

PRIESTOROVÉ ROZDIELY V KONKURENCIESCHOPNOSTI VLAKOVEJ A AUTOBUSOVEJ DIAĽKOVEJ OSOBNEJ DOPRAVY NA SLOVENSKU

TOMÁŠ PŠENKA, MARCEL HORŇÁK

ABSTRAKT

Priestorová konkurencia medzi druhmi dopravy je prirodzeným javom a je vytváraná rôznou dostupnosťou služieb jednotlivých druhov dopravy v skúmanej priestorovej jednotke (napr. región alebo sídlo). Dôležitým faktorom ovplyvňujúcim dostupnosť rôznych druhov diaľkovej osobnej dopravy (v podmienkach Slovenska uvažujeme len o vlakovej a autobusovej diaľkovej doprave) sú rozdiely v priestorovom rozsahu jednotlivých druhov dopravnej infraštruktúry. Ďalším činiteľom v podmienkach liberalizovaného trhu v osobnej doprave je fakt, že na Slovensku v osobnej železničnej doprave prakticky nejestvuje alternatíva k monopolnému prepravcovi, kým prostredie diaľkovej autobusovej dopravy umožňuje pôsobenie viacerých nezávislých poskytovateľov týchto dopravných služieb.

Predmetom našej analýzy budú niektoré aspekty priestorovej konkurencie medzi oboma druhmi diaľkovej dopravy, skúmané na úrovni vybranej skupiny miest Slovenska.

ÚVOD

Hromadná doprava osôb, napriek rastúcemu významu osobného automobilu na trhu osobnej dopravy, má stále nezastupiteľnú úlohu v prímestskej i diaľkovej doprave. Kým úlohou prímestskej hromadnej dopravy osôb je dopravne obslúžiť prakticky každú obec, diaľková hromadná osobná doprava ponúka nadštandardné prepravné služby vyššieho štandardu, spravidla na väčšie vzdialenosti. Diaľkové pravidelné linky prinášajú spravidla výrazne komerčne zamerané služby, ktorých zavedením sledujú dopravné spoločnosti dosiahnutie istého zisku. V Slovenskej republike sa v diaľkovej osobnej doprave uplatňujú autobusová a vlaková doprava (význam pravidelnej leteckej dopravy na vnútroštátnych linkách je minimálny). Oba spomínané druhy dopravy majú svoje špecifiká, ktoré sú dané nielen kapacitou používaných dopravných prostriedkov (kapacita autobusu je spravidla mnohonásobne nižšia ako kapacita vlaku), ale tiež priestorovým rozsahom využívaných trás a možnosťami ich flexibilnej adaptácie v krátkodobom časovom horizonte.

Význam pravidelnej diaľkovej dopravy pre regióny a sídla, ktoré obsluhuje, je zdokumentovaný vo viacerých prácach (pozri napr. Květoň, Marada 2008, Székely 2004, Kraft, Vančura 2008, Marada 2008, Horňák 2005). Pokiaľ ide o obslužnosť sídel diaľkovou dopravou, vo všeobecnosti sa všetci autori zhodujú na tom, že existuje vzájomná pozitívna väzba medzi hierarchickým postavením sídla (daným počtom obyvateľov, administratívnymi funkciami, atď.) a úrovňou jeho obslužnosti diaľkovou dopravou (vyjadrenou napr. počtom spojov zastavujúcich v sídle za 24 hod.). Ako poznamenávajú

Květoň a Marada (2008) na základe analýzy dopravných vzťahov medzi krajskými mestami Českej republiky, dôležitým faktorom je tiež poloha sídla.

Cieľom príspevku je analýza priestorovej konkurencie medzi diaľkovou autobusovou a vlakovou dopravou na území Slovenska, a to na úrovni siete dopravných uzlov, zastúpených vybranými mestami. Výber uzlov/miest bol uskutočnený so zámerom pokryť všetky významnejšie regionálne centrá územia Slovenskej republiky, po zhodnotení viacerých kritérií bol napokon výber zúžený na 25 najľudnatejších miest krajiny k 31. 12. 2006.

VÝZNAM PRIESTOROVÉHO ROZSAHU DOPRAVNEJ INFRAŠTRUKTÚRY

Priestorová konkurencieschopnosť oboch sledovaných druhov diaľkovej dopravy je daná rozsahom infraštruktúry, v ktorej môžu operovať. I bez hĺbkovej analýzy je zjavné, že nevýhodnú pozíciu má diaľková vlaková doprava, ktorá je viazaná výlučne na železničnú infraštruktúru, kým diaľková autobusová doprava má k dispozícii podstatne rozsiahlejšiu sieť komunikácií. Na druhej strane územie pozdĺž železníc je priestorom s najhustejším osídlením, z čoho železničná doprava môže ťažiť. Z tohto pohľadu je pozoruhodný údaj, že v období sčítania obyvateľstva v roku 2001 žilo v obciach so stanicou železničnej dopravy vyše 70% obyvateľov krajiny (takmer 3,8 mil. osôb, pozri Horňák 2004). Michniak (2006) mierne odlišnou metódou dospel k záveru, že v zóne do 5 km od železníc žije takmer 76% populácie Slovenska a v zóne do 10 km vyše 87%.

Pre diaľkovú železničnú dopravu sú však využívané spravidla len trate vyšších kategórií, čo dostupnosť tohto druhu diaľkovej dopravy ešte výraznejšie obmedzuje. Z pohľadu konkurencieschopnosti oboch sledovaných segmentov diaľkovej osobnej dopravy je relevantný údaj, že podľa práce Horňáka (2005) v roku 2001 žilo v obciach so železničnou stanicou rýchlikovej dopravy (vlaky typu Zr, Ex, R, IC/EC) takmer 48% obyvateľov Slovenska (takmer 2,6 mil. osôb), kým v obciach obsluhovaných diaľkovými autobusovými spojmi až približne 69% obyvateľov (takmer 3,7 mil.). Tieto hodnoty znamenajú primárne nevýhodné postavenie železničnej dopravy, avšak do hry vstupujú tiež iné faktory, ako napr. kvalita poskytovaných služieb, výška cestovného, spektrum ponúkaných cieľových staníc/zastávok, cestovný čas, kapacita prepravných prostriedkov. Seidenglanz (2006, s. 36) uvádza, že výhody železničnej dopravy v osobnej doprave spočívajú okrem iného v možnosti dosiahnuť vysoké cestovné rýchlosti (pri diaľkových linkách), ale potenciál železníc je možné uplatniť v mestskej a prímestskej doprave.

Podobne, ako konštatujú autori Kraft a Vančura (2008) pri analýze konkurencieschopnosti železničnej dopravy v Českej republike, i na Slovensku majú regióny, cez ktoré prechádzajú významné železničné koridory, značnú výhodu pred ostatnými regiónmi. Takto sú zvýhodnené najmä regióny juhozápadného Slovenska, ako i územie pozdĺž severného dopravného koridoru Bratislava – Trenčín – Žilina – Poprad – Košice. Naopak nevýhodnú pozíciu majú najmä regióny severovýchodného Slovenska (s podrozvinutou železničnou sieťou), ale čiastočne tiež juh stredného Slovenska (s hustou sieťou železníc, ale nižšej kvalitatívnej úrovne). Špecifikom Slovenska je, že v kľúčovom vnútroštátnom spojení západ – východ (zjednodušene Bratislava – Košice) úplne bezkonkurenčne dominuje severný železničný koridor, plne elektrifikovaný a dvojkoľajný (v súčasnosti

v štádiu modernizácie), ktorý ponúka širokú škálu rýchlikových spojení a relatívne vysokou cestovnou rýchlosťou. Naproti tomu železničná doprava prevádzkovaná na juhoslovenskom železničnom ťahu cez Zvolen a Lučenec ďaleko zaostáva v pestrosti ponuky diaľkových vlakov a v cestovnej rýchlosti, čím necháva viac priestoru diaľkovej autobusovej doprave.

Vzájomná priestorová komplementarita vlakových a autobusových spojov na Slovensku je prirodzeným výsledkom vývoja na dopravnom trhu. Székely (2004), ktorý vo svojej štúdií vychádzal z cestovných poriadkov železníc a autobusov platných v septembri 2003, konštatoval výrazne komplementárnu funkciu autobusovej dopravy v prípade miest bez železnice. Zároveň identifikoval istú mieru disproporcie medzi vzájomnými prepojeniami vybranej skupiny miest v západnej a východnej časti Slovenska, pričom podstatne lepšími vzájomnými prepojeniami vlakom i autobusom disponujú mestá na západe krajiny.

METODIKA

Pre hodnotenie priestorovej konkurencieschopnosti vlakovej a diaľkovej autobusovej dopravy na území Slovenska sme skúmali priame spojenia medzi 25-timi najväčšími mestami Slovenska v rokoch 1989, 1999 a 2009. Spojenia sme vyberali nasledovne:

- a) pri vlakovej doprave sme brali do úvahy všetky priame vlakové spojenia diaľkovej dopravy typu Zr (Zrýchlený vlak), R (Rýchlik), Ex (Expres), IC (InterCity), EC (EuroCity), EN (EuroNight) premávajúce v bežný pracovný deň (t. j. minimálne 5 dní v týždni)
- b) pri autobusovej doprave sme brali do úvahy všetky priame spojenia medzinárodnej a diaľkovej autobusovej dopravy premávajúce v bežný pracovný deň, minimálne 4 dni do týždňa

Sledovali sme počet všetkých priamych spojov u vlakov a autobusov na všetkých spojeniach medzi sledovanými mestami premávajúcich za 24 hodín a taktiež najkratšiu cestovnú dobu priameho vlakového a autobusového spojenia medzi sledovanými mestami v bežný pracovný deň v skúmaných rokoch. Pri počte spojov sme taktiež hodnotili celkový priemerný počet spojov zo sledovaného mesta do ostatných miest zo skúmanej skupiny.

PRIAME DIAĽKOVÉ SPOJENIA MEDZI MESTAMI SLOVENSKA V ROKOCH 1989 - 2009

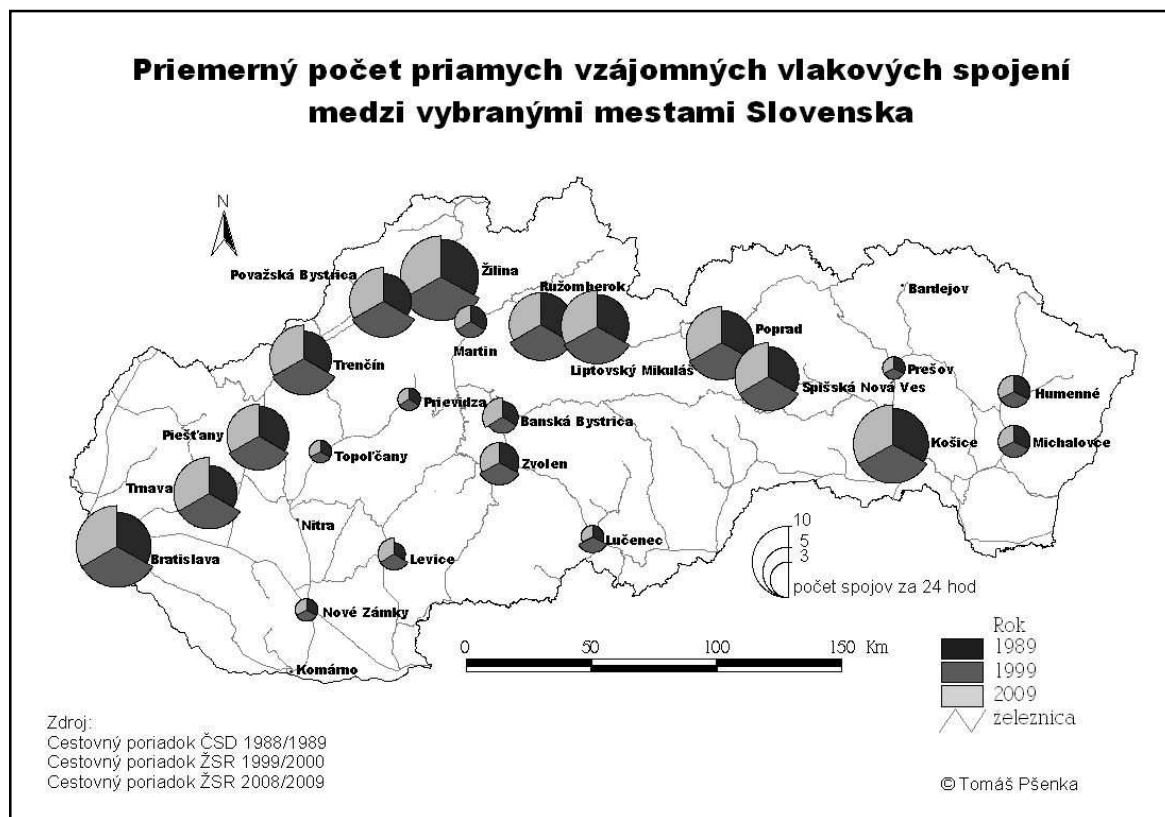
Pri hodnotení diaľkových spojení je možné vysledovať medzi vlakovou a autobusovou dopravou určité podobnosti vo vývoji počtu spojení v období rokov 1989 – 1999 a 1999 – 2009. V roku 1989 bola vlaková a diaľková autobusová doprava čisto v kompetencii štátnych dopravcov v podmienkach plánovanej ekonomiky a boli podporované oba druhy dopravy, ktoré si našli svojich cestujúcich. V diaľkovej vlakovej doprave bol dominantný predovšetkým severný ťah, po ktorom premávalo najviac spojov. Tieto spájali predovšetkým české krajiny a Bratislavu na jednej strane s Tatrami, východným Slovenskom a ZSSR na strane druhej, preto najviac priamych vlakových spojení mali navzájom medzi sebou mestá ležiace na tomto ťahu – t. j. Bratislava, Žilina, Košice, Poprad, Liptovský Mikuláš, Ružomberok, Spišská Nová Ves, Považská Bystrica, Trenčín a Piešťany. V prípade spojenia Bratislava – Trnava je počet spojov navýšený ešte rýchlikmi Bratislava – Prievidza a párom rýchlikov Bratislava – Leopoldov – Zvolen – Košice. Horšie sú na tom s počtom prepojení už linky smerujúce do miest stredného Slovenska – Zvolen, Banská Bystrica, Levice, Lučenec, Topoľčany, Prievidza. Najhoršie na tom boli v roku 1989 mestá

Nitra a Bardejov, ktoré nemali žiadne diaľkové vlakové spojenia s ostatnými mestami. V prípade Bardejova tento stav pretrváva dodnes. Keď porovnáme priemerný počet diaľkových vlakov vychádzajúcich zo skúmaného mesta do ostatných 24-och miest tak najlepšiu pozíciu mala v roku 1989 Žilina s priemerným počtom 11 spojení. Táto je dôležitým železničným uzlom ležiacim na severnom ťahu a s prepojením na mestá stredného Slovenska ďalšími diaľkovými spojeniami. Tesne za Žilinou sú mestá Košice, Bratislava, Liptovský Mikuláš, Ružomberok, všetky ležiace na spomínanom severnom ťahu. Najhoršie hodnoty dosiahli mestá Lučenec, Levice, Nové Zámky, Topoľčany, Prievidza a Prešov s minimálnym počtom priamych spojení s ostatnými mestami a už spomínané Nitra a Bardejov (pozri obr. 1).

V dekáde 1989 – 1999 došlo na väčšine spojení k nárastu počtu priamych spojov, len v niekoľkých prípadoch počet spojov poklesol. Nárast bol predovšetkým na severnom železničnom ťahu Bratislava – Žilina – Košice, kde v niektorých prípadoch vzrástol počet spojov viac ako o 10 (Považská Bystrica – Žilina 15), ale aj na južnom ťahu Bratislava – Nové Zámky – Zvolen. Vzniklo taktiež priame spojenie z Bratislavy do nového krajského mesta Nitra. V priemernom počte spojov si v roku 1999 väčšina sledovaných miest polepšila, iba Komárno si pohoršilo, pretože prišlo o všetky severojužné vlakové spojenia. Opäť mala najlepšiu pozíciu Žilina s priemerným počtom 15 spojení nasledovaná Bratislavou s 13-timi, Košicami s 12-timi a Popradom a Liptovským Mikulášom s 11-timi. Významný nárast priemeru zaznamenali ešte Považská Bystrica, Trnava a Trenčín.

V dekáde 1999 – 2009 nastáva väčšinou výrazný pokles v počte priamych vlakových spojení najmä u vzájomných prepojení miest na severnom železničnom ťahu, čo súvisí najmä s poklesom počtu priamych vlakových spojení Českej republiky s východným Slovenskom a Ukrajinou. Poklesol aj počet vlakových spojení medzi stredným Slovenskom a Českou republikou, čo sa tiež zmenšilo počet priamych spojení Žiliny, Martina a Zvolenu (obr. 1). Zmena však nastala na južnom železničnom ťahu, na ktorej v dôsledku elektrifikácie trate Zvolen – Banská Bystrica v roku 2007 došlo k rozdeleniu vozobného ramena. Zvýšil sa počet priamych spojov Bratislava – Banská Bystrica s tým, že rýchliky z Košíc do Bratislavy vedené južným ťahom skrátili svoju trasu a končia vo Zvolene. Vzniklo však priame spojenie Zvolena a Lučenca s Prešovom predĺžením týchto rýchlikov cez Košice do Prešova. V priemernom počte diaľkových vlakových spojov v roku 2009 poklesla Žilina na úroveň Bratislavy s 13-timi spojmi nasledované Košicami s 12-timi, ďalej nasledované Trnavou, Liptovským Mikulášom a Popradom s priemerným počtom 10 spojov. Najväčší pokles priemeru nastal v prípade Ružomberka a Považskej Bystrice, čo súvisí s už spomínaným poklesom počtu spojov na severnom ťahu. V oboch sledovaných obdobiach priemerný počet spojov stagnoval pri mestách Prievidza a Topoľčany, kde sa počet diaľkových vlakov nemenil (obr. 1).

Obr. 1

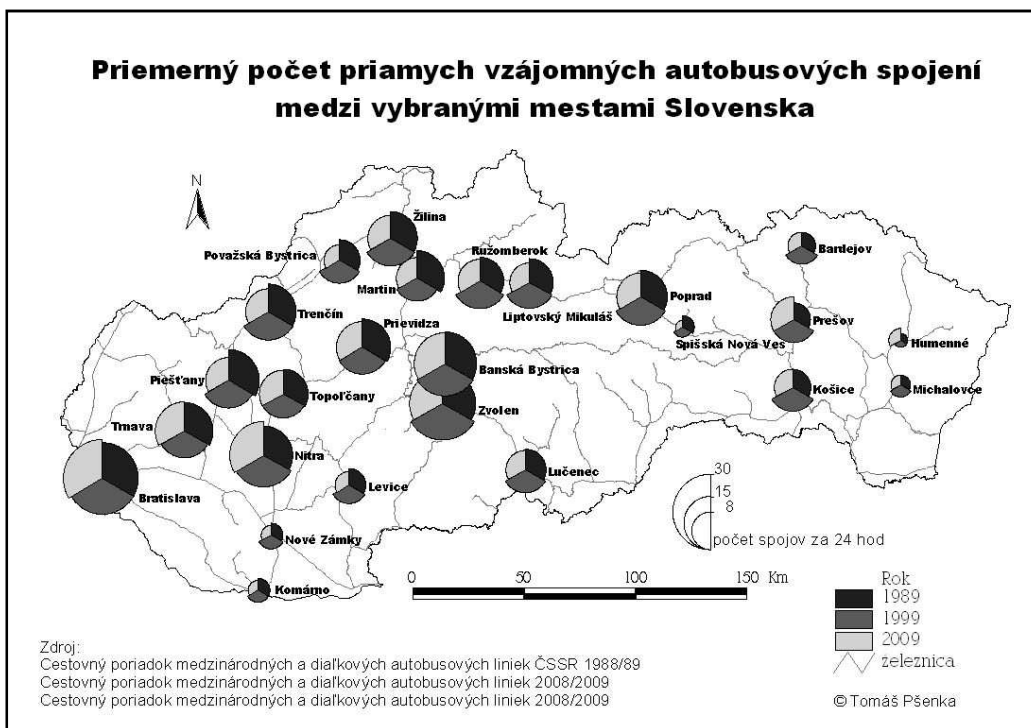


V prípade počtu diaľkových autobusových spojov nemôžeme porovnávať ich počet s počtom vlakov vzhľadom na odlišnú kapacitu vozidiel. Môžeme však zhodnotiť vývoj v diaľkovej autobusovej doprave v rokoch 1989 – 2009 a taktiež definovať mestá, pre ktoré má autobusová doprava najväčší význam (obr. 2).

V roku 1989 mala diaľková autobusová doprava oveľa rozsiahlejšie priestorové pokrytie, čo súvisí s tým, že cestná sieť je oveľa rozsiahlejšia ako železničná. Autobusová doprava mala najviac spojov medzi Bratislavou a mestami západného, stredného a severného Slovenska. Najviac spojov premávalo na trase Bratislava – Trnava a potom cez Nitru, Zvolen a Banská Bystricu alebo cez Piešťany, Prievidzu a Martin do miest severného Slovenska a taktiež medzi Žilinou – Trenčínom – Piešťanmi a Žilinou a zo Žiliny do Martina a ďalej do miest severného a stredného Slovenska. Najviac spojov premávalo na spojeniach Banská Bystrica – Zvolen (128), Bratislava – Trnava (107), Bratislava – Nitra (94), Bratislava – Piešťany (93). Medzi mestami južného a východného Slovenska bolo najmenej spojení, prípadne vôbec neexistovali, podobne neexistovali ani autobusové spojenia Bratislava – Spišská Nová Ves, Žilina – Košice, Košice – Považská Bystrica, Žilina – Humenné, kde bola diaľková doprava zabezpečovaná výhradne železnicou. Najväčší priemerný počet autobusových spojov mala v roku 1989 Bratislava (27), Zvolen (23), Banská Bystrica (21) a Piešťany (20), čo súvisí s tým, že väčšina diaľkových spojov vychádzala z Bratislavy a prechádzala na severné a stredné Slovensko cez sledované

mestá. Vysoké hodnoty priemeru majú ešte aj ďalšie mestá západného a severného Slovenska (pozri obr. 2).

Obr. 2



V období rokov 1989 – 1999 došlo na väčšine liniek k nárastu počtu spojov, výrazný úbytok zaznamenali spoje prechádzajúce mestami Piešťany a Martin a na linke Bratislava – Trnava (30), avšak priestorový model rozloženia liniek ostal v hlavných črtách zachovaný. Najviac spojov opäť premávalo na linke Banská Bystrica – Zvolen (134), Bratislava – Nitra (99), Zvolen – Nitra (80). Výhradne vlakovou dopravou boli realizované spojenia Žilina – Košice, Bratislava – Nové Zámky, Bratislava – Spišská Nová Ves, Košice – Považská Bystrica. Priemerný počet autobusových spojov vzrástol pri väčšine miest, najväčší pokles zaznamenali už spomínaný Martin, Piešťany a Trnava. Najväčší priemerný počet autobusových spojov mal v roku 1999 Zvolen (28), až za ním nasledovala Bratislava (27), Banská Bystrica (22) a Nitra (21).

Obdobie rokov 1999 – 2009 môžeme nazvať obdobím selekcie na trhu diaľkovej autobusovej dopravy. Na väčšine liniek došlo k výraznému poklesu počtu spojov, najväčší nárast počtu spojov bol len na niektorých linkách vychádzajúcich z Bratislavy, Trnavy, Nitry a Humenného. Na linke Liptovský Mikuláš – Ružomberok to bol pokles až o 31 spojov, naproti tomu na linke Bratislava – Nitra vzrástol počet spojov až o 49 na celkový počet 148 spojov. Ďalej boli najvyťaženejšími linkami spojenia Banská Bystrica – Zvolen (112), Bratislava – Trnava (90), Bratislava – Zvolen (80). Najväčší nárast priemerného počtu spojov zaznamenala vyššie spomínaná štvorica miest Bratislava, Nitra, Trnava a Humenné, ostatné mestá zaznamenali s výnimkou Prešova pokles priemerného počtu spojov. Najväčší priemer počtu spojov má Bratislava (32) a až s výraznejším odstupom

nasledujú Nitra (24), Zvolen (23) a Trnava (20). Najmenší priemer počtu autobusových spojov má Spišská Nová Ves (1), pre toto mesto je oveľa významnejšia vlaková doprava, pretože leží na hlavnom ťahu Bratislava – Žilina – Košice (obr. 2).

Zaujímavé je sledovať zmenu najkratšej cestovnej doby priamymi spojmi medzi vybranými mestami medzi skúmanými rokmi a taktiež rozdiel medzi jazdnými dobami vlakov a diaľkových autobusov na rovnakých spojeniach (pozri tab. 1). V roku 1989 na väčšej časti liniek bola rýchlejšia vlaková doprava ako autobusová, avšak asi na tretine liniek bola rýchlejšia autobusová doprava. V ráde desiatok minút bola rýchlejšia autobusová doprava na linkách z Bratislavy a Trnavy do stredoslovenských miest Zvolen a Banská Bystrica, ale aj na trase Bratislava – Piešťany, Lučenec – Trnava a najviac na trase Bratislava – Humenné. Ďalej bola autobusová doprava výhodnejšia kratšou cestovnou dobou v spojení miest Žilina a Martin s Banskou Bystricou a Zvolenom. Výrazne rýchlejšia bola vlaková doprava na spojeniach medzi mestami severného železničného ťahu, viac ako dvojhodinovú úsporu voči autobusom dosahovali rýchliky na spojeniach Bratislava – Košice (164 minút), Bratislava – Poprad (157 minút), Košice – Piešťany (189 minút), Piešťany – Poprad (135), Košice – Ružomberok (124 minút), Košice – Liptovský Mikuláš (120 minút), pričom na ďalších spojeniach bola táto úspora viac ako hodinová.

V dekáde 1989-1999 sa väčšina cestovných časov na skúmaných vlakových linkách skrátila a to rádovo o niekoľko desiatok minút. Len na pár linkách sa tento čas predĺžil, rádovo v minútach. Skrátene sa dosiahlo hlavne skrátením pobytov v staniach a zavedením vlakov InterCity s menším počtom zastávok a vyššou priemernou cestovnou rýchlosťou, k skráteniu jazdných dôb prispela aj elektrifikácia trate Šurany – Zvolen v deväťdesiatych rokoch. Najvýraznejšie skrátenie jazdných dôb bolo na spojeniach Bratislava – Michalovce (134 minút), Michalovce – Trnava (131 minút), Košice – Trenčín (129 minút), Bratislava – Humenné (126 minút), Michalovce – Piešťany (123 minút) a napr. na spojení Bratislava – Banská Bystrica 99 minút. Zasa na väčšine liniek s oboma druhmi dopravy bola rýchlejšia vlaková, taktiež s viac ako dvojhodinovou úsporou na cestovnom čase, pričom len niekoľko autobusových liniek bolo rýchlejších. Najväčšiu úsporu dosahoval autobus v spojení miest Bratislava a Nitra (37 minút), Bratislava – Považská Bystrica (21 minút), Košice – Michalovce (18 minút) a Topoľčany – Prievidza (18 minút).

V rokoch 1999-2009 došlo k oveľa menej výrazným zmenám v cestovnej dobe vlakov a to rádovo v minútach, či už pozitívne alebo negatívne. Najväčšie skrátenie jazdnej doby sa dosiahlo zvýšením počtu zastavení EuroCity a InterCity vlakov a to konkrétne na spojeniach Bratislava – Spišská Nová Ves (60 minút), Košice – Trnava (55 minút), Poprad – Trnava (48 minút), Trnava – Spišská Nová Ves (36 minút), Považská Bystrica – Spišská Nová Ves (27 minút). Hlavne vplyvom nárastu diaľničnej siete a pôsobením súkromných autobusových dopravcov, ktorý pôsobia na linkách prevažne s menším počtom zastavení došlo k výraznejším poklesom jazdných dôb aj u diaľkových autobusových spojov, len u niektorých jazdná doba narástla. Napriek tomu je v súčasnosti na väčšine spojení, na ktorých premávajú vlaky aj diaľkové autobusové spoje, rýchlejšia autobusová doprava, pričom táto úspora je pomerne významná a s väčšou vzdialenosťou sa zvyšuje rádovo z desiatok minút na hodiny. Železničná doprava prehráva predovšetkým

na spojení Bratislava – Nitra, na ktorom sú autobusy rýchlejšie až o 34 minút. Je to z dôvodu, že na tej trase chýba vhodné vlakové spojenie a taktiež železničná infraštruktúra nedosahuje potrebné parametre aby mohla konkurovať autobusom. Nitra je jediným krajským mestom na Slovensku bez napojenia na elektrifikovanú železnicu vyhovujúcich rýchlostných parametrov. Napriek elektrifikácii trate Zvolen – Banská Bystrica je na linke Bratislava – Banská Bystrica rýchlejšia autobusová doprava s úsporou 15 minút z dôvodu nedostatočných rýchlostných parametrov železničnej trate Šurany – Zvolen.

Tab. 1 Porovnanie cestovných časov priamych vlakových a autobusových spojení medzi vybranými mestami Slovenska v rokoch 1989 a 2009 (v minútach)

	BA	KE	PO	ZA	NR	BB	TT	MT	TN	PP	PD	ZV	PB	NZ	MI	SN	KO	LV	HU	BJ	LM	RK	PN	TO	LC
BA	0	-98	-72	-74	34	15	-13	-92	-64	185	-30	-11	21	-	-16	-	0	-43	-	-	165	116	-28	-29	0
KE	164	0	4	-	-	-13	171	-	-73	-52	-	-10	-	-	15	-51	-	103	-8	-	136	-43	-	-	1
PO	-	-1	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-55	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-39
ZA	-93	-	-	0	-	-23	-85	-6	-25	-44	-	-21	5	-	-76	-88	-	-	-	-	-24	-6	-46	-	-
NR	-	-	-	-	0	-	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BB	51	-36	-	33	-	0	-	-11	-	-	-	-1	-	-	-	-	-	-42	-	-	-	-	-	-	-
TT	-11	-38	-	-78	-	-	0	-69	-40	159	-17	-	-46	-	-	-	-	-	-	-	139	-93	-10	-16	-
MT	-83	-	-	10	-	19	-72	0	-18	-	-	-17	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-42	-	-
TN	-37	107	-	12	-	-	-7	1	0	-26	-	-	6	-	188	186	-	-	-	-	-37	12	-13	-	-
PP	157	-57	-	-1	-	-	-98	-	-52	0	-	-	-15	-	-12	-12	-	-	-	-	-20	-6	153	-	-
PD	-52	-	-	-	-	-	-34	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14	-
ZV	45	-11	-	28	-	2	41	19	-	-	-	0	-	-88	-	-	-	-23	-	-	-	-	-	-	-5
PB	-76	-	-	-10	-	4	-66	-2	0	-67	-	-24	0	-	150	158	-	-	-	-	-45	5	-34	-	-
NZ	-53	-	-	-	-	-	-	-	-45	-	-	-	-	0	-	-	-11	-21	-	-	-	-	-	-	-51
MI	-26	41	-	100	-	-	-	-	-	-27	-	-	-	-	0	-	-	-30	-	-	-61	-67	-	-	-
SN	-	-3	-	-75	-	-	-	-	-95	-8	-	-	-81	-	-	0	-	-	-	-	-58	-58	175	-	-
KO	7	-	-	-	-	-	-	-	-68	-	-	-	-	-9	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-
LV	-23	10	-	-	-	16	-	-	-	-	-	-3	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	2
HU	519	-	-17	-	-	-	-	-	-	-69	-	-	-	-	-8	-	-	-	0	-	-	121	127	-	-
BJ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-
LM	108	120	-	-4	-	-	-88	-	-40	-16	-	-	38	-	-43	-38	-	-	-	-	0	-3	-82	-	-
RK	-95	124	-	-12	-	-	-79	-	-5	-14	-	-	8	-	-24	-49	-	-	-	-	5	0	-76	-	-
PN	82	189	-	-51	-	-	1	-12	-6	135	-	-	-16	-18	-	-87	-20	-	-	-	-76	-76	0	-	-
TO	23	-	-	-	-	-	12	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-
LC	14	-9	-	32	-	-15	57	22	-	-	-	0	-	-	-	-	-	33	-	-	-	-	-	-	0
	1989																								
	2009																								

Vysvetlenie: BA-KE -164 → cestovný čas vlaku z Bratislavy do Košíc je o 164 minút kratší ako pri autobuse

Pramene: Cestovný poriadok medzinárodných a diaľkových autobusových liniek ČSSR 1988/89, Cestovný poriadok medzinárodných a diaľkových autobusových liniek 2008/2009, Cestovný poriadok ČSD 1988/1989, Cestovný poriadok ŽSR 2008/2009

ZÁVER

Zdá sa, že na Slovensku sa v období 1989 - 2009 v zásade upevnil model rozdelenia priestoru štátu medzi sever, ktorý je obsluhovaný diaľkovou vlakovou, ako i priestorovo flexibilnou diaľkovou autobusovou dopravou, a juh s výraznou dominanciou diaľkových autobusových spojov. Vo všeobecnosti má autobusová doprava omnoho rovnomernejšie pokrytie. V konkurencii medzi oboma segmentmi diaľkovej dopravy z hľadiska časovej dostupnosti sa výhody železnice prejavujú prakticky len v prípade miest ležiacich pozdĺž dvojkol'ajného a plne elektrifikovaného severného železničného koridoru Bratislava – Žilina – Poprad – Košice, kde diaľková vlaková doprava ponúka spravidla rýchlejšiu prepravu a v období 1989 – 2009 ponúkla tiež niektoré nové možnosti cestovania (vlak IC, EC), ktoré časy cestovania medzi niektorými mestami ešte výraznejšia skrátili.

Príspevok vznikol za podpory grantu Univerzity Komenského č. UK/294/2009 a grantovej agentúry VEGA na základe zmluvy č. 1/0255/08.

Táto práca bola tiež podporovaná Agentúrou na podporu výskumu a vývoja na základe zmluvy č. APVV-0579-07.

PRAMENE:

- [1] Cestovný poriadok ČSD 1988/89
- [2] Cestovný poriadok medzinárodných a diaľkových autobusových liniek ČSSR 1988/89, ČSAD
- [3] Cestovný poriadok 2008/2009 - Elektronický informačný systém ŽSR – Elis, ŽSR, Železničné telekomunikácie
- [4] Cestovný poriadok 1999/2000 - Elektronický jízdní řád Českých drah – IdosWin, ČD, DATIS, o. z.
- [5] Cestovný poriadok pravidelnej autobusovej dopravy, Medzinárodné a diaľkové linky Slovenská republika 1999-2000, SAD Zvolen
- [6] Cestovný poriadok medzinárodných a diaľkových autobusových liniek 2008/2009 - www.busy.sk

- [7] HORŇÁK, M. (2004): Rozmiestnenie obyvateľstva vzhľadom k železničnej sieti SR ako jeden z argumentov pre podporu rozvoja osobnej železničnej dopravy. In: Acta Facultatis Rerum Nat. Univ. Comen., Geographica 45, Bratislava, pp. 27-37.
- [8] HORŇÁK, M. (2005): Priestorové rozdiely v dostupnosti siete pravidelnej diaľkovej osobnej dopravy na území Slovenska. In: Geografie XVI, Geografické aspekty stredoevropského priestoru, ed.: H. Svatoňová, Masarykova univerzita, Brno, pp. 211-221, ISBN: 80-210-3759-8
- [9] KRAFT, S., VANČURA, M. (2008): Prostorová analýza konkurencieschopnosti železniční dopravy v České republice z hlediska časové efektivity. In: Kvizda, M., Tomeš, Z. (eds.): Konkurencieschopnost a konkurence v železniční dopravě – ekonomické a regionální aspekty regulace konkurenčního prostředí, zborník příspěvků Seminár Telč 2008. pp. 108-121. ISBN 978-80-7399-557-7
- [10] KVĚTOŇ, V., MARADA, M. (2008): Změny dopravních vztahů mezi krajskými městy v letech 2001-2008 na příkladu veřejné hromadné dopravy. In: Kvizda, M., Tomeš, Z. (eds.): Konkurencieschopnost a konkurence v železniční dopravě – ekonomické a regionální aspekty regulace konkurenčního prostředí, zborník příspěvků Seminár Telč 2008. pp. 123-131. ISBN 978-80-7399-557-7
- [11] MARADA, M. (2008): Vertikální a horizontální dopravní poloha středisek osídlení Česka. In: Kraft, S., Mičková, K., Rypl, J., Švec, P., Vančura, M.: Česká geografie v evropském prostoru, zborník z XXI. zjazdu ČGS, Pedagogická fakulta, Jihočeská univerzita, České Budějovice, pp. 169-174.
- [12] MICHNIAK, D. (2006): Accessibility of the Railway Network in Slovakia. In: In Komornicki, T., Czapiewski, K. eds. Regional Periphery in Central and Eastern Europe, Europa XXI, 15, IGI PZ PAN, Warszawa, pp.51-61. ISSN 1429-7132
- [13] SEIDENGLANZ, D. (2006): Železnice v Evropě a evropská dopravní politika. Masarykova univerzita, Brno, 82 p. ISBN 80-210-4221-4
- [14] SZÉKELY, V. (2004): Priame dopravné prepojenia okresných miest Slovenska. In: Prace Komisji Geografii Komunikacji Polskiego Towarzystwa Geograficznego, tom X, Warszawa-Rzeszów, pp. 281-302. ISSN 1426-5915