

Michaela Konečná¹

ROZVOJ BÝVANIA OVPLYVNENÉHO BUDOVANÍM DIAĽNIČNEJ SIETE NA SLOVENSKU

HOUSING DEVELOPMENT INFLUENCED BUILDING HIGHWAY NETWORK IN SLOVAKIA

Abstract

The work describes the development of the highway network in Slovakia and its impacts and effects on regional development and in particular the housing in the regions through which the highway or expressway. Development of transport is the dominant sector development in Slovakia. Other sectors are developing much more slowly and rather neglected. Housing development is expected consequence just after developing transport infrastructure, but there is so spontaneously as in the past. Elected region is an example of traffic intersections in Slovakia, where the development activities and focus on one place instead that benefited the entire region. It should also benefit from other local activities and develop small and medium enterprises to the region benefited from the development of transport maximum.

Úvod

Bývanie bolo a stále je spojené s obchodom, dopravou a službami. V minulosti tento rozvoj prebiehal spontánne a rovnomerné v každej oblasti. Dnes sa rozvoj dopravy riadi rozvojovými stratégiami a očakáva sa od neho hlavne hospodársky rast, regionálny rozvoj a samozrejme vyššia konkurencieschopnosť regiónov, pomocou subjektov zo zahraničia, miesto toho aby dopravná infraštruktúra poskytla priestor najmä pre domácich v dotknutých oblastiach. Keďže rozvoj dopravnej infraštruktúry je nákladný, mal by mať aj patričný rozvojový potenciál v daných oblastiach. Práve preto je potrebné rozvíjať s dopravnou infraštruktúrou aj ostatné oblasti.

Ak chceme dosiahnuť rozvoj bývania, treba vytvoriť podmienky, ktoré pritiaľnu nových stálych obyvateľov, udržia už súčasných a prípadne prinavrátia odsťahovaných. V regióne Zvolen, región dopravnej križovatky na Slovensku, sa navrhuje stratégia podpory aj ostatných oblastí, ktorá má za cieľ pomocou diaľnice rozvíjať práve daný región a hlavne bývanie, pomocou vytvorenia podmienok pre rozvoj malého a stredného podnikania.

Vývoj dopravy na území Slovenska

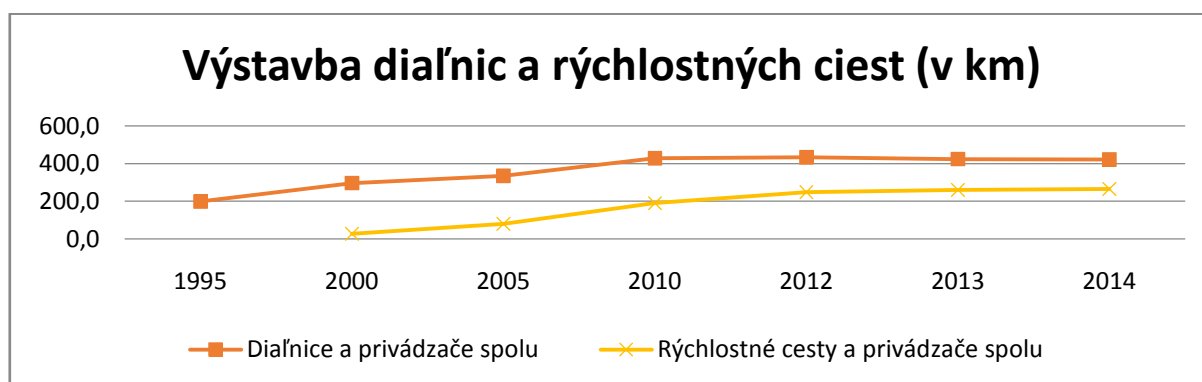
Od nepamäti sa obyvateľstvo koncentrovalo v sídlach definovaných výhodnou dopravnou polohou, rozvíjajúcimi remeslami a prebiehajúcim rušným obchodnom medzi krajinami (Železničná doprava a regionálny rozvoj v Českej republike – minulosť či skutočnosť?,

¹ Michaela Konečná, Ing., Slovenská technická univerzita v Bratislave, Ústav manažmentu, Vazovova 5, 812 43 Bratislava

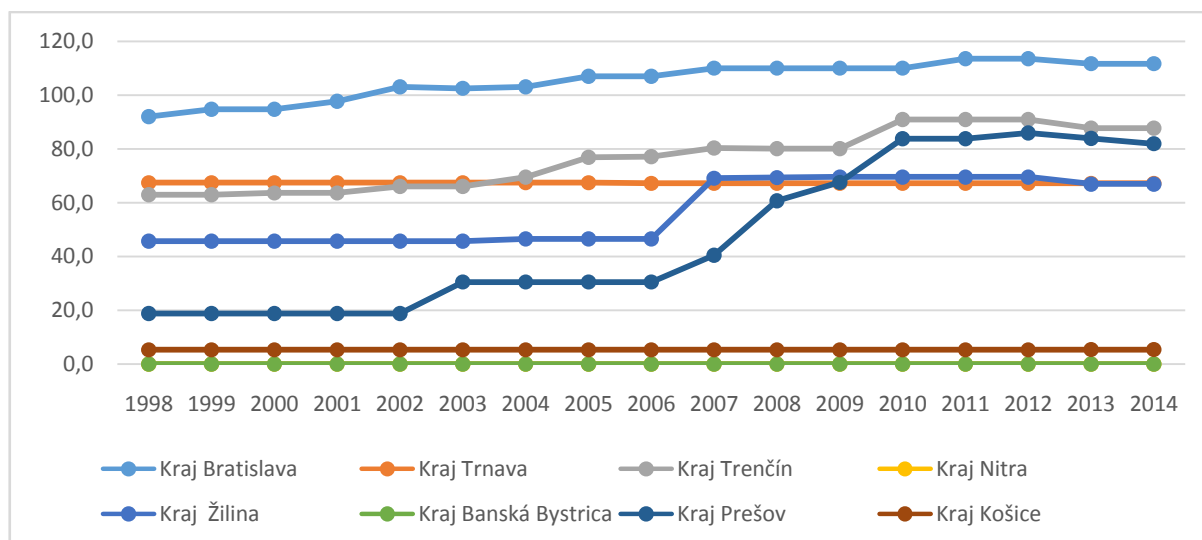
2005). Na území Slovenska, začali budovať prvotnú cestnú sieť Kelti. Od staroveku až do vrcholného stredoveku, boli významné medzinárodné obchodné cesty napr. Jantárová a Hodvábná cesta, ktoré vybuďovali sídla ako napríklad Devín, Bratislava, Komárno, Nitra, Žilina... V období Veľkomoravskej ríše a v prvých storočiach uhorského kráľovstva nastal kvalitatívny posun vo vývoji cestného systému a následne sa budovala sústava ciest s medzinárodným a vnútroštátnym významom spájajúce centrá, mestá a hrady. Významnejšie cesty v rámci krajiny boli napríklad pohronská ponitrianska, juhoslovenská, považská, vlárska, poľská či česká. Kvalitnejšie cesty z kameňa sa objavili v banských oblastiach na prelome 15.-16. storočia a predstavovalo nové rozvojové obdobie (Hallon, 2004).

Prelom 19. a 20. storočia, zmenil význam cestnej dopravy. Stáva sa dôležitejšia aj s vynálezom vozidla so spaľovacím motorom. Prijatím cestného zákona, Uhorským parlamentom, sa stali štátne cesty najdôležitejšími a najkvalitnejšími. Počet vozidiel začal následne vzrastať, čo viedlo k rôznym programom rozvoja dopravy, ktoré sa nedodržiavali a dosť často menili aj podľa aktuálnej politickej situácie a daných zámerov (Hallon, 2004). Aktuálna sieť diaľnic nadväzuje na stredoveké obchodné cesty, ktoré viedli zo západu na východ a z juhu na sever. Súčasná ekonomická úroveň a ekonomický vývoj je diametrálne odlišný v severoslovenskom regióne a juhoslovenskom (Babjak, 2009).

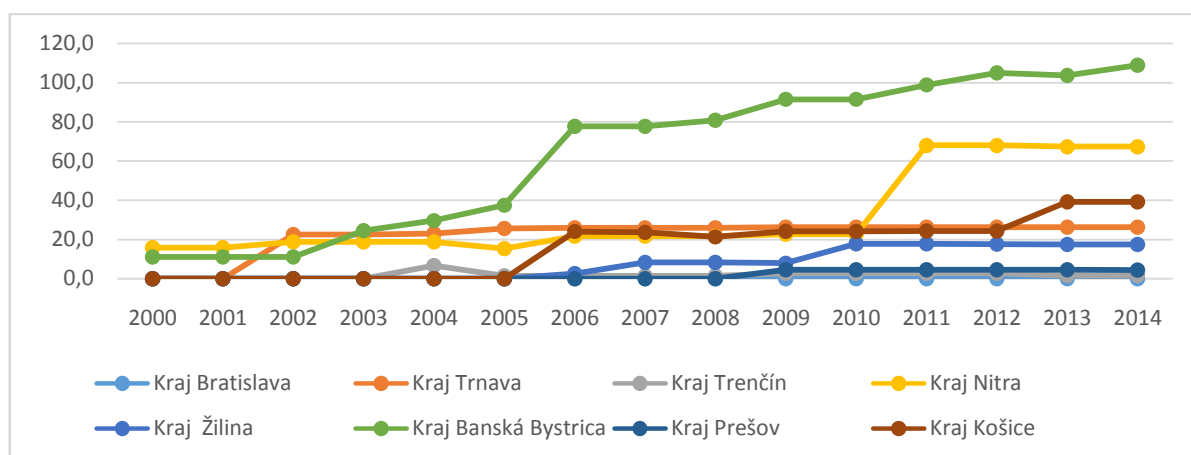
K 1.1.2014 bolo na Slovensku 423km diaľnic a 260km rýchlostných ciest vrátane príslušných privádzačov. Počet kilometrov diaľnic súhrne rástol ročne o 4,3%, rýchlostných ciest o 14,3%. Na obrázku 1, je možné pozorovať postupný nárast vybudovaných kilometrov diaľnic a diaľničných privádzačov. Najviac ich má Bratislavský kraj, najväčší rast vybudovaných kilometrov diaľnic medzi rokmi 1998 až 2014 zažil Prešovský, Žilinský a Trenčiansky kraj (viď obrázok 2). Zatiaľ čo pri diaľniciach nebol ovplyvnený Banskobystrický kraj a Nitriansky kraj, pri budovaní rýchlostných ciest, mali najväčší vzrast vybudovaných kilometrov (viď obrázok 3).



Obrázok 1: Výstavba diaľnic a rýchlostných ciest (v km) Zdroj: (Štatistický úrad Slovenskej republiky, 2015)(1995-1999), Cestná databanka dopravy SSC (2000-2014), MDVRR SR (2004-2014) Vlastné spracovanie



Obrázok 2: Diaľnice a diaľničné privádzače podľa krajov SR - NUTS 3 (v km) Zdroj : SSC Odbor cestnej databanky (2000-2014), MDVRR SR (2004-2014)



Obrázok 3: Cesty pre motorové vozidlá - rýchlostné cesty - podľa krajov SR (v km) Zdroj: SSC Odbor cestnej databanky, MDVRR SR (2004-2014)

Vplyvy a efekty v rozvoji dopravnej infraštruktúry

Doprava má dnes významný podiel na celkovom chode ekonomiky a hospodárstve krajín. Poskytuje hospodársky rast a vplyva na regionálny rozvoj v dnešnom ponímaní. Na Slovensku sa diaľnice a rýchlostné cesty považujú za dôležitý prvok regionálneho rozvoja a teda má vplyv na regionálne rozdiely, tvrdia Korec (2005), Gajdoš (2002), Kling(2002) a iní. Napríklad s dobudovaním diaľnice a rýchlostných ciest cez Bratislavu, sa otvorila cesta k západnej Európe ako aj k letisku Schwechat, čo sa prejavuje v objeme prichádzajúcich priamych zahraničných investícií, v intenzite podnikateľských subjektov, ako aj v počte turistov, ako účastníkov cestovného ruchu, v rozvoji služieb a maloobchodu alebo iných ukazovateľov s priamym vzťahom k ekonomickému a sociálnemu rozvoju regiónov (Babjak, 2009).

Babjak (2009) tvrdí že kvalita dopravnej infraštruktúry patrí k základným predpokladom fungovania národnej ekonomiky a je jedným z najdôležitejších faktorov určujúcich rozvoj regiónov. Zatiaľ čo Halás (2005) zastáva názor, že rozmiestnenie dopravnej infraštruktúry a teda aj diaľnic, je determinované mnohými činiteľmi z viacerých oblastí. Z prírodných je dominantná geomorfologická štruktúra krajiny, zo socioekonomických sú najdôležitejším priestorové rozmiestnenie a veľkostná štruktúra regionálnych a nadregionálnych centier, ktoré môžu byť generátorom ale aj produktom dopravnej infraštruktúry.

V anglosaskej literatúre sa prejavuje kritický až negatívny názor na úlohu dopravnej infraštruktúry v regionálnom rozvoji už cez 20 rokov, na Slovensku sa dopravná infraštruktúra považuje za kľúčovú v regionálnom rozvoji a patrične sa k nej pristupuje v rozvojových programoch a stratégiách. Bruinsma a Rietveld(1998) a Marada, Květoň a Vondráčková (2003) najčastejšie uvádzajú priame a nepriame vplyvy a distribučné, generatívne a odsávacie efekty dopravnej infraštruktúry ako pôsobenie dopravnej infraštruktúry na regionálny rozvoj.

- Priame efekty vznikajú využívaním komunikácií, jej údržbou a obsluhou- krátkodobé sú spôsobené výstavbou a využívaním komunikácie ako úspora času, paliva, vplyvov na životné prostredie- exhaláty, hluk, prašnosť a iné.
- Nepriame efekty ako dlhodobé vplyvy dopravy- správanie domácnosti, cena pôdy, lokalizácia firiem, kvalita pracovnej sily a produktivita regionálnej ekonomiky. Avšak akýkoľvek pozitívny efekt je okamžite znegovaný, napríklad objem dopravy rastie rýchlejšie než cestná kapacita, príklad Bratislavy a jej aglomerácie.

Dopravné náklady ovplyvňujú produktivitu firiem- najrýchlejšie a najjednoduchšie napojenie na rozvinutú dopravnú infraštruktúru znamená rýchlejšiu expanziu, rast, produktivitu a ovplyvňuje trh a periférie. Nové firmy podporujú zamestnanosť a vzdelávanie, avšak môže spôsobiť aj konkurenciu ktorá potlačí či podporí zánik malých domácich podnikov. S neflexibilnou, neochotnou pracovnou silou v regióne môže mať negatívny dopad na región práve rozvinutá dopravná infraštruktúra.

- Generatívne efekty sú novo vzniknuté aktivity v regióne
- Distribučné/ odsávacie efekty sú spôsobené relokáciou aktivít- sťahovanie z regiónu do regiónu

Vytváranie nových firiem je veľmi dôležitou súčasťou ekonomického rastu firiem. Malé a stredné firmy sú významným zdrojom pracovných miest a rastu zamestnanosti v budúcnosti. Whitelegg(1994)považuje vznik nových firiem za dôležitejší pre národné hospodárstvo ako len presúvanie existujúcich firiem medzi regiónmi.

Po vyhodnotení predošlých vplyvov a dopadov, regionálny rozvoj nestojí len na dopravnej infraštruktúre, ale príležitosti sú závislé na množstve faktorov. Potenciálne lokalizačné faktory môžu byť prospešné v regionálnom rozvoji. Zdrojom týchto faktorov je pracovná sila, ekonomicky a sociálne využiteľná verejná infraštruktúra, súkromný kapitál a prírodné zdroje. Aglomerácia, štruktúra osídlenia a poloha predstavujú zdroje faktorov priestorového usporiadania. Inovačný potenciál a prispôsobivosť sú schopnosti regiónu ako si udržať svoju pozíciu pri regionálnej konkurencii (napríklad pobočky, nezávislé podniky,

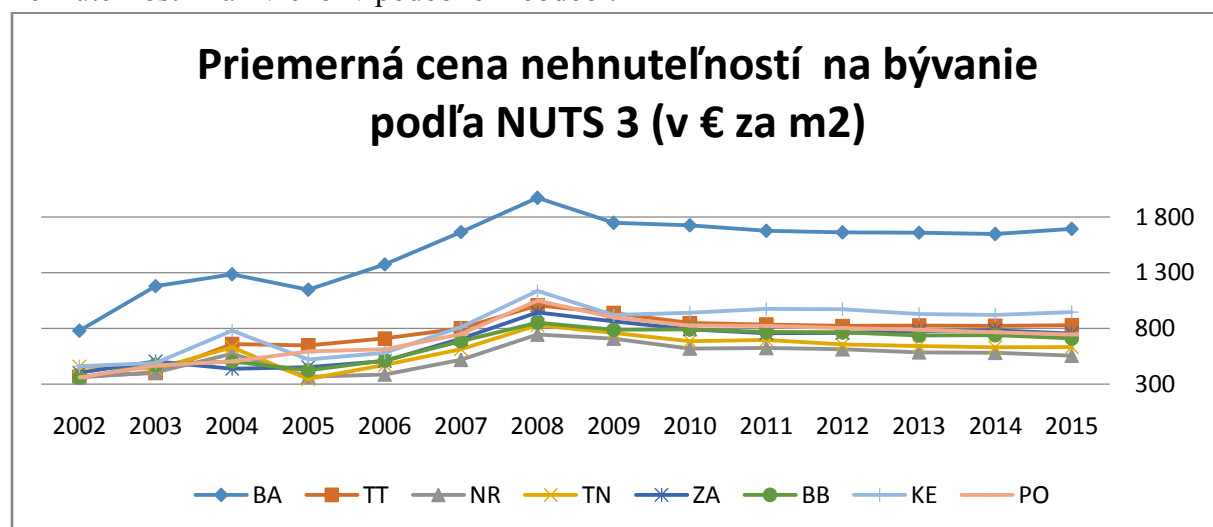
zastúpenie rôznych sektorov, veľkosť firiem, ľudský kapitál, výskum, vývoj, technológie,...). Pre regionálny rozvoj je dôležitý dopyt nie len v rámci regiónu ale aj mimo neho, zastúpený v stále silnejšej delbe práce, v rastúcom počte firiem z medzinárodných trhov (Konečná, 2016).

Rodrigue, Notteboom(2016) a Konečná (2016) zhodnotili, že zlepšenie dopravnej infraštruktúry môže mať vplyv na komoditné a pracovné trhy tým, že zdroje, zákazníci a práca, sú dostupnejšie. Výsledkom je zvýšenie výkonnosti a trhovej výkonnosti súčasných firiem, čo vedie k rozširovaniu produkcie a zamestnanosti. Pre regionálne ekonomiky, to znamená rast. Zlepšenie dopravnej infraštruktúry môže tiež ovplyvniť lokálne správanie podnikov, prilákať investície v miestach zlepšenej dostupnosti. Hoci investície do zlepšenia regionálneho dopravného systému bude pravdepodobne mať priame i nepriame dôsledky na regionálnej ekonomiky, priestorové a sektorové rozloženie týchto vplyvov je ťažké vyhodnotiť.

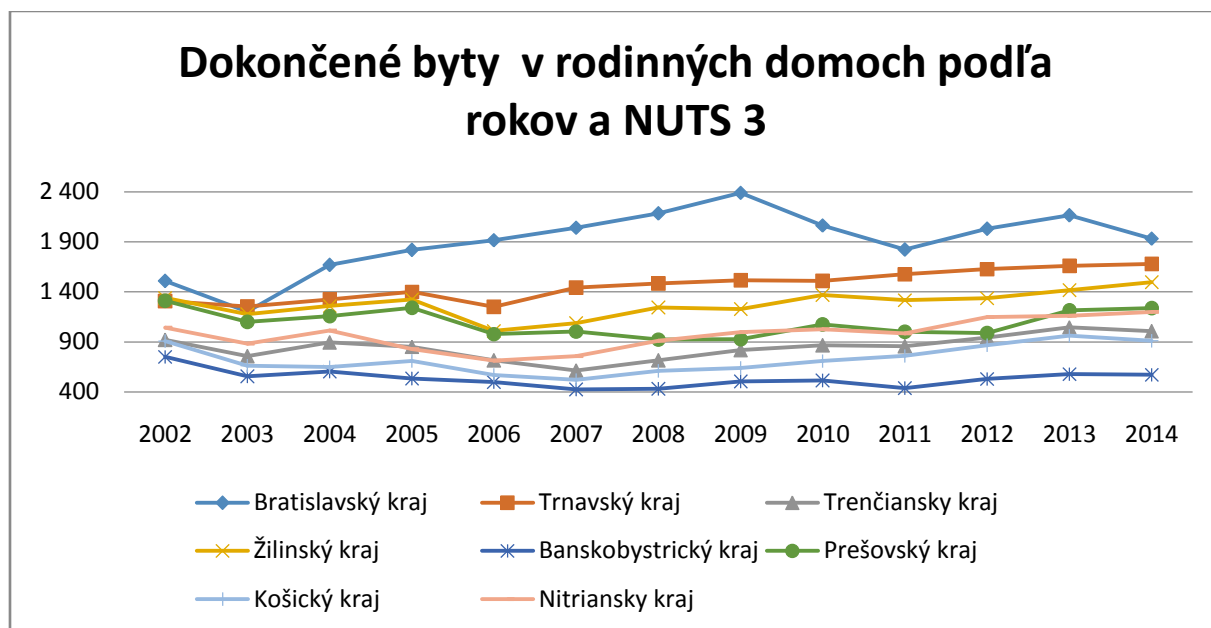
Pôda a nehnuteľnosti

Pôda, ktorá je prístupná alebo obsluhovaná dobrou dopravnou infraštruktúrou má všeobecne väčšiu hodnotu vzhľadom k dostupnosti ďalších aktivít. Spotrebiteľia môžu mať prístup k širšiemu spektru služieb a drobného tovaru, zatiaľ čo obyvatelia môžu mať lepší prístup k zamestnaniu, službám a sociálnym sieťam, ktoré zvyšujú hodnotu pozemku a nehnuteľnosti. V niektorých prípadoch, dopravné aktivity môžu znížiť hodnotu pozemkov, najmä pre bytové činnosti. Pozemok nachádzajúci sa v blízkosti letísk a diaľnic, v blízkosti hluku a zdrojov znečistenia, budú ovplyvnené zodpovedajúcou klesajúcou hodnotou pozemkov (Konečná, 2016).

Ceny nehnuteľností na Slovensku majú od roku 2011 ustálené hodnoty. Najväčší nárast zaznamenala medzi rokmi 2005 až do vyvrcholenia v roku 2008. Najdrahšie nehnuteľnosti sa nachádzajú v Bratislavskom NUTS3 a najlacnejšie v Nitrianskom NUTS3, počas celého sledovaného obdobia (viď obrázok 4). Najviac dokončených nehnuteľností na bývanie je taktiež v Bratislavskom kraji, a najmenej sa stavia v Banskobystrickom a Košickom kraji (viď obrázok 5). Podobne ako cena nehnuteľností tak aj dokončené obytné nehnuteľnosti mali vrchol v podobnom období.



Obrázok 4: Ceny nehnuteľností na bývanie podľa NUTS3. Priemerná cena nehnuteľností v € za m². Zdroj NBS Vlastné spracovanie



Obrázok 5: Dokončené byty v rodinných domoch podľa rokov a NUTS 3 Zdroj: NBS Vlastné spracovanie

Vzhľadom na rastúcu urbanizáciu a demografické tlaky, rozvojové ekonomiky sú charakteristické nesúlalom medzi obmedzenou ponukou a rastúcim dopytom po dopravnej infraštruktúre. Kým niektoré regióny profitujú z vývoja dopravných systémov, iné krachujú pre neadekvátne rozvíjanú dopravu. Z toho vyplýva že doprava sama o sebe nie je dostatočná podmienka pre rozvoj. Ale nedostatok infraštruktúry pôsobí ako limitujúci aspekt rozvoja regiónu. Nedostatočná úroveň dopravnej infraštruktúry môže negatívne ovplyvniť konkurencieschopnosť regiónov a korporácií, a mať negatívny vplyv na regionálnu pridanú hodnotu a zamestnanosť. V roku 2007 svetová banka zverejnila svoju vôbec prvú správu, v ktorej zoradila krajiny podľa ich logistickej výkonnosti podľa indexu. Investície do dopravnej infraštruktúry sú teda vnímané ako nástroj regionálneho rozvoja, najmä v rozvojových krajinách. (Dr. Jean-Paul Rodrigue; Dr. Theo Notteboom, 2016)(Konečná, 2016)

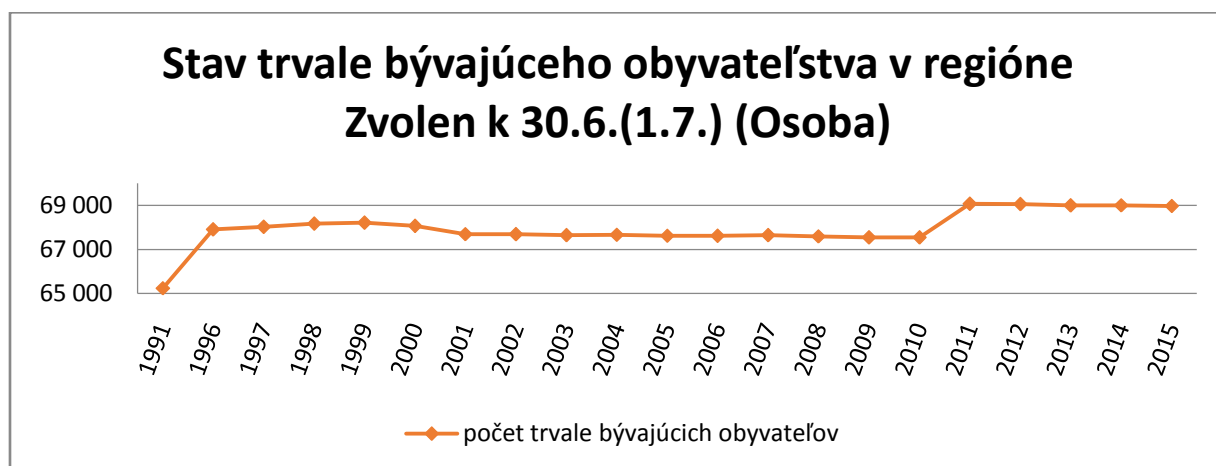
Netreba zabúdať ani na negatívny vplyv cestnej dopravy na životné prostredie, ktorá je najmenej bezpečná a prináša so sebou najväčšie externé náklady. K podobným záverom došiel vo svojej práci aj Whitelegg (Whitelegg, 1994). Podľa tohto autora relatívne horšie dostupné regióny prosperujú často lepšie 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.

Situácia v regióne Zvolen

V regióne Zvolen, ktorý tvorí jeden z najdôležitejších dopravných uzlov na Slovensku, má dobudovanú rýchlostnú cestu a naplánované ďalšie rýchlostné cesty na východ a na juh, bol navrhnutý plán zlepšenia vplyvov rozvoja kľúčových cestných ťahov na Slovensku.

Región sa nachádza v Banskobystrickom kraji, po oboch brehoch rieky Hron, zaberá 759km² a obýva ho takmer 70 000 obyvateľov. Zasahuje do Kremnických vrchov zo severozápadu, do Chránenej krajinnej oblasti Poľana zo severovýchodu, z juhovýchodu do pohoria Javorie, z juhu do Krupinskej planiny a na juhozápade do Chránenej oblasti Štiavnické vrchy. Geografická poloha podporuje región ako významný komunikačný uzol cestnej, železničnej ale aj leteckej dopravy.

Väčšina obyvateľov (65%) regiónu žije v Zvolenskej kotline v okresnom meste Zvolen. Región Zvolen sa skladá z 25 obcí, z toho 2 miest. Sídлом regiónu je najväčšie mesto Zvolen so 43796 obyvateľmi. Mesto je významným dopravným uzlom s nad regionálnym významom. V druhom najväčšom meste Sliač býva 6,7 % obyvateľov regiónu sa nachádzajú známe kúpele a letisko. Tretia najväčšia obec čo do počtu obyvateľstva je Očová, rázovitá obec pod masívom Poľany. Veľkosťou tesne za ňou nasleduje Zvolenská Slatina a Pliešovce. Vo vidieckych sídlach žije 28 % obyvateľov okresu, čo je veľmi nízka hodnota, ktorá poukazuje na pokročilú urbanizáciu v regióne. Najstaršia obec je Sielnica (1250), najmladšia Breziny (1808), najnižšie položená Hronská Breznica (289 mn.m.), najvyššie položená Michalková (660 m n. m.), s najväčším katastrom Očová (8900 ha), s najmenším Lukavica (517 ha), s najväčším počtom obyvateľov Očová (2596) a s najmenším Michalková (40). V katastroch viacerých obcí je rozšírené kopaničiarske osídlenie (NašeObce.sk, 2013).

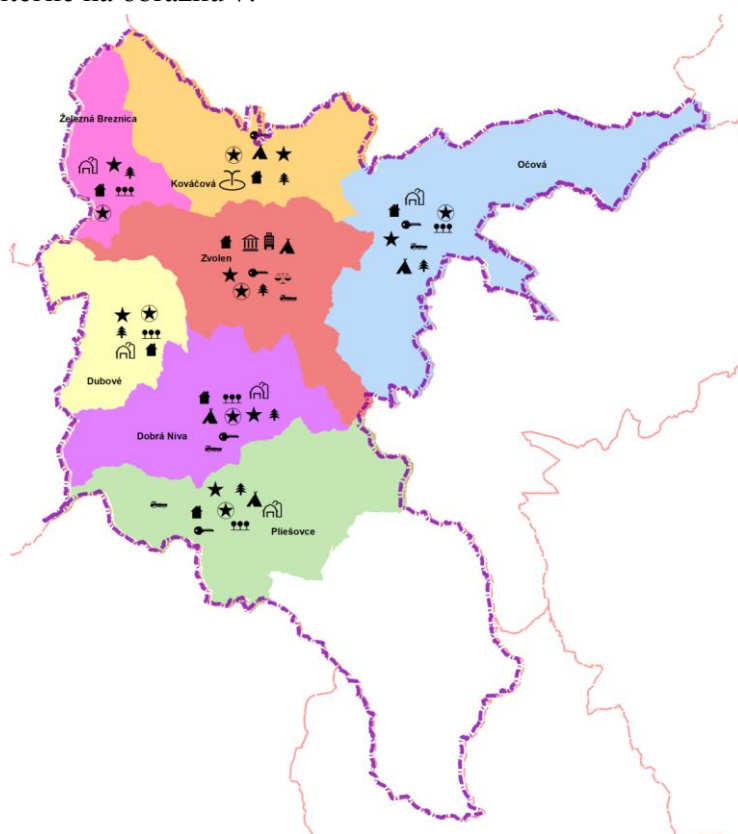


Obrázok 6: Stav trvale bývajúceho obyvateľstva v regióne Zvolen k 30.6.(1.7.) (Osoba)
 Vlastné spracovanie, Zdroj: (Štatistický úrad Slovenskej republiky, 2015)

V regióne je dominantný drevospracujúci a strojársky priemysel. Avšak je významný aj chov dobytka, oviec na rozsiahlych lúkach a pasienkoch a nadväzujúci potravinársky priemysel. Vďaka polohe a dopravnému napojeniu má Zvolen prospech aj z cestovného ruchu, v prvom rade z kúpeľov Sliač a Kováčová, v ktorých sa liečia choroby pohybového ústrojenstva. Vo Zvolene sa nachádzajú aj kultúrne, sociálne, vzdelávacie a samozrejme verejné a štátne inštitúcie.

Plán zohľadňuje spomínané vplyvy a efekty rozvoja dopravnej infraštruktúry na regionálny rozvoj. Primárne má rozvíjať bývanie, malé a stredné podnikanie v regióne, výskum a vývoj v dominantných odvetviach v regióne pomocou klastrov. Vytváranie klastrov nemusí mať pozitívne dopady na región z príliš dlhodobého hľadiska. Treba prehodnocovať stratégiu podľa aktuálnej situácie a rozvoja regiónu (Dr. Jean-Paul Rodrigue; Dr. Theo Notteboom, 2016). Pri dostatočnej prístupnosti regiónu ako je napríklad Zvolen, by klastre v spojení s rozvojom dopravy, mali byť úspešné, pokiaľ bude prioritou lokálny potenciál, ktorý sa nedá presúvať. Klaster v tomto prípade predstavuje zoskupenie obcí so spoločnými rozvojovými cieľmi a potenciálmi, umocnenými lokalitou a prírodnými prostredím v ktorom sa nachádzajú.

Klastre v regióne Zvolen majú vysoký potenciál už pri doterajšej dopravnej infraštruktúre, ktorú zatiaľ nevyužíva naplno. Pri dobudovaní napojenia na juh smerom na Maďarsko a na východ smerom na Košice, sa v regióne vytvorí dopravná križovatka v plnom slova zmysle. A ak nechce mať distribučný až odsávací efekt, treba podporovať rozvoj lokálnych podnikov a subjektov už dnes. Rozvoj regionálnych subjektov upevní pozíciu regiónu ako celku a začne rozvíjať aj sociálne zázemie, kultúru, vzdelávacie inštitúcie, služby v území a iné. Následne porastie HDP regiónu, vyššia kvalita života obyvateľov a porastú aj ich nároky na život. Klastre a ich potenciálne ciele v spojení s prostredím v ktorom sa nachádzajú sú viditeľné na obrázku 7.



Obrázok 7: Návrh klastrov v regióne Zvolen, Zdroj: (Konečná, 2016)

Kontrola funkcie klastrov by prebehla po dobudovaní plánovaných úsekov rýchlostných ciest a následne každých 5 rokov s využitím štatistických údajov o počte

obyvateľov, nezamestnanosti, dobudovaných bytových a nebytových priestorov, HDP a priemernej hrubej mesačnej mzdy obyvateľov regiónu.

Záver

Bývanie ako aj ostatné sektory sú ovplyvnené budovaním dopravnej infraštruktúry. Rozvoj dopravy prináša do regiónom množstvo nových vplyvov a efektov, ktoré pôsobia pozitívne, neutrálne ale aj negatívne pre región a obyvateľov. Dnes sa rozvoju diaľničnej siete pripisuje regionálny rozvoj, konkurencieschopnosť regiónov, ktorý vyžaduje nemalé finančné prostriedky. Nerozvíjaním ostatných sektorov (služby, bývanie, vzdelávanie, domáce podnikateľské subjekty,...) v regióne spôsobuje dominantný rozvoj dopravnej infraštruktúry viac škôd ako osuhu- odsávací efekt či relokácia subjektov a obyvateľov nakoniec uvedie región do úpadku.

Rozvoj bývania je skôr želaný efekt v regióne po vybudovaní diaľničnej siete. Avšak ak sa rozvíja s dopravou aj iný sektor, najlepšie viaceré dominantné oblasti v regióne, rozvoj bývania je úspešný nepriamy efekt, ktorý do regiónu pritiaľnu stálych aj prechodných obyvateľov, udrží mladšie ročníky a samozrejme pritiaľne späť obyvateľov, ktorý odišli do iných regiónov.

Región Zvolen, dopravná križovatka Slovenska, s dobudovanou a plánovanou rýchlostnou cestou, je práve potenciálnym územím, ktoré by malo z rozvoja dopravnej infraštruktúry získať najviac. Zatiaľ tomu tak nie je. Väčšina aktivít regiónu je sústredená práve do Zvolena a ostatné územie je zanedbané rozvojom. Práve preto je potrebné rozvíjanie a podporovanie malého a stredného podnikania v regióne, ktoré bude stavať na dominantných aktivitách v daných navrhnutých klastroch v regióne. Keďže klastre majú rozvíjanie spoločné ciele ktoré si obce zadajú a ťažia s lokálnych aktivít, rozvíja aj ostatné aktivity. Teda ak sa podporí spolupracujúce malé a stredné podnikanie v klastroch, obyvatelia sú spokojnejší, využívajú viac služieb, čo rozvíja ďalšie aktivity a rozvíja bývanie práve tým že obyvatelia ostávajú v regióne kde sú spokojní a sú naplnené ich potreby. Zakladajú si rodiny a mladšie ročníky neodchádzajú do iných regiónov. V tom momente región ťaží najviac z rozvoja diaľničnej siete a náklady z náročného financovania sa vracajú vo forme HDP, vyššej zamestnanosti, vyššieho počtu trvalých obyvateľov regiónu a počte dostavaných a obývaných bytových jednotiek.

Použitá literatúra

[1] Babjak, Michal. 2009. Diaľničná sieť Slovenska a regionálny rozvoj- Diplomová práca. *humannageografia.sk*. [Online] 2009. [Dátum: 15. 3 2016.] <http://www.humannageografia.sk/projekt1/download/Babjak.pdf>..

[2] Bruinsma, F.; Rietveld, P. 1998. *Is Transport Infrastructure Effective? Transport Infrastructure and Accessibility: Impacts on the Space Economy*. Berlin-Heidelberg : Springer-Verlag, 1998.

- [3] Dr. Jean-Paul Rodrigue; Dr. Theo Notteboom. 2016. Transportation and Economic Development. *THE GEOGRAPHY OF TRANSPORT SYSTEMS*. [Online] 2016. [Dátum: 15. 3 2016.] <https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch7en/conc7en/ch7c1en.html>.
- [4] Gajdoš, P. 2002. *Človek, spoločnosť, prostredie. Priestorová sociológia*. Bratislava : Sociologický ústav SAV, 2002. 80-855444-15-6.
- [5] Halás, M. 2005. Dopravný potenciál regiónov Slovenska. *Geografie- Sborník české geografické společnosti*. 2005, Zv. 110, 4.
- [6] Hallon, Ludovít. 2004. Cestná doprava: od Keltov po zahraničných investorov. *hnporada.hnonline.sk*. [Online] 13. 12 2004. [Dátum: 10. 2 2016.] <http://hnporada.hnonline.sk/podnikanie/7940-cestna-doprava-od-keltov-po-zahranicnych-investorov>.
- [7] Kling, J. 2002. Regionálny vývoj. *Slovensko 2002*. Súhrnná správa o stave spoločnosti, 2002.
- [8] Konečná, M. 2016. *Rozvoj cestnej dopravnej infraštruktúry a jej vplyv na vybrané atribúty kvality života obyvateľov regiónov/okresov- Diplomová práca*. Bratislava : Slovenská Technická Univerzita v Bratislave, 2016. ÚM-13581-9168.
- [9] Korec, P. 2005. *Regionálny rozvoj Slovenska v rokoch 1989-2004, Identifikácia menej rozvinutých regiónov Slovenska*. Bratislava : Geografika Bratislava, 2005. ISBN 80-969338-0-9.
- [10] Marada, M.; Květoň, V.; Vondráčková, P. 2003. Železniční doprava jako faktor regionálního rozvoje. *Národohospodářsky obzor*. 2003, 4.
- [11] NašeObce.sk. 2013. Okres Zvolen - Základné informácie o okrese. *naseobce.sk*. [Online] [12] NašeObce.sk, 4 2013. [Dátum: 15. 3 2016.] <http://naseobce.sk/okresy/11-zvolen/zakladne-informacie>.
- [13] Štatistický úrad Slovenskej republiky. 2015. Verejná databáza údajov. *statdat.statistics.sk/*. [Online] 2015. [Dátum: 20. 12 2015.] http://statdat.statistics.sk/cognosext/cgi-bin/cognos.cgi?b_action=xts.run&m=portal/cc.xts&gohome=.
- [14] Whitelegg, J. 1994. Roads, jobs and the economy. *Greenpeace*. Londýn, 1994.
- [15] *Železniční doprava a regionální rozvoj v České republice– minulost či skutečnost?* J. Kunc, V. Krylová. 2005. 4, Brno : Národohospodářský obzor, 2005.