

Rozmiestnenie obyvateľstva vzhľadom k železničnej sieti SR ako jeden s argumentov pre podporu rozvoja osobnej železničnej dopravy

Marcel Horňák

Abstract

In the period of increasing transport network congestions and growing negative impacts of transportation on the environment, it is highly desirable to support and maintain public passenger transport systems, where railways seem to play one of the crucial roles. Position of the passenger railway transport in Slovakia is revealed in the paper and the potential of passengers resulting from the concentration of Slovakia's residents along the railway network is shown here as well.

Key words: passenger railway transport, settlements with a railway station, potential of passengers

1. Úvod

Z pohľadu obyvateľov ako každodenných užívateľov dopravných prostriedkov a dopravných sietí pri zabezpečovaní bežných životných potrieb (dochádzka za prácou, za vzdelaním, za službami, za oddychom) sú najdôležitejšími aspektmi vo vzťahu k doprave predovšetkým cena prepravy, čas potrebný na prepravu a komfort cestovania, a to bez ohľadu na to, či ide o prepravu prostriedkami hromadnej prepravy alebo osobným automobilom. Ako protívaha voči požiadavkám cestujúcej verejnosti vystupuje čoraz silnejšie do popredia požiadavka šetrnosti neustále rastúcej osobnej dopravy voči životnému prostrediu, hoci hlavným zdrojom ohrozenia životného prostredia zostáva nákladná doprava. Zdá sa však, že cestujúcu verejnosť začína postupne zaujímať okrem výšky ceny, cestovného komfortu a času potrebného na prepravu aj ekologický aspekt dopravy, najmä vo vyspelých krajinách sveta.

Pokiaľ ide o prepravu osôb, v súvislosti so snahami o zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie stoja navzájom v opozícii individuálny automobilizmus a verejná hromadná preprava cestujúcich. V prospech hromadnej osobnej prepravy hovoria okrem argumentov o jej jednoznačných ekologických výhodách i dopravné problémy veľkých miest, kde sa riešenie kongescií a statickej dopravy stáva čoraz náročnejšou úlohou.

V tejto súvislosti sa osobitá pozornosť venuje predovšetkým železničnej doprave, ktorá vďaka svojim výhodám (pokiaľ ide o prepravnú kapacitu, prepravnú rýchlosť, nízku mieru záťaže životného prostredia) opäť prežíva obdobie intenzívneho vývoja, avšak na rozdiel od obdobia 19. a začiatku 20. storočia, kedy svet zaznamenal najvýraznejší kvantitatívny rozvoj železničnej siete, ide v súčasnosti skôr o kvalitatívny posun, a to tak v osobnej, ako i nákladnej železničnej doprave.

Našou snahou je ukázať, aký potenciál cestujúcich predstavuje obyvateľstvo Slovenska pre vnútroštátnu železničnú dopravu, a to predovšetkým hľadiska jeho priestorového rozmiestnenia, ktoré je výsledkom dlhodobého procesu osídľovania nášho územia, pričom práve železnica zohrala v tomto procese jednu z významných úloh.

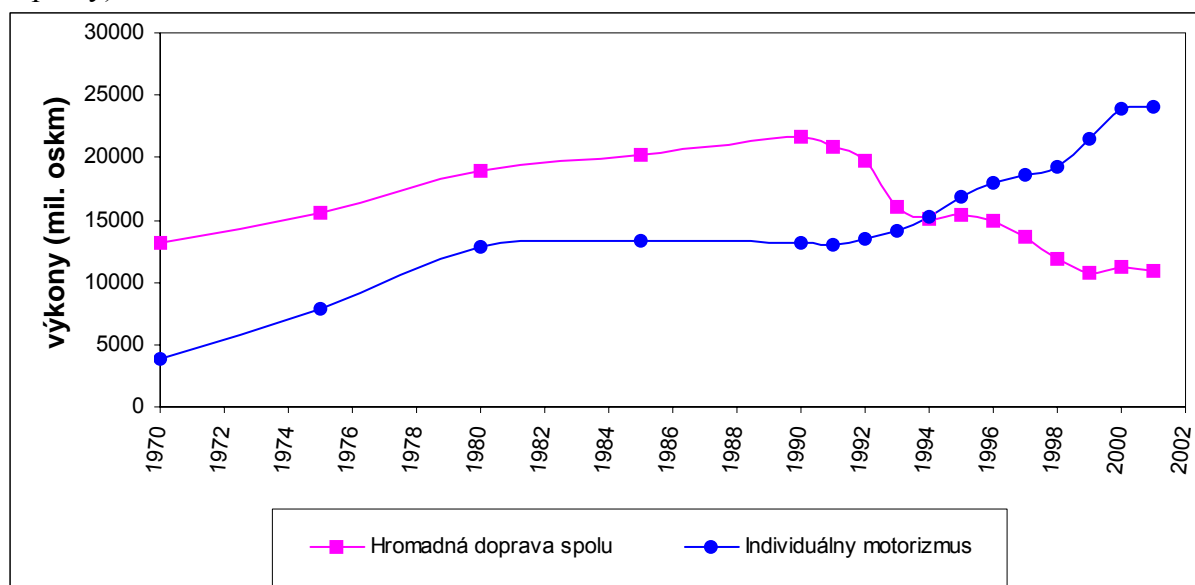
2. Súčasný stav trhu osobnej dopravy v SR

Na Slovensku bola od konca 90. rokov 20. storočia a v súčasnosti stále je hlavnou hnacou silou rozvoja dopravy a osobitne dopravných sietí jeho snaha o integráciu do Európskej únie (EÚ). Podobne, ako komentuje modernizáciu dopravnej siete v susednej Českej republike P. GRÉGR (1996), aj o zvyšovaní kvality dopravnej infraštruktúry Slovenska možno teda povedať, že v súčasnosti nie sú jej hlavnou hnacou silou vnútorné potreby štátu. Problémy verejnej hromadnej dopravy osôb sú na Slovensku teda na okraji záujmu odborníkov i vlády, hoci v porovnaní s vyspelejšou časťou Európy je stupeň automobilizácie u nás pomerne nízky (podľa údajov zo Štatistickej ročenky dopravy 2002 pripadalo v roku 2001 na 1000

obyvateľov Slovenska 240 osobných automobilov, v krajinách EÚ to podľa Bielej knihy bolo 499 automobilov/1000 obyvateľov) a závislosť obyvateľstva na verejnej hromadnej doprave je naopak vysoká, najmä vo vidieckom priestore.

Treba však poznamenať, že Slovensko (spolu s viacerými postkomunistickými krajinami Európy) má pomerne priaznivú štruktúru trhu osobnej dopravy, kde hromadná verejná cestná a železničná doprava tvoria spolu stále približne 1/3 prepravných výkonov - v roku 2000 to bolo v SR 30,2% (podľa Štatistickej ročenky dopravy 2002), kým v 15 krajinách EU len okolo 15% (podľa údajov z Bielej knihy). Vývoj však nasvedčuje, že aj u nás nadobúda čoraz väčší význam individuálna osobná doprava (graf 1). Kým v období socializmu výkony v pozemnej osobnej doprave na našom území uskutočňovala najmä hromadná doprava osôb a doprava osobnými automobilmi mala len doplnkový charakter, v polovici 90. rokov prichádza k zmene. Počet evidovaných osobných vozidiel narástol spolu s postupným prijímaním západného štýlu života, s ktorým je úzko spojené vlastníctvo a používanie osobného automobilu.

Graf 1 Vývoj výkonov pozemných druhov osobnej prepravy (bez mestskej hromadnej dopravy) v SR



Zdroj: Štatistická ročenka dopravy 1978, 1985
 Štatistická ročenka dopravy 1997 – 2002
 Štatistické materiály Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR

Zdá sa teda, že individuálny automobilizmus predstavuje veľmi vážnu konkurenciu pre hromadné druhy dopravy, čo môže mať ďalekosiahle dôsledky v najmä podobe škôd na životnom prostredí a zníženia zamestnanosti v sektore verejnej dopravy. Nedarí sa dostatočne skoordinať tvorbu cestovných poriadkov prevádzkovateľov autobusovej dopravy a železníc. Dopravcovia tak zbytočne prichádzajú o cestujúcich, tým aj o zisky, čo vedie k utlmovaniu neefektívnych liniek a opätovnému poklesu záujmu cestujúcich. Obyvateľstvo mnohých vidieckych obcí, ktorých sa týka rušenie niektorých autobusových alebo vlakových spojov, je v kontakte s najbližším dochádzkovým centrom čoraz viac odkázané na využitie osobného automobilu.

Pokles počtu osôb prepravených hromadnou osobnou dopravou má samozrejme ďaleko širšie pozadie. Vývoj sociálno-ekonomickej situácie na Slovensku, predovšetkým nárast nezamestnanosti v uplynulom desaťročí spôsobil pokles dopytu po prepravách nielen do zamestnania, ale aj za účelom spoločenského a kultúrneho života (J. GNAP, M. POLIAK,

2002). Nezanedbateľný vplyv má v tomto smere tiež nárast cien cestovného vo verejnej doprave.

Osobitne chceme upozorniť na fakt, že v rámci výkonov hromadnej dopravy osôb na Slovensku klesá podiel železničnej dopravy (z 29,6% v roku 1990 na 25,5% v roku 2001, podľa údajov zo Štatistickej ročenky 1996 a 2002). Hoci miera poklesu podielu železničnej dopravy nie je výrazná, má trvalý charakter a zatiaľ nenaznačuje tendenciu k stabilizácii.

3. Železnice a vývoj osídlenia na území Slovenska

Osídlenie územia pozdĺž železničných tratí je dôsledkom historického vývoja hospodárstva v období, keď železnica predstavovala jeden z kľúčových faktorov ekonomického rozvoja sídel i celých regiónov. Procesom koncentrácie obyvateľstva do územia v blízkosti železníc sa zaoberali O. BAŠOVSKÝ, E. MAJBOVÁ (1977), ktorí vo svojej práci konštatovali, že v období 1921 – 1970 bol nárast počtu obyvateľov Slovenska sprevádzaný presunom obyvateľstva k železniciam, čo predstavovalo významnú zmenu obrazu rozloženia obyvateľstva na území dnešnej SR. Kým v roku 1921 žilo v páse územia ohraničenom ekvidištantou 2,5 km po oboch stranách železnice (podľa jej stavu z roku 1970), ktorý pokrýva približne 1/3 plochy územia Slovenska, 58,2% všetkých obyvateľov Slovenska, v roku 1970 to bolo už 66,6%. Podstatná časť (okolo 90%) prírastku obyvateľstva Slovenska v spomínanom období prislúchala územiu vo vzdialenosti do 5 km po oboch stranách železníc.

Železničná doprava v Európe hrá stále významnú rolu ako lokalizačný faktor pre rozvoj niektorých ekonomických aktivít (najmä priemysel), v súčasnosti je však jej priamy vplyv na koncentráciu obyvateľstva oproti obdobiu jej najväčšieho rozmachu nižší. Dôvodom pre imigráciu obyvateľstva a vyšší prirodzený prírastok v priestore pozdĺž železníc v minulosti nebola železnica ako taká, ale hospodársky rozvoj a aktivity, ktoré priťahovala a podmieňovala. Ak vychádzame z predpokladu, že nárast koncentrácie obyvateľstva sa priestorovo zhoduje s oblasťami intenzívneho ekonomického rozvoja, potom môžeme faktory, spôsobujúce postupný úpadok železničnej dopravy považovať zároveň za príčinu relatívneho zníženia významu prítomnosti železničnej siete pre obyvateľstvo.

Význam železníc v procese koncentrácie obyvateľstva v žiadnom prípade nemožno podceňovať, ale ani preceňovať. Fakt, že súčasné rozloženie obyvateľstva na území Slovenska vykazuje vyššiu koncentráciu najmä v priestore pozdĺž železníc súvisí s prírodnými podmienkami ako aj historickým vývojom železničnej siete, ktorá prirodzene kopírovala najnižšie položené časti nášho územia (kotliny, doliny riek, priesmyky). Tieto priestory by i bez železnice boli vzhľadom na priaznivé morfológické pomery osídlené hustejšie, avšak nesporný je význam železničnej dopravy ako jedného z faktorov urýchlenia tohto procesu. Súčasná regionálna štruktúra Slovenska sa začala vytvárať v období rozkvetu železníc v Uhorsku. Pritom práve železnica sa výrazne pričínala o hospodársky a sídelný rozvoj územia Slovenska. Osobitý bol význam železnice pre hospodársky rozvoj a proces urbanizácie kotlín stredného a severného Slovenska. Je teda logické, že v súčasnosti najľudnatejšie sídla a väčšina miest Slovenska (124 z terajších 138 štatutárnych miest) ležia na železničnej sieti, ba sú dokonca významnými železničnými križovatkami či uzlami.

4. Metodika identifikácie obcí s osobnou železničnou dopravou

Najvýznamnejšou skupinou cestujúcich hromadnou dopravou sú dochádzajúci za prácou a do škôl. Vychádzame z predpokladu, že zo všetkých obyvateľov Slovenska budú mať najväčšiu tendenciu využívať v dennej dochádzke železničnú dopravu obyvatelia tých sídel, v ktorých je k dispozícii železničná stanica alebo zastávka s prevádzkou osobnej dopravy. Ak by sme chceli pre identifikáciu týchto obcí využiť zoznam staníc, uvedený v cestovných poriadkoch železničného prepravcu, dospeli by sme k nie celkom presným výsledkom. V reálnom

priestore totiž nie je vzájomná poloha stanice a sídla vždy jednoznačná. Ideálnym stavom je, ak sa stanica nachádza priamo v intraviláne obce, podľa ktorej je pomenovaná a jej dosiahnutie ktorýmkoľvek obyvateľom obce je bezproblémové. Pri podrobnejšom štúdiu polohy staníc uvádzaných v železničnom cestovnom poriadku sme najčastejšie zistili nasledovné skupiny odchýlok od tohto ideálneho stavu (M. HORŇÁK, 2003):

- železničná stanica leží síce v katastrálnom území obce, ale od intravilánu obce je vzdialená jeden i viac kilometrov,
- názov stanice naznačuje obec, ktorej stanica prislúcha, táto sa však nachádza v katastrálnom území susednej obce, prípadne na rozhraní katastrov,
- železničná stanica je lepšie dostupná z intravilánov iných obcí, než ako naznačuje názov stanice.

Aby sme eliminovali takto vzniknuté odchýlky a aby sme zároveň podchytili skutočne všetko obyvateľstvo, ktoré má stanice osobnej železničnej prepravy k dispozícii pre dennú dochádzku priamo – bez nutnosti prestupu, využili sme kritérium dochádzkovej vzdialenosti, vymedzenej rýchlosťou pešej chôdze a časovým intervalom 20 – 25 minút, ktorý sa bežne udáva ako maximálna únosná časová hranica pre každodennú dochádzku k prostriedku verejnej osobnej dopravy, resp. opačným smerom (J. MARGETIAKOVÁ, 2001). Pri rýchlosti 4 km/hod prejde chodec za 20 min. vzdialenosť 1,3333 km, za 25 min. vzdialenosť 1,6667 km. Z praktických dôvodov sme tieto hodnoty zjednotili na spoločnú úroveň 1,5 km.

Pre aplikáciu ekvidistant 1,5 km od jednotlivých staníc verejnej železničnej dopravy a sme použili aktuálne podkladové mapy SR v mierke 1:100 000, v sporných prípadoch sme situáciu riešili v mierke 1:50 000. Do úvahy sme pritom vzali predovšetkým vzdialenosť po cestných komunikáciách, príp. mapovo podložených poľných cestách a chodníkoch so spevneným povrchom, ktoré môžu tvoriť najmä vo vidieckom priestore prirodzené koridory využívané chodcami. Každá obec, do intravilánu ktorej zasahovala takto definovaná komunikačná ekvidistanta so začiatkom v príslušnej stanici alebo zastávke, bola potom zaradená do skupiny sídel s osobnou železničnou dopravou. Naopak, vylúčili sme tie obce, v ktorých sa železničná stanica síce podľa názvu v cestovnom poriadku nachádza, ale vzdialenosť medzi ich intravilánom a železničnou stanicou je väčšia ako 1,5 km. V individuálnych prípadoch sme tiež vzali do úvahy bariérny efekt veľkých vodných tokov, ktoré môžu v praktickom živote pôsobiť ako ťažko prekonateľná bariéra, a to aj napriek malej vzdušnej vzdialenosti k najbližšej železničnej stanici. Pri uplatňovaní uvedeného pravidla môžu vzniknúť pochybnosti tiež v prípade väčších miest s rozsiahlejším intravilánom. Na území týchto miest je však spravidla väčší počet staníc či zastávok osobnej železničnej dopravy, čo zlepšuje ich dostupnosť pre obyvateľstvo mesta. Okrem toho vďaka systémom vnútro sídelnej hromadnej prepravy osôb (MHD) je v týchto mestách možné dosiahnuť stanice železničnej a autobusovej dopravy zo vzdialenejších obytných okrskov spravidla do 25 min.

Uvedeným spôsobom vznikla databáza sídel, ktorých obyvateľstvo má veľmi úzky priestorový kontakt s osobnou železničnou dopravou, a teda aj možnosť tento spôsob prepravy (popri iných, alternatívnych druhoch dopravy) každodenne využívať. Tieto sídla na základe vyššie uvedených kritérií môžeme označiť ako *obce so železničnou stanicou s osobnou dopravou*. Pomocou údajov zo sčítania obyvateľstva 2001 sme potom analyzovali veľkosť populácie týchto obcí. Hoci výsledky výskumu vzťahujeme k obdobiu sčítania obyvateľstva v roku 2001, v závere analýzy tiež zohľadňujeme najnovší stav v osobnej železničnej doprave, poznačený zrušením prevádzkovania osobnej dopravy sietí na 25 regionálnych tratiach od začiatku februára 2003. Treba však poznamenať, že hodnotenie tohto stavu je pomerne obtiažne, keďže na niektorých z uvedených tratí je osobná železničná doprava postupne v rôznom rozsahu obnovovaná.

5. Analýza rozmiestnenia obyvateľstva obcí s osobnou železničnou dopravou

K obdobiu sčítania v roku 2001 bolo z celkového počtu 2883 obcí identifikovaných 800 obcí, v dosahu ktorých (podľa kritérií uvedených v predchádzajúcej časti) sa nachádza aspoň jedna železničná stanica alebo zastávka s osobnou železničnou dopravou (27,7% všetkých obcí). Celkový počet obyvateľov žijúcich v týchto obciach bol v období sčítania 3 779 497 (70,3% všetkého obyvateľstva SR). Táto hodnota teda predstavuje množstvo trvale bývajúcich obyvateľov Slovenska, ktorí majú k dispozícii železničnú dopravu a teda je u nich v porovnaní s ostatným obyvateľstvom vyššia pravdepodobnosť, že tento druh dopravy aj skutočne využijú (tabuľka 2).

Tabuľka 2 Obce s osobnou železničnou dopravou (podľa výsledkov sčítania 2001)

Vybrané charakteristiky:		Obce so stanicou osobnej žel. dopravy	Ostatné obce	SPOLU
Počet obcí	abs. hodn.	800	2083	2883
	% z celkového počtu obcí	27,7	72,3	100,0
Počet obyvateľov	abs. hodn.	3779497	1599958	5379455
	% z celkového počtu obyv.	70,3	29,7	100,0

Zdroj: vlastný výskum autora

Z hľadiska rozmiestnenia obyvateľstva má železničná doprava teda teoreticky veľmi veľký potenciál využiteľný v osobnej preprave. Na železnici sa nachádzajú dve najľudnatejšie sídla Slovenska, Bratislava a Košice, ktoré sú umiestnené v rámci štátu pomerne excentricky. Práve tento fakt však dáva veľký predpoklad pre uplatnenie osobnej železničnej dopravy v komunikácii medzi týmito dvoma populačnými pólmi, keďže železnica je i v našich podmienkach uprednostňovaná pre cesty na väčšie vzdialenosti.

Na železnici ležia aj všetky ostatné veľké mestá Slovenska nad 50 tisíc obyvateľov (Prešov, Nitra, Žilina, Banská Bystrica, Trnava, Martin, Trenčín, Poprad, Prievidza). Spolu s Bratislavou a Košicami predstavuje táto skupina miest 24,37% populácie Slovenska (1,311 mil. obyvateľov). Z mestských obcí nemalo v období oficiálneho sčítania obyvateľstva v roku 2001 priamy prístup k osobnej železničnej doprave obyvateľstvo 16 miest (Stupava, Modra, Vrbové, Šamorín, Nová Dubnica, Bojnice, Námestovo, Veľký Krtíš, Modrý Kameň, Hriňová, Spišská Stará Ves, Svidník, Giraltovec, Stropkov, Kráľovský Chlmec a Sobrance). Najmenším sídlom s funkčnou železničnou stanicou na území SR je obec Jesenské v okrese Levice (35 obyvateľov).

5.1 Regionálne rozdiely v dostupnosti železničnej dopravy

Teritoriálnu diferencovanosť územia SR z hľadiska možnosti priameho použitia osobnej železničnej dopravy zachytáva mapa 1. Okrem štyroch okresov bez železničnej siete (Námestovo, Svidník, Stropkov a Sobrance) bol v období sčítania obyvateľstva v roku 2001, bez osobnej železničnej dopravy i okres Veľký Krtíš.

Pri mestách Bratislava a Košice, ktorých územie je členené na 5, resp. 4 okresy, sme vzali do úvahy, že z dopravného hľadiska tvoria kompaktné dopravné uzly. Napriek svojej rozlohe predstavujú (z pohľadu verejnej hromadnej dopravy) silne uzavreté celky a ich jednotlivé časti (okresy) sú navzájom veľmi intenzívne prepojené, takže sme územia okresov Bratislava I – V a Košice I – IV zlúčili a hodnotili spoločne. Tieto dve mestá tak vytvárajú kategóriu regiónov s najvyšším podielom obyvateľstva s priamym prístupom k osobnej železničnej doprave, s hodnotami rovnajúcimi sa podielu 100%.

Okrem Bratislavy a Košíc sme vyčlenili dve kategórie okresov s hodnotami sledovaného ukazovateľa vyššími ako je celoslovenský priemer 70,3%. V kategóriách regiónov s podielom 80,1 – 90,0% a 70,3 – 80,0% nachádzame najmä okresy s relatívne vysokou hustotou

železničnej siete, ležiace v hornatých oblastiach stredného, severného a východného Slovenska, na území ktorých sa osídlenie výrazne skoncentrovalo v osiach kotlín alebo dolín významných vodných tokov. Podobnú súvislosť konštatujú vo svojej práci O. BAŠOVSKÝ, E. MAJBOVÁ (1977). Vďaka uvedenej skutočnosti sa väčšina sídel týchto okresov nachádza v bezprostrednej blízkosti železnice, pre budovanie ktorej boli dná depresných morfológických foriem najvhodnejšie. Ide o okresy Brezno (86,3% obyvateľov s priamym prístupom k osobnej železničnej doprave), Zvolen (84,7%), Martin (84,7%), Banská Bystrica (83,6%), Poltár (83,6%), Spišská Nová Ves (82,7%), Púchov (82,3%), Čadca (82,3%), Gelnica (82,3%), Poprad (80,7%), Dolný Kubín (79,9%), Trenčín (76,9%), Rožňava (76,8%), Revúca (76,4%), Myjava (75,3%), Lučenec (75,0%), Žilina (74,1%), Žiar nad Hronom (73,1%), Kysucké Nové Mesto (71,4%), Ilava (70,5%), Žarnovica (70,4%). Okrem toho v dvoch kategóriách s nadpriemernými hodnotami nachádzame i okresy, v ktorých geomorfologické členenie nezohralo až takú významnú úlohu v koncentrácii osídlenia pozdĺž železníc. Ide o okresy s územím prevažne nížinného charakteru s rozsiahlou železničnou sieťou (zabezpečujúcou obsluhu značnej časti územia) a regióny, kde okresné mestá a ďalšie mestské sídla ležiace na železnici koncentrujú veľmi významnú časť populácie, príp. okresy, kde zohrali úlohu oba spomínané faktory. Z uvedených dôvodov bol nadpriemerný podiel obyvateľstva s možnosťou priameho prístupu k osobnej železničnej doprave identifikovaný aj v okresoch Skalica (80,7%), Partizánske (78,0%), Senica (78,0%), Nové Zámky (77,6%), Šaľa (76,2%), Nitra (75%), Banská Štiavnica (74,5%), Snina (73,5%), Hlohovec (72%), Trnava (71,1%), Humenné (70,3%).

Ďalej sme vyčlenili dve kategórie okresov s hodnotou sledovaného ukazovateľa nižšou ako je celoštátny priemer (kategória 60,1 – 70,2% a kategória okresov s hodnotou sledovaného podielu nižšou ako 60,1%). Ide spravidla o okresy s menej rozsiahlou železničnou sieťou a priestorovo rovnomernejšie rozmiestneným osídlením. Tesne pod hodnotou celoslovenského priemeru sa tak ocitli okresy Ružomberok (70,1%), Malacky (69,5%) a Rimavská Sobota (69%). Ďalej sem patria okresy Prešov (68,6%), Medzilaborce (68,5%), Turčianske Teplice (68,5%), Považská Bystrica (68,1%), Prievidza (68,1%), Komárno (65,4%), Levice (65,3%), Senec (65,3%), Nové Mesto nad Váhom (64,9%), Liptovský Mikuláš (64,6%), Tvrdošín (63,6%), Stará Ľubovňa (62,1%) a Bánovce nad Bebravou (61,9%). V kategórii regiónov s najnižším podielom obyvateľstva, s možnosťou priameho prístupu k osobnej železničnej doprave, sú okresy Topoľčany (59,7%), Michalovce (59,3%), Detva (58,9%), Sabinov (58,3%), Pezinok (58,2%), Vranov nad Topľou (57,5%), Krupina (57,1%), Levoča (56,9%), Trebišov (56%), Zlaté Moravce (54,6%), Kežmarok (53%), Košice – okolie (52,3%), Piešťany (51,8%), Bardejov (51,8%). Len v 3 okresoch - Galanta, Dunajská Streda a Bytča - je hodnota sledovaného ukazovateľa nižšia ako 50%.

Je zaujímavé, že až v 71 okresoch SR žije v bezprostrednej blízkosti železničnej stanice alebo zastávky s osobnou železničnou dopravou viac ako 50% obyvateľstva. Hoci je táto skutočnosť skreslená faktom, že na uvádzaných podieloch za jednotlivé okresy sa najviac podieľajú ľudnaté mestské sídla okresov, nič to nemení na konštatovaní, že ide o veľmi významný potenciál z hľadiska počtu cestujúcich.

5.2 Analýza vplyvu pozastavenia osobnej dopravy na regionálnych železničných tratiach na potenciálnu dostupnosť obyvateľstvom

Po zohľadnení zrušenia prevádzkovania osobnej prepravy na vybranej sieti 25 regionálnych železničných tratí rozhodnutím Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR z prelomu rokov 2002 a 2003 sa situácia z hľadiska celkového objemu slovenskej populácie s priamym prístupom k železnici mení nie veľmi výrazne (tabuľka 3). V 177 obciach ležiacich na predmetných 25 regionálnych tratiach žilo pri poslednom sčítaní 340068 obyvateľov, čo predstavuje 9% zo všetkých obyvateľov s priamym prístupom k železnici. Polohou ide o obce

a mestá ležiace - až na výnimky - mimo hlavných dopravných a rozvojových osí. Z hľadiska počtu obyvateľov žijúcich v bezprostrednej blízkosti regionálnych tratí je iste na mieste pochybnosť o efektívite ich prevádzky pre osobnú prepravu. Avšak z porovnania príslušných cestovných poriadkov vyplýva, že sú v tomto smere určite veľké rezervy v koordinácii s regionálnymi autobusovými prepravcami, ktorých linky veľmi často kopírujú trasy regionálnych železníc, čo spôsobuje zbytočné rozbíjanie trhu cestujúcich, málo prospešné pre obe strany.

Tabuľka 3

Počet obyvateľov na regionálnych železničných tratiach SR s pozastavenou prevádzkou osobnej dopravy od 1. 2. 2003 (podľa výsledkov sčítania obyvateľstva 2001)

Regionálna žel. trať	Počet obyvateľov
Rožňava – Dobšiná	10861
Zbehy – Radošina	8462
Kozárovce – Lužianky	25471
Plešivec – Slavošovce	6268
Zlaté Moravce - Úľany nad Žitavou	19805
Nemšová - Lednické Rovne	12261
Moldava nad Bodvou – Medzev	6328
Komárno – Kolárovo	13788
Zohor - Plavecký Mikuláš	12358
Breznička - Katarínska Huta	2507
Bánovce nad Ondavou - Veľké Kapušany	14585
Lučenec – Kalonda	1441
Jablonica - Brezová pod Bradlom	6895
Trebišov - Vranov nad Topľou	16331
Žilina – Rajec	16819
Spišská Nová Ves – Levoča	16045
Šaľa – Neded	14050
Plešivec – Muráň	22671
Zohor - Záhorská Ves	3368
Hronská Dúbrava - Banská Štiavnica	12773
Prievidza - Nitrianske Pravno	8165
Poltár - Rimavská Sobota	4038
Zvolen – Čata	31177
Trenčín – Chynorany	34215
Levice – Štúrovo	19386
SPOLU	340068

Zdroj: vlastný výskum autora

6. Záver

Obce SR s priamym prístupom k osobnej železničnej doprave predstavujú veľmi významný potenciál cestujúcich. Pre obyvateľstvo týchto 800 obcí nie je železničná doprava jedinou možnosťou prepravy. Najväznejším konkurentom pre železnice popri osobnom automobile je nesporne prímestská a diaľková autobusová doprava, ktorá disponuje nepomerne hustejšou sieťou liniek i zastávok a vyplňa potrebu základnej dopravnej obslužnosti aj v tých regiónoch, kde nie sú vybudované železničné trate. Na druhej strane v praxi slúži železničná doprava aj obyvateľom iných, vzdialenejších obcí, ktoré naša analýza nezachytáva. Pre obyvateľov týchto sídel je železničná stanica miestom prestupu a časť cesty absolvujú iným dopravným prostriedkom. V tejto súvislosti by sa mali prevádzkovatelia osobnej železničnej dopravy

snažiť o maximálne využitie tohto potenciálu s udržaním objemu prepravených cestujúcich minimálne na súčasnej úrovni. To je možné len vytvorením ponuky služieb, ktorá bude výhodnou alternatívou k verejnej autobusovej doprave a taktiež individuálnemu automobilizmu, v porovnaní s ktorými má železnica vyššiu prepravnú kapacitu, čo má významný pozitívny environmentálny efekt. Veľkým prínosom ku kvalite prepravných služieb a k optimalizácii dĺžky času potrebného na prepravu bude určite aj harmonizácia cestovných poriadkov a razantnejšia vzájomná spolupráca prevádzkovateľov hromadnej prepravy na regionálnej a lokálnej úrovni.

Literatúra

- BAŠOVSKÝ, O., MAJBOVÁ, E. (1977): Koncentrácia obyvateľstva SSR a problémy životného prostredia. In: Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae - Formatio et Protectio Naturae II, Bratislava, pp. 27 - 42.
- GNAP, J., POLIAK, M. (2002): Vplyv tarifnej politiky a ďalších faktorov na prepravné výkony verejnej hromadnej osobnej dopravy. In: Horizonty dopravy 3/2002, Výskumný ústav dopravný, Žilina, pp. 19-22.
- GRÉGR, P. (1996): Dopravněgeografická analýza a trendy ve vývoji dopravy s důrazem na železniční problematiku Jižní Moravy. Dizertačná práca, Přírodovědecká fakulta Masarykovy university, Brno, 165 pp.
- HORNÁK, M. (2003): Niektoré aspekty rozmiestnenia obyvateľstva SR vo vzťahu k dostupnosti železničnej siete. In: Horizonty dopravy 2/2003, Výskumný ústav dopravný, Žilina, pp. 25-27.
- MARGETIAKOVÁ, J. (2001): Problematika štandardov dopravnej obslužnosti územia v kontexte zachovania primeraného rozsahu verejnej osobnej dopravy. In: Horizonty dopravy, 1/2001, Výskumný ústav dopravný, Žilina, pp. 1-4.
- Autoatlas SR 1:100 000, Vojenský kartografický ústav Harmanec, 2000
- Bílá kniha – Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout. Komisia Európskych spoločenských, Brusel, 2001.
- Cestovný poriadok Železníc Slovenskej republiky 2000 – 2001
- Cestovný poriadok pravidelnej autobusovej dopravy pre jednotlivé kraje 2000 - 2001
- Sada turistických máp SR 1:50 000, Vojenský kartografický ústav Harmanec 1994 – 2002
- Statistická ročenka dopravy 1978, 1985, Federální statistický úřad, Praha
- Štatistická ročenka dopravy 1996, 1997, 1999, 2001, 2002, 2003 Štatistický úrad SR, Bratislava
- Štatistika dopravy – Komplexný systém analýz v odvetví dopravy. Štatistický materiál Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií, Výskumný ústav dopravný, 2003.

Spatial Distribution of the Population towards Railway Network of Slovakia as One of the Arguments for Passenger Railway Transport Development Support

Marcel Hornák

Resumé

Railway transportation plays one of the principal roles in contemporary stage of passenger transport development. Revitalization of the railways is based on their speed, high transport capacity and ecological aspect of their operation. In Slovakia, however, the share of passenger railway transportation decreased from 29.6 per cent of the total public transportation in 1990 to 25.5 per cent in 2001. On the other hand the volume of passenger cars is rising rapidly here as a reflection of western living style adoption.

The railway network was one of the essential elements in the process of settlement of Slovakia's territory in the 19th century and the first decades of the 20th century, thus the concentration of the population along the railways is very high. Almost 3.8 million people

(more than 70 per cent of Slovakia's population) live in settlements with passenger railway stations, including all major urban agglomerations. All these residents can use the passenger railway transport system directly without reaching it by any other mean of transport (except the cities with efficient public city transport networks). This can be considered as a very promising potential of passengers, which is even strengthened by the fact that in 71 districts (of 79 in total) the share of the population living in the settlements with railway stations is higher than 50 per cent.

The importance of regional railway tracks located aside the principal transportation and urban axes of Slovakia seems to be rather low in this potential, although the regional tracks might carry a big deal of regional and local passengers. However, the time schedules of railway and public bus transport operators should be more co-ordinated to achieve a better synergic effect.

Mgr. Marcel Horňák – Katedra humánnej geografie a demogeografie, Prírodovedecká fakulta UK, Mlynská dolina, 842 15 Bratislava, hornak@fns.uniba.sk

Mapa 1 Podiel obyvateľov Slovenska s priamym prístupom k osobnej železničnej doprave

