkurencieschopnosť na území Európy.

Návrh cieľov politiky priestorového rozvoja je potom vyjadrený v nasledovných 3 integrovaných zásadách:

- rozvoj vyváženého polycentrického systému miest a nový vzťah mestských a vidieckych oblastí,
- zabezpečenie rovnakého prístupu k infraštruktúre a vedomostiam,
- trvalo udržateľný rozvoj, rozumne riadenie a ochrana prírodného a kultúrneho dedičstva.

Vzťah k asociovaným štátom, s ktorými EÚ počíta pri svojom ďalšom rozširovaní, je v ESDP vyjadrený vo zvláštnjej kapitole. Procesy územného rozvoja v prístupových krajinách sa nebudú odohrávať ako jednoduché repliky rozvojových procesov v súčasnej EÚ–15, ale v týchto krajinách bude hrať priestorová koordinácia väčšiu úlohu ako v súčasných členských štátoch.

Okolo 62 percent obyvateľstva v asociovaných štátoch žije v hraničných regiónoch - to je obrovský rozdiel oproti 15 percentám v súčasnej EÚ–15. Z toho hľadiska je rozvoj cezhraničnej spolupráce jedným z kľúčových fenoménov po očakávanom rozšírení EÚ.

VISION PLANET

Program Spoločenstva Interreg II C 1997-1999 poskytol nový rámec pre zintenzívnenie medzinárodnej spolupráce v oblasti územného rozvoja pre viacero krajín. Partnerské krajiny vypracovali projekt VISION PLANET pre krajiny stredoeurópskej, podunajskej, jadranskej oblasti a oblasti juhovýchodnej Európy (CADSES). Dokument VISION obsahuje najdôležitejšie ciele a návrhy postupov spolupráce krajín CADSES v oblasti územného rozvoja, ako aj niektoré odporúčania opatrení.

Spoločnou charakteristikou všetkých krajín projektu VISION je zvýšenie úsilia pri rozvoji medzinárodných sietí. Všade dostala prioritu výstavba multimodálnych dopravných koridorov, zlepšenie spojenia národných dopravných sietí so sieťami

v susedných krajinách a zvýšenie súladu environmentálnych noriem pri rozvoji dopravy. Rozvoj týchto sietí by mal prebiehať v súlade s hlavnými cieľmi a procesmi územného rozvoja. Hlavnou úlohou je budovať dopravné spojenia medzi východnou a západnou polovicou oblasti projektu VISION, ktoré boli doposiaľ zanedbávané. Súčasne je však nutné skvalitniť existujúce dopravné infraštruktúry vo východnej časti oblasti projektu VISION. Je potrebná dôkladnejšia koordinácia jednotlivých projektov v rámci sietí TEN a TINA, ako aj rozšírenie hodnotiacich a plánovacích prác do tých krajín, ktoré sú v súčasnosti z procedúr TEN a TINA vylúčené. Cieľom je zabezpečiť **dostupnosť** pre väčšinu obyvateľstva jednotlivých krajín skvalitnením alebo rozvíjaním dopravných zariadení v menších regiónoch.

«»

3. DOPRAVA V NADVÄZNOTI NA KONCEPCIU ÚZEMNÉHO ROZVOJA SLOVENSKA

Základným plánovacím dokumentom SR je koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001 (KURS 2001) V jej záväznej časti sa nachádzajú aj body bezprostredne sa týkajúce územného plánovania regiónu východného Slovenska. Medzi **záväzné regulatívy** sa dostali body:

1.5 Rozvíjať košicko – prešovské ťažisko osídlenia ako ťažisko osídlenia celého Karpatského euroregiónu,

1.6 Vytvárať národnú sieť spolupráce medzi jednotlivými mestami, regiónmi a ostatnými aktérmi územného rozvoja v SR a okolitých štátoch, s využitím väzieb jednotlivých sídiel a sídelných systémov v euroregiónoch a ďalších oblastiach cezhraničnej spolupráce,

1.7 Rozvíjať dotknuté sídla na trasách multimodálnych koridorov, predovšetkým v uzloch križovania týchto koridorov v smere sever - juh a západ - východ.

V oblasti **centier osídlenia** je mesto Košice plánované ako jedno z dvoch špecifických centier osídlenia - po Bratislave, aj ako centrum plniace medzinárodné a celoštátne funkcie so zohľadnením postavenia rozhodujúceho centra Karpatského euroregiónu.

V oblasti **hospodárskeho a regionálneho rozvoja** sa deklarujú ciele

6.1. Rozvíjať decentralizovanú štruktúru ekonomiky prostredníctvom vytvorenej polycentrickej sústavy mestského osídlenia a tým zabezpečovať aj vyváženú socio-ekonomickú úroveň regiónov,

6.2. Zabezpečiť dostupnosť trhov a vytvorenie rovnocenných podmienok pre podnikanie dobudovaním územia regiónov výkonnou komunikačnou a technickou infraštruktúrou,

6.6 Harmonizovať proces programovania a implementácie koncepcie územného rozvoja Slovenska 2001 a Národného plánu regionálneho rozvoja Slovenskej republiky s cieľom vytvoriť podmienky pre trvalo udržateľný rozvoj regiónov Slovenskej republiky.

V oblasti **rozvoja nadradeného dopravného vybavenia** je ako základný bod stabilizovať základné zónovanie SR v štyroch priestoroch, medzi nimi aj „Východné Slovensko a dopravno-gravitačné centrum Košice/Prešov“.

Hlavným zreteľom je rešpektovanie prioritného postavenia intermodálnej infraštruktúry a sietí TINA, čiže rešpektovanie dopravných sietí a zariadení alokovaných v trasách multimodálnych koridorov (hlavná sieť TINA). KURS 2001 ide nad rámec rezortných koncepcií a v zozname multimodálnych koridorov špecifikuje aj

Multimodálny koridor s pracovným názvom „**Pobaltský koridor**“ vedený v línii PR (Lublin – Rzesow) – Prešov – Košice – MR (Miškovec – Debrecín) lokalizovaný pre cestné komunikácie pre trate železničnej a kombinovanej dopravy.

Projekt TINA v zmysle **Nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest** schváleného Vládou SR pozostáva na území Slovenskej republiky z nosnej a doplnkovej siete.

Nosnú sieť tvoria tri krétsko – helsinské koridory :
koridor č. IV. – Berlín/Norimberg – Praha – Kúty – Bratislava – Budapešť – Istanbul,
koridor č. V. – vetva „A“ - (Terst) - Bratislava – Žilina – Košice – Užhorod – (Ľvov),
koridor č. VI. – Gdaňsk – Katowice – Skalité – Žilina.

Doplnkovú sieť tvoria dva severojužné koridory :
stredný koridor – Martin – Turčianske Teplice – Zvolen – Šahy – Budapešť,

východný koridor – Rzeszów – Vyšný Komárnik – Prešov – Košice – Milhošť – Miskolc.

Je dôležité, že Východný koridor, resp. širšie koncipovaný Pobaltský koridor sa vôbec nachádzajú v oboch oficiálnych dokumentoch. Je symptomatické, že tento koridor sa nachádza na zozname zvyčajne na poslednom mieste, čo odráža aj časový výhľad, kedy by malo v budúcnosti dôjsť k budovaniu rýchlostnej komunikácie v smere uvedeného koridoru.

Ciele a regulatívy KURS 2001 sú záväzné a určite musíme súhlasiť najmä s cieľmi v oblasti hospodárskeho a regionálneho rozvoja. Tie sa však v blízkej budúcnosti s istotou nedosiahnu v regióne východného Slovenska, pokiaľ sa bude skutočne realizovať existujúci harmonogram výstavby diaľnic a rýchlostných komunikácií. Ten totiž hospodársky a regionálny rozvoj v tomto regióne nepodporuje, ak to dokonca nie je naopak. Neodstraňuje totiž hlavnú regionálnu bariéru regiónu východného Slovenska – jeho hraničnosť v severnom, východnom a južnom smere – ale ju naopak ešte viac prehľbuje.

«»

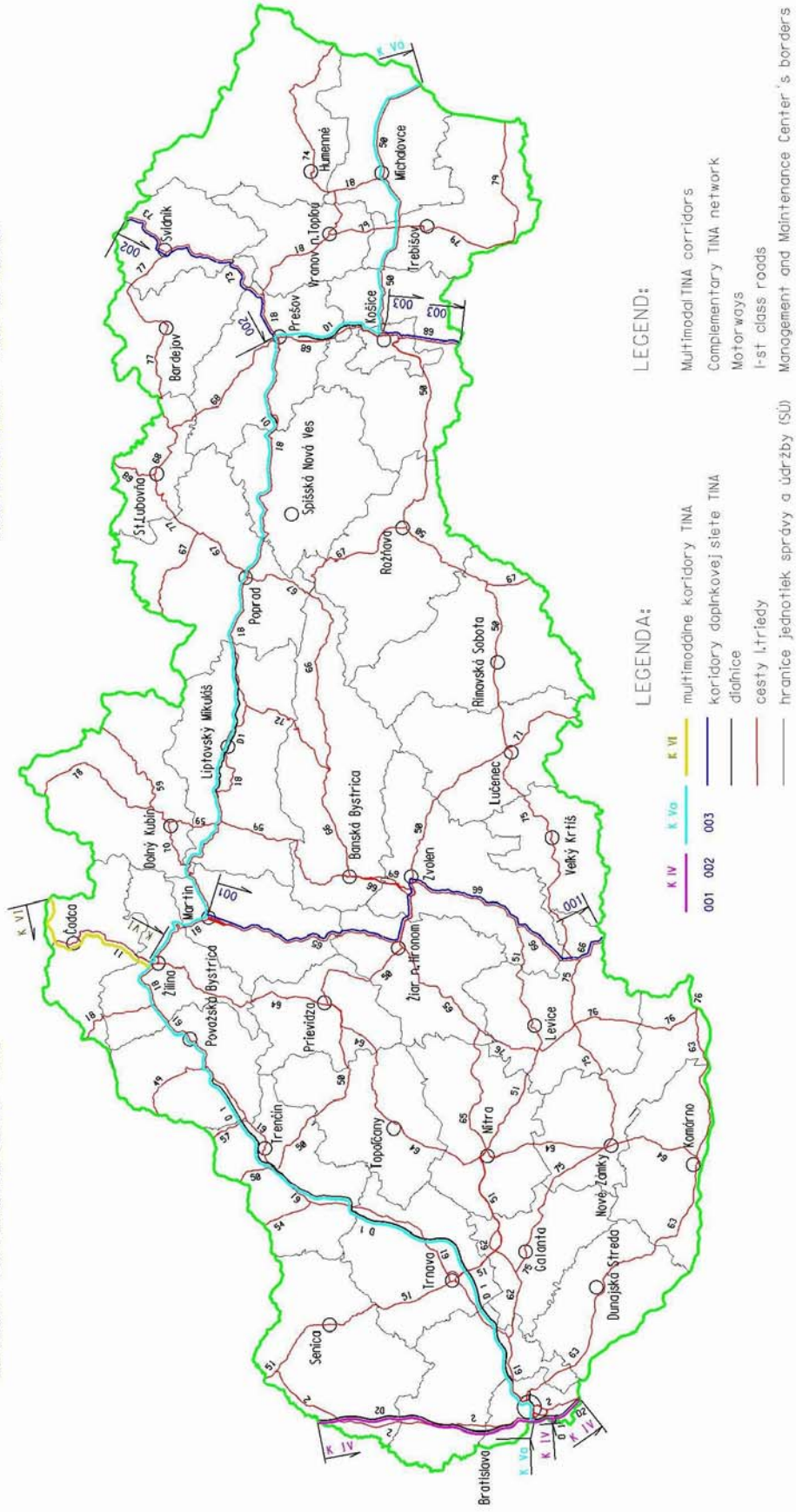
MULTIMODÁLNE KORIDORY "TINA"

KORIDORY DOPLNKOVEJ SIETE "TINA"

MULTIMODAL "TINA" CORRIDORS

and

COMPLEMENTARY "TINA" NETWORK



LEGENDA:

- K IV
- K V/6
- K VI
- 001 002 003
- 001 002 003
- 001 002 003
- 001 002 003
- 001 002 003
- 001 002 003
- 001 002 003

LEGENDA:

- Multimodal TINA corridors
- Complementary TINA network
- Motorways
- 1-st class roads
- Management and Maintenance Center's borders

4. REGIONÁLNY OPERAČNÝ PROGRAM PRIORITNÉHO REGIÓNU NUTS II SLOVENSKO – VÝCHOD

V konzultačnej fáze MDPT SR priebežne riešilo v spolupráci s MVRR SR zosúladovanie SOP DT (doprava a telekomunikácie) so stanoviskami Grémia tretieho sektora a s **Regionálnymi operačnými programami jednotlivých krajov**. Regionálny operačný program (ROP) je základným a výkonným dokumentom, spracovaným za účelom riešenia súčasných závažných ekonomických a sociálnych problémov, z časového hľadiska ide o strednodobý strategický dokument pre obdobie rokov 2000-2006. Tvorí súčasť Národného plánu regionálneho rozvoja.

Tento dokument do istej miery zastaral, je poznačený tým, že bol prvým dokumentom svojho druhu vytvoreným na Slovensku. Rovnako aj štruktúra Napriek tomu sa v ňom nachádza mnoho dobrých podnetov, ktoré stojí za to rozvíjať ďalej a pozdvihnúť na vyššiu úroveň pri tvorbe nového ROP. Na podstatne nižšej úrovni je Sektorový operačný program pre oblasť dopravy a telekomunikácií, ktorý nezohľadňuje zorné pole regionálneho rozvoja, zvlášť regiónu Slovensko -východ.

Hlavné črty charakterizujúce Región Slovensko–východ:

Región Slovensko–východ pozostával v čase prípravy dokumentov z Košického, Prešovského a Banskobystrického kraja, a bol definovaný ako prioritný región na základe uznesenia vlády č. **923/1999** na základe **trvale nepriaznivých sociálno-ekonomických výsledkov** (nízka úroveň HDP/1 obyv. – 63 % celoštátneho priemeru pre Prešovský región, vysoká miera nezamestnanosti prekračujúca úroveň 25%, výrazné disproporcie vo vzťahu k zaostávajúcim mikroregiónom, výrazné zaostávanie technickej infraštruktúry). Poslaním ROP Slovensko - východ je navrhnuť systematickú a funkčnú trvalú rozvojovú stratégiu pri využití vnútorných finančných zdrojov a predvstupových podporných prostriedkov EÚ.

Hlavným cieľom ROP – východ je **zastaviť pokles hospodársko-sociálnej úrovne regiónu** a zabezpečiť postupne jej rast s cieľom dosiahnuť úroveň ostatných vyspelejších regiónov Slovenska z pohľadu makroekonomických ukazovateľov. Medzi kľúčové oblasti pre naplnenie obsahu ROP patrí oblasť ekonomického rastu, oblasť zamestnanosti, oblasť rastu životnej úrovne obyvateľstva a **oblasť zlepšenia vybavenosti regiónu a životného prostredia**.

V oblasti zlepšenia vybavenosti regiónu je potrebné vyzdvihnúť význam budovania efektívnej cestnej infraštruktúry kompatibilnej s výstavbou nadregionálnej dopravnej siete. Práve košický a prešovský región nutne vyzýva prehodnotiť prijaté opatrenia v oblasti dopravy s dôrazom na **urýchlenie výstavby cestnej komunikácie v smere štátna hranica PR/SR – Prešov – Košice – štátna hranica SR/MR**, ktorá by naštartovala a mobilizovala celý rad rozvojových stimulov v rámci národných regiónov i regiónov v európskom kontexte.

5. SÚČASNÝ STAV RÝCHLOSTNEJ KOMUNIKÁCIE R4 (štátna hranica MR/SR Milhost' – Košice – v peáži s diaľnicou D1 – Prešov – Svidník – Vyšný Komárnik – štátna hranica SR/PR)

V Programovom vyhlásení vlády SR z decembra 1998 je deklarované, že vláda pripraví nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest a podporí iba prípravu a realizáciu projektov, u ktorých sa štandardnými postupmi preukáže ich ekonomická efektívnosť, spoločenská opodstatnenosť a environmentálna prijateľnosť. Vláda v roku 1999 schválila Konceptiu rozvoja diaľničnej infraštruktúry a definovala harmonogram postupu prác na obdobie rokov 1999 – 2002. Vo februári 2001 Vláda SR prerokovala a Uznesením č. 162 odsúhlasila **Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na území SR pre roky 2001- 2004 s výhľadom do roku 2006.**

V roku 1998 bola spracovaná **Štúdia východného ťahu sever – juh**, ktorá bola financovaná z programu Európskej Únie PHARE. Úlohou štúdie bolo vypracovať návrh stratégie budúceho rozvoja predmetného cestného koridoru. Štúdia predpokladá tri základné varianty:

Variant A - štvorprúdová cesta v kategórii S 22,5 pozdĺž jestvujúcej trasy,

Variant AA - polovičný profil - dvojpruhová cesta v kategórii S 11,5 pozdĺž trasy variant A

Variant B - štvorprúdová cesta v kategórii R 22,5 rýchlostná komunikácia na novej trase.

Prvou fázou v príprave diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I., II. triedy je výber a stabilizácia trasy v území. Je to náročná činnosť, pretože líniové stavby prechádzajú rozsiahlym územím, stretáva sa tu množstvo protichodných záujmov. Výsledkom je nutný kompromis. Od roku 1994 vstúpil do platnosti zákon NR SR č. 127/1994 Z. z. (v znení zákona č. 391/2000 Z. z.), ktorý sa stal jedným z nosných zákonov pre investičnú činnosť. Podľa neho je povinnosť posúdiť vplyv komunikácie na životné prostredie pred vydaním územného rozhodnutia a to spravidla v dvoch etapách (zámer a správa o hodnotení). MŽP SR odporúča realizovať komunikáciu v jednom variante, alebo kombinácii variantov vydaním záverečného stanoviska na základe komplexného posúdenia variantov v jednotlivých úsekoch trasy.

V postupe výstavby rýchlostných ciest sa uplatňujú tieto zásady:

- prioritne financovať rozostavané stavby z predchádzajúceho obdobia,
- do zoznamu novo začínajúcich stavieb prednostne zaradiť stavby, ktorých nákladová výnosnosť je aspoň 11 %,
- osobitne posudzovať zaradenie týchto stavieb do výstavby, ktoré spĺňajú kritéria na financovanie z predvstupových fondov EÚ a úverov EIB a EBRG,
- zabezpečiť proporcionálny rozvoj diaľničnej siete a plnenie kritéria nákladovej výnosnosti.

V súčasnosti urýchlenie výstavby predmetného ťahu na parametre rýchlostnej komunikácie bude závislé predovšetkým od rýchlosti výstavby rýchlostnej komunikácie na území poľskej a maďarskej republiky.

Prípravu a výstavbu rýchlostnej cesty R4 v úseku Košice – štátna hranica SR/MR – (Miskolc), štátna hranica SR/PR – (Rzeszów), ako aj prípravu možných medzivládnych dohôd o realizácii tejto akcie MDPT SR prerokuje s partnerskými ministerstvami dopravy MR a PR.

6. MOŽNOSTI VYUŽITIA PREDVSTUPOVÝCH FONDŮ EÚ V DOPRAVE

Podpísaním dohody o pridružení medzi SR a EÚ bol začatý proces prípravy na vstup SR do EÚ. Rezort dopravy orientuje svoje aktivity v intenciách Prípravy asociovaných krajín SVE na integráciu do vnútorného trhu EÚ pomocou programu pre prijatie *acquis communautaire* v SR. Cieľom týchto aktivít je aproximácia právnych predpisov, vybudovanie integrovaného a vyváženého multimodálneho dopravného systému, liberalizácia a harmonizácia podmienok vstupu do vnútorného trhu dopravných služieb.

EÚ vyčlenila na programové obdobie 2000-2006 pre kandidátske krajiny tri predstupové fondy pomoci: PHARE, ISPA a SAPARD.

PHARE (Poland and Hungary Assistance for Restructuring of Economies) predstavuje modifikovaný program, ktorý je rozšírený o investičnú podporu opatrení zameraných na dosiahnutie ekonomickej a sociálnej súdržnosti v rámci krajiny samotnej ako aj s krajinami EÚ. PHARE sa v programovom období 2000-2006 sústreďuje na hlavné priority v Partnerstve pre vstup, t. j. na budovanie administratívnych a inštitucionálnych kapacít a na podporu investícií. Národný plán rozvoja (NPRR) poskytuje strategický rámec pre komponent ekonomickej a sociálnej kohézności národného programu PHARE a spolu so Spoločným programovým dokumentom poskytuje aj rámec pre cezhraničnú spoluprácu (CBC). Za podporu regionálneho rozvoja na Slovensku zo strany PHARE je zodpovedné MVRR SR. Po prvýkrát sa poskytuje regiónom na Slovensku príležitosť získať finančnú pomoc z EÚ na implementáciu svojich rozvojových programov.

ISPA (Instrument for Structural Policies for Pre-accession) predstavuje nástroj na realizáciu štrukturálnej politiky v predvstupovom období analogický Kohéznomu fondu EÚ. Tento program bude podporovať veľké infraštrukturálne projekty (nad 5 MEUR) v rámci dopravy a životného prostredia. Pre oblasť dopravy sú projekty definované plánovanými transeurópskymi sieťami, pre oblasť životného prostredia sú projekty definované Národným programom pre prijatie *acquis* (NPAA) a prioritami programu. Hlavným cieľom finančného nástroja ISPA je napomôcť kandidátskym krajinám k dosiahnutiu súdržnosti prostredníctvom:

- oboznámenia s politikou a procedúrami EÚ,
- pomoci pri dosiahnutí štandardov EÚ v oblasti životného prostredia,
- rozšírenia a prepojenia transeurópskych transportných sietí.

Vo vzťahu k ISPA pri koordinácii a monitorovaní dopravných projektov hrá ústrednú úlohu MDPaT SR a MŽP SR pri koordinácii a monitorovaní environmentálnych projektov.

SAPARD (Special Assistance Programme for Agriculture and Rural Development) predstavuje nástroj určený na predvstupovú pomoc poľnohospodárstvu a rozvoju vidieka v súlade s cieľmi Spoločnej poľnohospodárskej politiky EÚ. Podmienkou čerpania prostriedkov z programu SAPARD v období 2000-2006 je, aby krajina uchádzajúca sa o vstup vypracovala a predložila EK Národný plán rozvoja vidieka. Po posúdení a prijatí plánu povolí EK pre krajinu Program pre podporu poľnohospodárstva a rozvoja vidieka – SAPARD.

7. CEZHRANIČNÁ SPOLUPRÁCA

Karpaty ako región možno odhliadnuc od striktného geografického vymedzenia vymedziť podľa viacerých hľadísk. Vzhľadom na **ekonomický a sociálny aspekt**, možno identifikovať viacero spoločných charakteristík pre spádové oblasti tzv. Karpatského euroregiónu v rámci Európskej klasifikácie. Ak berieme do úvahy oblasť, ktorá je prioritnou vo vzťahu spoločných kooperačných snáh Slovenska, Poľska a Maďarska, sú súčasťou spomínaného karpatského priestoru oblasti severovýchodného Maďarska, juhovýchodného Poľska a celé východné Slovensko. Práve táto oblasť bude tvoriť najvýchodnejšiu vonkajšiu oblasť Únie a čakajú ju vážne politické, ekonomické, demografické, environmentálne i humanitárne problémy. **Bude zároveň najchudobnejšou oblasťou a vyžaduje si zvýšený záujem zo strany jednotlivých krajín i EÚ.**

V rámci tejto klasifikácie spomínaný severo-južný smer je obsiahnutý v regióne „**Rzeszów – Prešov – Košice – Miskolc**“. Medzi základné spoločné charakteristiky a zároveň problémové okruhy regiónu možno označiť:

- **Geografická poloha** – štáty Slovenska, Poľska i Maďarska ležia v strede Európy, v hornatom regióne Karpát a povodia rieky Tisy.
- **Periférnosť a dostupnosť** – územie sa vyznačuje predovšetkým značnou vzdialenosťou od európskeho jadra a zároveň od svojho hlavného mesta.
- **Štruktúra priemyslu a poľnohospodárstva** – oblasti disponujú malým počtom väčších hutníckych resp. chemických podnikov, často sú zdrojom príjmu väčšej časti obyvateľstva, platí to rovnako pre oblasti Poľska, Slovenska i Maďarska.
- **Demografia** – tempo prirodzeného rastu nezodpovedá tempu urbanizácie, populačný prírastok klesá a varovný je aj podiel rómskeho obyvateľstva, ktorý je v každej oblasti vyšší ako celoštátny priemer.
- **Spoločná história** – spoločná história krajín Slovenska, Poľska a Maďarska nie je len štyridsať rokov života v rovnakých podmienkach socialistickej spoločnosti v druhej polovici dvadsiateho storočia, ale viaže sa aj na dejinné pochody v období 1. a 2. svetovej vojny či dejiny Veľkej Moravy.
- **Nízka cena práce** - nezamestnanosť vyššia ako celoštátny priemer vytvára v mnohých sektoroch tlak na produktivitu práce. Pri nedostatku nových technológií má nedostatok pracovných príležitostí dopad na zlacnenie ceny práce. Z ekonomického hľadiska však možno hovoriť a krátkodobého, prípadne a strednodobého hľadiska ako o jednej zo silných stránok a stimulov k investovaniu.
- **Spoločné ambície ekonomickej prosperity a integrácie** – jej korene siahajú do minulosti (Paneurópa grófa Kalergiho, či stredoeurópska federácia Milana Hodžu), neskôr spolupráca troch a potom štyroch krajín

strednej Európy (Visegrád). Svoju úlohu zohrali aj medzinárodné súvislosti (dôsledky zjednocovania Nemecka, podpis Maastrichtských dohôd, začiatok vojny v Juhoslávii a pod.), ktoré oneskorili proces skorého rozširovania EÚ a NATO a tým v týchto krajinách **posilnili individuálne postoje k rozširovaniu**.

- **Spoločná hranica s Ukrajinou** – nový predel Európy v rámci tzv. Schengenskej hranice (západ Ukrajiny) môže mať na jednej strane fatálne dôsledky, ale na druhej strane územie a obyvateľstvo získava svojou príslušnosťou k európskemu priestoru niektoré výhody.

Napriek spomínaným spoločným problémovým okruhom má spoločný región aj solídny **rozvojový potenciál**, uvidíme aspoň niektoré z perspektívnych odvetví:

- **Drevársky a nábytkársky priemysel** – región sa podieľa 13-14% na celkovom vývoze nábytku, medzi hlavných exportérov patrí Poľsko.
- **Turistický ruch a kúpeľníctvo** je v regióne jednou z najperspektívnejších oblastí. Či ide o letnú alebo zimnú turistiku, existuje dostatok možností za podmienky skvalitnenia služieb a dobudovania infraštruktúry.
- **Hydroenergetický potenciál** – väčšina riek tečie pozdĺž alebo cez niekoľko hraníc, v tejto súvislosti vyvstáva potreba nadnárodná koordinácia
- **Celková orientácia poľnohospodárstva** – keďže na väčšine územia sú obmedzené podmienky na pestovanie obilia, poľnohospodárska výroba sa orientuje na oblasť mliekárstva, pestovanie zeleniny a ovocia a v neposlednom rade na produkciu vína. Ide ale o produkty, ktorých nadvýroba je problémom aj v EÚ a preto oblasť poľnohospodárstva stojí pred nevyhnutnými štrukturálnymi zmenami.
- **Ľudové remeslá a umenie** – podpora tradičných remesiel a ľudového umenia, vidieckej turistiky a rekreácie, horolezectva sleduje reálny zdroj príjmu jednotlivých regiónov aj v medzinárodnom meradle.
- **Nárast potenciálnych rozvojových mestských centier** – v celom regióne nie je žiadna „skutočná metropola“ s viac ako miliónom obyvateľov, čo je dôsledkom slabej urbanizácie, navyše sa veľký počet miest nachádza v „okrajových zónach“. Je nevyhnutné v záujme dosiahnutia súdržnosti regiónu koordinovať vzájomné činnosti na úrovni jednotlivých krajín.

Všetky uvedené spoločné charakteristiky a potenciály rozvoja regiónu y smerujú k hlavnému fenoménu, ktorý je rozhodujúci pre rozmach ekonomiky jednotlivých krajín a ním je **dopravná infraštruktúra a dostupnosť**.

Potreba urýchleného **vybudovania efektívneho cestného prepojenia v smere sever-juh** je každopádne pridanou hodnotou pre každú zúčastnenú krajinu i keď je zrejmé, že si pri podpore svojho rozvoja krajiny nemôžu navzájom finančne pomáhať.

Vzájomné kooperačné vízie však vedú k významným pozitívam, **spoločná stratégia** príslušných národných vlád zabezpečí oveľa viac pozornosti ako izolované snahy. Veľký význam v tomto spoločnom postupe má **cezhraničná spolupráca**.

EÚ ponúka v možnosti financovania oblasti podpory rozvoja cezhraničnej spolupráce na jednej strane samostatnú iniciatívu pre členské štáty Únie s názvom **INTERREG**, na druhej strane pre kandidátske krajiny je pod záštitou PHARE vytvorený tzv. program **CBC (Cross-Border-Cooperation)**. Vo všeobecnosti si CBC PHARE kladie za cieľ potlačenie negatívnych vplyvov hranice na životné podmienky obyvateľov v prihraničných regiónoch a prehĺbenie vzájomnej spolupráce. Podmienkou pre získanie prostriedkov je vypracovanie **Spoločného programového dokumentu** (JPD-Joint Programming Document), ktorý slúži programovému zladeniu priorít a cieľov prihraničných oblastí susediacich krajín.

Vláda SR na rokovaní dňa 23. 1. 2002 prerokovala a schválila Finančné memorandá programu cezhraničnej spolupráce PHARE pre slovensko-maďarskú a slovensko-poľskú hranicu. V rámci spomínanej cezhraničnej spolupráce Spoločná komisia pre spoluprácu pripravila a jednohlasne odsúhlasila **Spoločný programový dokument na obdobie rokov 2000-2006** (s predbežným revidovaním v roku 2003). Vybrané investičné projekty, ktoré majú byť podporené maďarsko-slovenským programom cezhraničnej spolupráce, sú v súlade s prioritami stanovenými v Spoločnom programovom dokumente.

Problematika cezhraničnej spolupráce je mimoriadne diferencovanou otázkou a úlohou a závisí od mnohých geografických, historických, sociologických, ekonomických črt a taktiež od prístupu k štrukturálnym fondom EÚ. Aby bola cezhraničná spolupráca účinná, mala by obsahovať všetky aspekty každodenného života počnúc obchodnými činnosťami, prácou, oddychom, kultúrou, sociálnou a technickou vybavenosťou v súlade s princípom „**dostupnosti**“.

„Princíp dostupnosti“ apeluje na **zlepšenie fyzickej infraštruktúry** v rámci hraničných regiónov a medzi nimi. **Hraničné regióny** sú definované ako regióny NUTS 3 ležiace tesne pri štátnej hranici. Podiel obyvateľstva hraničných regiónov je v porovnaní s príslušným podielom v Európskej únii (21,5%) oveľa vyšší pre každú zúčastnenú krajinu (Slovensko, Poľsko i Maďarsko).

Aké sú podnety vedúce jednotlivé krajiny k prehĺbeniu vzájomnej spolupráce? V prvom rade jasne dominuje spoločné úsilie o vstup do Európskej únie. Menej často už v argumentáciách zaznievajú pojmy ako kultúrna blízkosť či spoločná minulosť, ktoré môžu byť výrazným stmelujúcim faktorom. Slovensko, Maďarsko a Poľsko sú geograficky jednoducho „**odsúdené**“ na **vzájomnú kooperáciu**.

Výstavbou rýchlostnej komunikácie Miskolc – Košice – Prešov – Rzeszów by sa v prvom rade naplnil **akcent regionálnej spolupráce** pred vstupom i po vstupe do EÚ, jej súčasný **nehomogénny ráz** je však brzdou celého procesu. A súčasný stav ciest ako keby dokumentoval celkový ráz kvázi-chudobných krajín – úzke cesty, neupravené krajnice, rampami nechránené železničné priecestia, absencia dostatočného počtu odpočívadiel a pod. Ak kvalita cestných spojení dotvára nielen kolorit krajiny, ale je i odrazom vzájomných vzťahov medzi krajinami, tak je potrebné urobiť **zásadné korekcie v oblasti systému prioritného trasovania cestných komunikácií z časového hľadiska**. V konečnom dôsledku vzťahy utvárajú a žijú nielen politici, ale aj bežní občania, ktorí budú stále susedmi a regionálnymi partnermi.

8. ÚLOHA RÝCHLOSTNEJ KOMUNIKÁCIE R4 V SVETLE REGIONÁLNEHO ROZVOJA.

Synergia, efekt snehovej gule.

Prevzatie základných princípov hospodárskej a sociálnej súdržnosti Európskej únie podstatným spôsobom mení spôsob uvažovania v regionálnej politike. Napriek tomu, že mnohé zásady sa už premietli do prijatých dokumentov, nový spôsob uvažovania sa presadzuje do praxe iba pomaly. Každý región je čímsi špecifický a mobilizácia jeho vnútorných zdrojov a spúšťací mechanizmus jeho rastu a rozvoja sa líši od regiónu k regiónu. Stratégia rozvoja potrebuje zohľadniť vnútorné a vonkajšie podmienky, a vyformovať snehovú guľu, ktorá postupne bude schopná dynamicky na seba nabaľovať ďalšie pozitívne efekty. Vyvolať pozitívny efekt snehovej gule, alebo pozitívny synergický efekt mnohých aktivít je mimoriadne ťažká úloha. V prípade regiónu východného Slovenska a susedných hraničných regiónov Poľska a Maďarska v širšom karpatského regiónu je úspech bez rozvinutia severojužnej cestnej trasy ťažko možný.

Periférnosť a bariéra hraničnosti

Pre rozvoj širšieho regiónu je kľúčom rozvinutie rýchlej cestnej dopravy, iné typy dopravy sú pre regionálny rozvoj skôr doplnkové. V prípade Slovenska má hranica s Českou republikou a Rakúskom z tohto pohľadu úplne inú kvalitu ako hranica Poľskou republikou, Maďarskou republikou či Ukrajinou. Prvý typ hranice rozvoju prihraničného regiónu prospieva, lebo je hranicou v smere ku jadrú. Druhý typ je skutočnou bariérou. Pritom geografickou excentricitou Bratislavy ako hlavného mesta v západnej časti krajiny je periférnosť východného regiónu ešte znásobená.

Periférnosť je spôsobená periférnosťou voči európskemu jadrú a zároveň periférnosťou voči hlavnému mestu, ktoré je prirodzeným hospodárskym centrom krajiny. (Európske jadro, magnet, blue banana... V rôznych publikáciách sa objavujú rôzne nové mapy vyspelých a zaostalých regiónov. Najznámejšia je koncepcia „Modrého banánu“ vytvorená v roku 1989 vo Francúzsku Rogerom Brunetom ako zóny s najvyššou hustotou obyvateľstva, s najrozvinutejším priemyslom a najatraktívnejšej pre realizáciu obchodu a investícií.)

Hoci v bývalej Československej republike, podobne ako v Rumunsku a Slovinsku, bola snaha umiestniť priemysel relatívne rovnomerne do všetkých regiónov, v súčasnosti vznikla opäť veľká disparita medzi regiónmi za krátky čas a viac menej kopírujú stav pred vznikom Československa. Ekonomická výkonnosť slovenských regiónov v súčasnosti potvrdzuje platnosť tézy o periférnosti. Periférnosť pomerne kryje aj s rurálnosťou menej úspešných regiónov, čo spolu plodí vysokú nezamestnanosť, nedostatok zahraničných investícií, odliv kvalitnej pracovnej sily, atď

V rámci čiastočného riešenia problému periférnosti regiónov je preto účelnejšie zvýhodňovať regióny so silnými štrukturálnymi problémami v podpore z európskych fondov, a pre tie vyspelejšie venovať najmä prostriedky v rámci národnej regionálnej politiky. Všetky oblasti, či centrálné alebo periférne musia mať isté hospodárske šance.

Pobaltský koridor alebo východný koridor? (dostupnosť regiónu)

Pri úvahách zdôvodňujúcich prioritu severojužnej trasy rýchlostnej komunikácie je príliš málo argumentovať spojením Rzeszówa s Prešovom, Košicami a Miskolcom. Rozvoj celého regiónu musí byť koncipovaný a posudzovaný v širšom rámci

spojenia „Baltu s Jadranom“. Perspektíva rýchlostnej komunikácie je spojená s vybudovaním prepojenia vzdialenejších pobaltských krajín a oblastí (prístavy severného Poľska, Litva, Lotyšsko, Kaliningradská oblasť) s krajinami a oblasťami Balkánu a Stredomoria (Grécko, Chorvátsko, Srbsko, Rumunsko, Bulharsko, atď.)

Preto namiesto názvu pojmu „východný koridor“ pre trasu Rzeszów – Vyšný Komárnik – Prešov – Košice – Milhost' – Miskolc je lepšie pracovať s názvom „Pobaltský koridor“ vedený v línii PR (Lublin – Rzeszów) – Prešov – Košice – MR (Miškovec – Debrecen). Pre súdržnosť širšieho karpatského regiónu je príliš málo prepojiť efektívne Rzeszów s Prešovom a Košicami, alebo iba Košice s Miskolcom. Skutočný rozvoj môže nastať až po vybudovaní celého severojužného ťahu spájajúceho sever a juh Európy, a tým oživenia starej obchodnej cesty. Zásadnou otázkou je preto aktivovať dostupnosť regiónu z viacerých svetových strán a vzdialenejších oblastí.

Regióny súťažiacie

Bez súťaže medzi regiónmi ani myšlienka Európy regiónov nemôže byť úspešná. A tak aj v tomto vývoji budú úspešné aj menej úspešné regióny. Na druhej strane kohézna politika EÚ má za úlohu odstraňovať príliš veľké disparity. Presadzovanie rýchleho budovania rýchlostnej komunikácie severojužným smerom cez región východného Slovenska je nevyhnutným krokom z hľadiska zamedzenia veľkých regionálnych disparít do budúcnosti. Podľa súčasného plánu rozvoja cestnej siete na Slovensku je preto harmonogram podporujúci dominantne výstavbu bezpochyby významného koridoru VI – Gdaňsk – Katovice – Skalité – Žilina plánom zakladajúcim ešte zväčšovanie nerovností medzi regiónmi. Postupné budovanie koridoru V–vetvy A - (Terst) - Bratislava – Žilina – Košice – Užhorod – (Lvov) rieši dostupnosť regiónu iba čiastočne a iba v západo-východnom smere. Takáto súťaž medzi regiónmi je však súťažou málo spravodlivou, pretože bez rýchleho dopravného spojenia vo viacerých smeroch je každý región diskriminovaný.

Zvýšenie vyťaženia dopravných trás

Kritérium vyťaženia dopravného spojenia nemôže byť jediným smerodajným kritériom, ak chceme hodnotiť stav regiónu východného Slovenska. Argumentom pre urýchlenie budovania severo-južného koridoru nie je vysoká vyťaženosť tejto dopravnej osi, ale rozvoj regiónu, čo je samozrejme tiež legitímnym a všeobecne uznávaným kritériom ekonomickej efektívnosti. Pre tento región by bolo podstatné zvýšenie severo-južnej vyťaženia naopak prospešným javom, prinášajúcim na tejto trase hospodársky rozvoj. Už samotná výstavba rýchlostnej komunikácie prináša možnosti zamestnania pre miestne obyvateľstvo v oblasti stavebníctva, služieb a pod.

Infraštruktúra versus investície

Pre investorov sú najatraktívnejšie regióny na hraniciach s EÚ a priemyselné sektory schopné obnovy. Z hľadiska zaostávajúcich pri ukrajinskej hranici má najväčší význam premyslený regionálny rozvoj zameraný na **posilňovanie investícií** v periférne situovaných oblastiach. Vybudovať efektívne cestné spojenie v severojužnom smere v blízkej budúcnosti je okrem iného otvorením vstupnej brány do oblasti perspektívnych východných trhov.

Argument o nevýhodnosti stavať rýchle cestné komunikácie do oblastí s nízkou mierou investícií je jemne povedané nekorektný. Z hľadiska budúcnosti je lokalizácie karpatského regiónu veľmi výhodná, ale len v prípade, že sa odstráni

bariéra periférnosti a nedostupnosti. Investícia do severojužného ťahu je preto investíciou pre pritiahnutie budúcich investícií.

Malé, stredné a veľké podniky

Rozvoj sektora malých a stredných podnikov bol a ostáva prioritnou úlohou transformujúcich sa krajín strednej a východnej Európy, vrátane Slovenska. Zmena výrobných a trhových štruktúr v spomínaných krajinách odkláňa veľkú časť dopravy práve na cesty a cestnú infraštruktúru. Z pohľadu ekonomického bol vysoký podiel železníc dlhodobou udržateľný iba v podmienkach plánovanej ekonomiky, ktorá stavia na existencii veľkých podnikov a kvázi potláča vznik a význam *dynamiky a flexibility malého a stredného sektora podnikania*. Urýchlená výstavba rýchlostnej komunikácie Miskolc – Košice – Prešov - Rzeszów by zlepšila vzájomné dodávateľsko-odberateľské vzťahy na regionálnej i národnej úrovni a urýchlila by obchodné dodávateľsko-odberateľské vzťahy aj v kontakte so zahraničnými firmami. Rozmachom turizmu a rekreácie by sa zvýšil počet MSP, čo je v konečnom dôsledku signálom a základným ukazovateľom rozvoja ekonomiky ako celku.

Presadzovanie regionálnej identity

Proces vytvárania spoločnej identity a regionálneho cítenia závisí od mnohých faktorov, pričom najdôležitejší je tzv. **stmeľovací faktor**. Bez neho, ak sa navyše bude dobre dariť ekonomike, môže postupne silnieť aj regionálna identita. V minulosti žili ľudia s jedinou národnou identitou. Mladé generácie budú asi žiť s tromi či štyrmi úrovňovými identitami, ktoré si navzájom nebudú konkurovať. Existencia kvalitnej cestnej komunikácie, ktorá spĺňa európske štandardy zintenzívňuje pocit príslušnosti k regiónu, ktorý je spojený s presadzovaním regionálnych hodnôt, kultúry či tradícií v kontakte s kultúrami susediacich regiónov aj z pohľadu širšieho ekonomického priestoru.

Spolupráca susedných krajín

Realizácia plánu urýchlania výstavby severo-južného „pobaltského koridoru“ nie je možná bez efektívnej spolupráce všetkých troch zainteresovaných krajín – Poľskej republiky, Maďarskej republiky a Slovenskej republiky vo väzbe na ich regionálnu politiku a politiku Európskej únie. Všetky tri krajiny potrebujú stimulovať ekonomiku najmä východných regiónov, ktoré sú izolované od ich hlavných budúcich trhov v EÚ. Urýchlením výstavby rýchlostnej komunikácie Rzeszów - PR/SR – Prešov – Košice – štátna hranica SR/MR – Miskolc by sa vyriešili mnohé prekážky rozvoja regiónu nielen košického a prešovského, jeho rozvojové potenciály by sa zrealizovali, navyše z medzinárodného hľadiska je cestný ťah súčasťou doplnkovej siete medzinárodného severojužného koridoru a tieto ťahy s výrazným kohéznym vplyvom majú reálnu perspektívu financovania z európskych zdrojov.

Tomu musí zodpovedať aj významnosť fóra na presadenie tohto zámeru. Dôležitosť zámeru musí byť v prvom rade zrejmá trom zúčastneným regiónom - vojvodstvo Podkarpacie, kraj Borsod-Abaúj-Zemplén, Košický a Prešovský samosprávny kraj. Ich spoločná koordinovaná iniciatíva na vlastnej národnej úrovni, pri tvorbe ROP, SOP a NPRR v čo najskoršom čase spolu s paralelnou iniciatívou na úrovni Višegrádskej skupiny a v smere k plánovacím zložkám Európskej únie by mala viesť k prehodnoteniu existujúcich harmonogram v prospech prioritného zaradenia pobaltského koridoru do realizácie. Nové špecifické v asociovaných krajinách požiadavky sú výzvou aj pre regionálnu politiku Európskej únie a celkový integračný proces EÚ.

9. VÝVOJOVÉ TENDENCIE A ĎALŠIE ODPORÚČANIA PRE REGIÓN VÝCHODNÉHO SLOVENSKA

Na východnom Slovensku je potrebné formovať košicko – prešovské ťažisko osídlenia tak, aby malo svoje dominantné postavenie aj v medzinárodnom meradle. Toto ťažisko osídlenia spolu s michalovsko – vranovsko – humenským ťažiskom osídlenia majú vysoký predpoklad stať sa prirodzeným sídelným centrom celého regiónu Karpaty. Je však nutné využiť všetky danosti a prednosti, ktoré toto územie voči ostatným okolitým krajinám má. V jej ďalšom rozvoji treba podporovať zvyšovanie celkovej hospodárskej úrovne a dobudovanie veľkoryso založenej a prakticky vybudovanej dopravnej infraštruktúry. Na jej základe je možné ponúknuť celému okoliu aj v susediacich krajinách využitie už vybudovanej dopravnej infraštruktúry smerom na východné trhy.

Za zhodnotenie stojí aj námet smerovať diaľnicu na maďarskej strane od Miskolca nie na maďarsko – ukrajinskú hranicu, ale prepojiť ju na slovenský komunikačný systém, aby sa využili prednosti už vybudovaných dopravných zariadení, pokračujúcich horských priechodov apod., čím by sa posilnil aj navrhovaný severo – južný medzinárodný ťah od Pobaltských štátov v smere na Balkán. Ponuka využitia dopravnej infraštruktúry a jej zariadení v tomto východoslovenskom priestore pre širšie medzinárodné uplatnenie by viedla aj k rozvoju ďalších hospodárskych, skladových, prekladkových a na ne nadväzujúcich aktivít, čo by viedlo k celkovému rozvoju východného Slovenska a k nemu prilahlé územia v zahraničí. Finančné zabezpečenie tejto stratégie je možno v menšom rozsahu doceliť daňovou politikou štátu, vo väčšom potrebnom rozsahu navyiac úverovou politikou a podpornou politikou EÚ (program ISPA). Vybudovanie rýchlostnej komunikácie trvá dlho, ale trvá kratšie ako vybudovanie diaľnice.

Odporúčania

- Za prvoradú úlohu hospodárskej a sociálnej politiky vo všetkých krajinách euroregiónu by sa mal považovať rozvoj dopravnej a telekomunikačnej infraštruktúry. Zlepšenou dostupnosťou by sa zohľadnili všetky základné ciele územného rozvoja.
- Najdôležitejšou úlohou je vybudovanie a vylepšenie dopravných spojení pozdĺž hlavných transeurópskych koridorov, pričom sa však musí udržiavať rovnováha medzi rozvojom medzinárodných, vnútroštátnych a regionálnych sietí. Rovnaká priorita a podpora by sa mala poskytovať transeurópskym koridorom vo východno-západnom a severo-južnom smere. Plánovanie dopravy musí zohľadňovať špecifické priority územného rozvoja a ich koordináciu tak na medzinárodnej, ako aj na národnej úrovni.
- Multimodálna doprava je mimoriadne dôležitá. Má sa preto vybudovať sieť logistických centier slúžiacich multimodálnej doprave. Dôležitými bodmi tejto siete sú hraničné prechody. Pri plánovaní nových prvkov dopravných systémov by sa mal používať jednotný prístup zohľadňujúci ich ekonomické, sociálne a ekologické vplyvy, ako aj závislosti.
- Národné vlády a orgány miestnej samosprávy by mali iniciovať programy zamerané na podporu nadväzovania dodávateľských vzťahov medzi nadnárodnými podnikmi a miestnymi a regionálnymi malými a strednými podnikmi.

- Politika územného rozvoja by mala napomáhať diverzifikáciu ekonomickej štruktúry miest a regiónov stimulovaním malých a stredných podnikov a služieb, ako aj príslušným formovaním svojich nástrojov.
- Diverzifikácia ekonomickej štruktúry by mala byť prioritným cieľom aj vo vidieckych oblastiach. V dôsledku obmedzenej zaťažnosti poľnohospodárstva len diverzifikovaná ekonomická štruktúra môže zabezpečiť trvalo udržateľný rozvoj v týchto oblastiach. Rozvoj vidieckeho turizmu a rekreácie by mal slúžiť ako hlavný faktor vidieckej zamestnanosti a diverzifikácie príjmov.

Dôležitou a nevyhnutnou súčasťou vidieckej politiky by malo byť zvýšenie produktivity poľnohospodárstva a jeho schopnosti vytvárať príjmy, ako aj podpora konkurenčného a ekologicky vhodného poľnohospodárstva. Politika vidieckeho rozvoja nie je identická s poľnohospodárskou politikou, bez nej sa však problémy vidieckeho rozvoja nedajú riešiť.

«»

Pri príprave štúdie boli použité zdroje:

- Analytické materiály za oblasť životného prostredia v rezorte MDPaT SR, Správa VÚD 1998, 1999
- Stratégia rozvoja dopravy, pôšt a telekomunikácií do roku 2020, MDPaT SR, 1996
- Národná správa o vzťahu dopravy a životného prostredia v SR, MŽP SR, 1997
- Indicators for the integration of environmental concerns into transport policies, OECD, 1999
- Národný program pre prijatie acquis communautaire v SR, 1998
- II. Národný environmentálny akčný program, MŽP SR, 1999
- Spoločný akčný plán pre oblasť dopravy a životného prostredia v SR, MDPaT, MŽP SR, 1999
- Konceptia rozvoja diaľničnej infraštruktúry, MDPaT, 1999
- Aktualizácia a rozpracovanie zásad štátnej dopravnej politiky SR, MDPaT, 2000
- Konceptia územného rozvoja Slovenska, MŽP SR, 2001
- Konceptia diaľnic a rýchlostných ciest, MDPT SR, (Ing. Végh, Ing. Miškovič)