

UNIVERZITA KOMENSKÉHO V BRATISLAVE
PRÍRODOVEDECKÁ FAKULTA

Evidenčné číslo

DOPRAVNÁ OBSLUŽNOSŤ REGIÓNU MALACKY
NA LOKÁLNEJ ÚROVNI

Diplomová práca

Študijný program: Humánna geografia a demografia v štátnej správe a samospráve

Študijný odbor: 4.1.35 Geografia

Školiace pracovisko: Katedra humánnej geografie a demogeografie

Školiteľ: Mgr. Marcel Horňák, PhD.

Bratislava 2011

Bc. Tomáš Šimko

Prehlásenie

Čestne prehlasujem, že som predloženú diplomovú prácu spracoval samostatne s použitím uvedenej literatúry a ďalších informačných zdrojov.

V Bratislave 28. 4. 2011

.....

podpis autora práce

Pod'akovanie

Chcel by som sa poďakovať predovšetkým vedúcemu práce, Mgr. Marcelovi Horňákovi PhD., za odborné vedenie a cenné rady. Osobitná vďaka patrí mojej priateľke, rodine a mojím najbližším za ich trpezlivosť a psychickú podporu.

Abstrakt

Tomáš Šimko : Dopravná obslužnosť regiónu Malacky na lokálnej úrovni.

Univerzita Komenského v Bratislave, Prírodovedecká fakulta, Katedra humánnej geografie a demografie

Diplomová práca, 86 strán, 2011.

Táto práca sa zaoberá hodnotením a bližším pohľadom na problematiku dopravy a dopravenej obslužnosti na lokálnej úrovni vybraného regiónu, v našom prípade ide o okres Malacky. Prvá časť práce je venovaná bližšiemu popisu a charakteristike sledovaného okresu ako aj jeho geografickej polohy, ďalej spracovaniu odbornej literatúry a materiálov, ktoré sú tematicky zamerané na dopravu, infraštruktúru a hlavne na dopravnú obslužnosť. V práci sa venujeme vývoju počtu obyvateľov ako aj vývoju počtu bytov v obciach okresu Malacky za roky 2001 a 2009. Jadro práce sa zaoberá analýzou, hodnotením a vývojom dopravnej obslužnosti obcí z hľadiska verejnej hromadnej dopravy a tiež vzťahom k vybraným parametrom. Hlavným ťažiskom pre našu prácu sú porovnania v dopravnej obslužnosti okresu za vybrané roky 2001 a 2011 a zistenie vplyvu nárastu počtu obyvateľov a bytov na nárast intenzity obslužnosti obcí. V záverečnej časti je zhodnotený vývoj intenzity obslužnosti obcí verejnou hromadnou dopravou v jednotlivých obciach okresu Malacky za roky 2001 a 2011.

Kľúčové slová: Doprava, Verejná doprava, Dopravná obslužnosť, Vývoj počtu obyvateľov, Vývoj počtu domov, Úroveň dopravného spojenia, Obslužnosť obcí okresu, Zmeny v dopravnej obslužnosti.

Abstract

Tomáš Šimko: Transport serviceability in Malacky region on the local level.

Comenius University in Bratislava, Faculty of Natural Science, Department of Human Geography and Demography
graduation theses, 86 pages, 2011

This work deals with the assessment and insight into the issues of transport, transport service at the local level of the selected region, in our case to the district Malacky. The first part is devoted to a closer description of the characteristics of the examined district as well as its geographic location, further processing of literature and materials devoted to the transport infrastructure and especially the transport service. In this work we will look at the development of population and development of housing in municipalities of Malacky for the years 2001 and 2009. The core work is focused on analysis, evaluation and development of community transport service in terms of public transport and also the relationship of selected parameters. The main focus of our work is a comparison of transport service in the county for selected years 2001 and 2011 and determine the impact of population growth and housing to increase the intensity of serviceability municipalities. In the final part, is evaluated the serviceability assessment of the development effort of municipalities on public transport each of Malacky municipalities for the years 2001 and 2011.

Keywords: Transport, Public Transport, transport services, evolution of population, evolution of the home, level of transport links, accessibility communities in the district, changes in transport service.

OBSAH

Zoznam tabuliek	10
Zoznam grafov a máp.....	12
Úvod.....	14
1. Zhodnotenie použitej literatúry.....	16
2. Teoretické východiská práce.....	18
2.1 Základne pojmy z geografie dopravy vo vzťahu k riešenej problematike.....	18
2.2 Členenie dopravy.....	22
2.3 Definícia verejnej osobnej dopravy.....	23
2.4 Definícia dopravnej obslužnosti.....	25
2.5 Dopravná dostupnosť ako kritérium kvality verejnej osobnej dopravy.....	27
2.6 Časová dostupnosť obce.....	27
3. Metodika práce.....	29
4. Popis a geografická poloha regiónu Malacky.....	31
4.1 Vývoj počtu obyvateľov v obciach v okrese Malacky v rokoch 2001 a 2009.....	32
4.1.2. Zhodnotenie vývoja počtu obyvateľov obciach v okrese Malacky	33
4.2 Vývoj počtu bytov v obciach v okrese Malacky v rokoch 2001 a 2009.....	36
4.2.2 Zhodnotenie vývoja počtu bytov v obciach v okrese Malacky.....	37
4.3 Zhodnotenie dopravenej vybavenosti obcí v okrese Malacky.....	39
5. Úroveň obslužnosti verejnou dopravou v obciach okresu Malacky v roku 2001.....	45
5.1 Obslužnosť obcí v okrese Malacky autobusovou dopravou v roku 2001.....	45
5.2 Obslužnosť obcí v okrese Malacky železničnou dopravou v roku 2001.....	47
5.3 Celková obslužnosť obcí v okrese Malacky v roku 2001.....	48
5.3.1 Obslužnosť obcí v okrese Malacky autobusovou a železničnou dopravou v roku 2001.....	50
5.3.2 Obslužnosť obcí v okrese Malacky za jednotlivé druhy dopravy v roku 2001.....	52

6. Úroveň obslužnosti verejnou dopravou v obciach okresu Malacky v roku 2011.....	53
6.1 Obslužnosť obcí v okrese Malacky autobusovou dopravou v roku 2011.....	53
6.2 Obslužnosť obcí v okrese Malacky železničnou dopravou v roku 2011.....	55
6.3 Celková obslužnosť obcí v okrese Malacky v roku 2011.....	56
6.3.1 Obslužnosť obcí v okrese Malacky autobusovou a železničnou dopravou v roku 2011.....	58
6.3.2 Obslužnosť obcí v okrese Malacky za jednotlivé druhy dopravy v roku 2011.....	60
7. Úrovne obslužnosti verejnou dopravou v obciach okresu Malacky v období rokov 2001 a 2011.....	62
7.1 Obslužnosť obcí v okrese Malacky autobusovou dopravou za roky 2001 a 2011	62
7.2 Obslužnosť obcí v okrese Malacky železničnou dopravou za roky 2001 a 2011.....	65
7.3 Celková obslužnosť obcí v okrese Malacky za roky 2001 a 2011.....	67
7.4 Vývoj obslužnosti obcí v okrese Malacky za roky 2001 a 2011.....	69
8. Zhodnotenie vývoja úrovne obslužnosti obcí okresu Malacky so zreteľom na vybrané ukazovatele rastu obcí	71
8.1 Index rastu počtu obyvateľov obcí okresu Malacky za obdobie rokov 2001 a 2009.....	72
8.2 Index rastu bytového fondu obcí okresu Malacky za obdobie rokov 2001 a 2009.....	74
8.3 Index rastu všetkých spojov zastavujúcich v obciach okresu Malacky za obdobie rokov 2001 a 2011.....	76
8.4 Zhodnotenie dopravnej obslužnosti v obciach v okrese Malacky.....	78
Záver.....	81
Summary.....	83
Zoznam použitej literatúry.....	85

Zoznam tabuliek

Tabuľka č. 1: Počet obyvateľov v obciach v okrese Malacky v rokoch 2001 a 2009

Tabuľka č. 2: Počet bytov v obciach v okrese Malacky v rokoch 2001 a 2009

Tabuľka č. 3: Obce so železničným a aj autobusovým spojením v okrese Malacky

Tabuľka č. 4: Obce len s autobusovým spojením v okrese Malacky

Tabuľka č. 5: Počet autobusových spojení zastavujúcich v obciach okresu Malacky v roku 2001

Tabuľka č. 6: Počet železničných spojení zastavujúcich v obciach v okrese Malacky v roku 2001

Tabuľka č. 7: Absolútny počet spojov zastavujúcich v obciach v okrese Malacky v roku 2001

Tabuľka č. 8: Počet autobusových a železničných spojení zastavujúcich v obciach v okrese Malacky v roku 2001

Tabuľka č. 9: Podiel všetkých spojov v obciach v okrese Malacky v roku 2001 za jednotlivé druhy dopravy

Tabuľka č. 10: Počet autobusových spojení zastavujúcich v obciach v okrese Malacky v roku 2011

Tabuľka č. 11: Počet železničných spojení zastavujúcich v obciach v okrese Malacky v roku 2011

Tabuľka č. 12: Absolútny počet spojov zastavujúcich v obciach v okrese Malacky v roku 2011

Tabuľka č. 13: Počet autobusových a železničných spojení zastavujúcich v obciach v okrese Malacky v roku 2011

Tabuľka č. 14: Podiel všetkých spojov v obciach v okrese Malacky v roku 2011 za jednotlivé druhy dopravy

Tabuľka č. 15: Počet autobusových spojení zastavujúcich v obciach v okrese Malacky v rokoch 2001 a 2011

Tabuľka č. 16: Počet železničných spojení zastavujúcich v obciach v okrese Malacky v rokoch 2001 a 2011

Tabuľka č. 17: Počet všetkých spojov zastavujúcich v obciach v okrese Malacky v rokoch 2001 a 2011

Tabuľka č. 18: Vývoj počtu autobusových a železničných spojov zastavujúcich v obciach v okrese Malacky v rokoch 2001 a 2011

Tabuľka č. 19: Vývoj počtu obyvateľov v obciach v okrese Malacky v rokoch 2001 a 2009 s indexami rastu

Tabuľka č. 20: Vývoj počtu bytov v obciach v okrese Malacky v rokoch 2001 a 2009 s indexami rastu

Tabuľka č. 21: Vývoj počtu všetkých spojov zastavujúcich v obciach v okrese Malacky za roky 2001 - 2011s indexami rastu

Tabuľka č. 22: Zhodnotenie dopravnej obslužnosti obcí v okrese Malacky

Zoznam grafov a máp

Graf č. 1: Vývoj počtu obyvateľov v obciach okresu Malacky v rokoch 2001 a 2009

Graf č. 2: Vývoj počtu bytov v obciach okresu Malacky v rokoch 2001 a 2009

Graf č. 3: Zhodnotenie dopravnej vybavenosti obcí v okrese Malacky

Graf č. 4: Obce v okrese Malacky z hľadiska vybavenosti so železničným spojením

Graf č. 5: Počet obyvateľov v obciach okresu Malacky z hľadiska železničného spojenia v roku 2001

Graf č. 6: Počet obyvateľov v obciach okresu Malacky z hľadiska železničného spojenia v roku 2009

Graf č. 7: Počet bytov v obciach okresu Malacky z hľadiska železničného spojenia v roku 2001

Graf č. 8: Počet bytov v obciach okresu Malacky z hľadiska železničného spojenia v roku 2009

Graf č. 9: Počet autobusových spojov zastavujúcich v obciach v okrese Malacky v roku 2001

Graf č. 10: Počet železničných spojov zastavujúcich v obciach v okrese Malacky v roku 2001

Graf č. 11: Počet všetkých spojov zastavujúcich v obciach v okrese Malacky v roku 2001

Graf č. 12: Počet autobusových a železničných spojov zastavujúcich v obciach v okrese Malacky v roku 2001

Graf č. 13: Podiel všetkých spojov v obciach v okrese Malacky v roku 2001 za jednotlivé druhy dopravy

Graf č. 14: Počet autobusových spojov zastavujúcich v obciach v okrese Malacky v roku 2011

Graf č. 15: Počet železničných spojov zastavujúcich v obciach v okrese Malacky v roku 2011

Graf č. 16: Počet všetkých spojov zastavujúcich v obciach v okrese Malacky v roku 2011

Graf č. 17: Počet autobusových a železničných spojov zastavujúcich v obciach v okrese Malacky v roku 2011

Graf č. 18: Podiel všetkých spojov v obciach v okrese Malacky v roku 2011 za jednotlivé druhy dopravy

Graf č. 19: Vývoj počtu autobusových spojov zastavujúcich v obciach v okrese Malacky v rokoch 2001 a 2011

Graf č. 20: Vývoj počtu železničných spojov zastavujúcich v obciach v okrese Malacky v rokoch 2001 a 2011

Graf č. 21: Vývoj počtu všetkých spojov zastavujúcich v obciach v okrese Malacky v rokoch 2001 a 2011

Graf č. 22: Vývoj počtu autobusových a železničných spojení v obciach v okrese Malacky v rokoch 2001 a 2011

Mapa č. 1: Index rastu počtu obyvateľov obcí okresu Malacky za obdobie rokov 2001 - 2009

Mapa č 2: Index rastu bytového fondu obcí okresu Malacky za obdobie rokov 2001- 2009

Mapa č. 3: Index rastu všetkých spojov zastavujúcich v obciach okresu Malacky za obdobie rokov 2001 – 2011

Úvod

Doprava patrí k základným odvetviám, ktoré výrazne ovplyvňujú sociálno-ekonomický rozvoj a rast životnej úrovne obyvateľstva a je odzrkadlením vyspelosti štátu alebo regiónu ako takého. Postupne sa prehĺbujúca územná diferenciácia a funkčná špecializácia vyvolávajú zvýšené nároky na kvalitu súčasnej dopravy a spojov (Marada, 2003). Narastajúci počet interakcií medzi geografickými lokalitami a rastúcou rýchlosťou pohybu v priestore patrí k sprievodným javom globalizácie (Branický, 1999). Súčasne, doprava tým, že umožňuje výmenu osôb, tovaru a informácií medzi rôznymi miestami, umožňuje vo svojom dôsledku efektívneho fungovanie sídelného systému. Pre trvalú udržateľnosť vidieckeho priestoru je preto dôležitou témou zaistenie jeho kvalitnej dopravnej dostupnosti a dopravnej obslužnosti (Seidenglanz, Krejčí, 2006). Verejná osobná (hromadná) doprava má charakter služby a predstavuje službu obyvateľstvu, ktorej hlavnou úlohou je uspokojovanie potrieb obyvateľstva v oblasti prepravy do zamestnania, škôl, úradov, zdravotníckych zariadení a pod. (Dicová, Ondruš, 2010). Poskytovanie uvedených služieb obyvateľstvu môžeme na území Slovenska zaznamenávať od rozvoja železnice.

Železničná doprava na Slovensku má svoje začiatky v prvej polovici 19. storočia. V priebehu 19. storočia a začiatkom 20. storočia sa stala vedúcim odvetvím dopravy a prebrala na seba rozhodujúci podiel prepráv v nákladnej i osobnej doprave. Do druhej svetovej vojny železničná doprava, striedavo, podľa regiónov s menšími alebo väčšími úspechmi odolávala tlaku automobilovej a leteckej dopravy a udržiavala si pozíciu vedúceho druhu dopravy. Od konca druhej svetovej vojny však začal význam železničnej dopravy klesať (Korec, Horňák, 1997).

Po druhej svetovej vojne nastalo na Slovensku obdobie automobilizácie, ktoré zapríčinilo prudký rozvoj cestnej siete na našom území. S rozvojom autobusovej a neskôr individuálnej automobilovej doprave nastal veľký pokles v železničnej doprave na miestnej a regionálnej úrovni. Cestná resp. autobusová doprava prebrala dominantné postavenie a v súčasnej dobe môžeme povedať, že každá obec na Slovensku má z tejto stránky zabezpečenú dopravnú obslužnosť, spojenie a napojenie na okresné mesto resp. spádovú obec. To však neplatí u železničnej dopravy, ktorá nezabezpečuje dopravnú obslužnosť priamo každej obce SR a to z pochopiteľných, či už prírodných, geografických alebo demografických dôvodov.

Cieľom diplomovej práce je analyzovať a zhodnotiť: vzťah medzi kvalitou obslužnosti verejnou dopravou a vybranými veľkostnými parametrami obcí (počet obyvateľov a počet bytov) a zmeny v intenzite verejnej dopravy v okrese Malacky a tiež zhodnotiť dopravnú obslužnosť okresu Malacky vo vybranom období rokov 2001, 2009 a 2011. Takéto skúmanie nepokladáme za samoučelné, naopak, je podľa nás veľmi dôležité, pretože sa dotýka kvality života občanov. Pri kvalite života ide o mieru nezamestnanosti, priemerné platy, dostupnosť služieb, hustotu cestnej premávky, dopravnú obslužnosť, počet parkovacích miest a pod. (Ježková, 2006). Všeobecný systém regiónov NUTS bol stanovený za účelom tvorby regionálnej štatistiky, pre potreby sociálno-ekonomických analýz teritoriálnych jednotiek rôznej hierarchickej úrovne (Rajčáková 2009). Naša diplomová práca sa zaoberá lokálnou úrovňou čiže NUTS 4 a NUTS 5.

1. Zhodnotenie použitej literatúry

V procese spracovania našej diplomovej práce boli použité poznatky a informácie z knižných publikácií prevažne geografov (Brinke, 1999), (Korec, 1989), ktorých materiály sú zamerané na charakteristiku a definovanie Geografie dopravy, ktorá je súčasťou Ekonomickej geografie. Uvedené práce podrobne rozoberajú dopravu, vývoj dopravy, jej členenie a taktiež obsahujú veľké množstvo základných termínov, ktoré sme pokladali za potrebné bližšie objasniť, nakoľko budú v ďalšej časti práci použité.

Využili sme taktiež aj články z rôznych odborných časopisov, ktoré sa venujú problematike dopravy ako napríklad časopis *Železničná doprava a logistika*, kde sme sa motivovali autormi ako napríklad (Dicová, Ondruš, 2010), ktorí opisovali rozvoj verejnej osobnej dopravy na Slovensku. Jednotlivé teoretické charakteristiky či už verejnej dopravy alebo dopravnej obslužnosti sme prevzali od autorky (Lokšová, 2006). V časopise *Železničná doprava a logistika* sa venovali autori (Gašparík, Kendra, Márton, Šulko, 2011) aj riešeniu resp. neriešeniu koncepcie verejnej osobnej železničnej dopravy. Verejnej osobnej doprave v regiónoch sa venoval (Surovec, 2002) v článku časopisu *Komunikácie*, ktorý o. i. charakterizoval aj dopravnú obslužnosť z jednotlivých hľadísk.

Vo veľkom množstve sme sa v našej diplomovej práci inšpirovali aj prácami českých geografov, konkrétne z Masarykovej univerzity v Brne. Napríklad (Seidenglanz, Krajčí, 2006) opisovali dopravu vo vidieckom priestore, kde sa zaoberali významom dopravnej obslužnosti v rozvoji vidieckych oblastí. Ďalej sme boli inšpirovaný článkami českých geografov (Marada, Květoň, Vondráčková, 2006), ktorí sa venovali hlavne železničnej doprave ako jednému z faktorov regionálneho rozvoja.

Pre potreby získania údajov o počte obyvateľov ako aj počte bytov v jednotlivých obciach nami sledovaného regiónu Malacky sme zhromažďovali údaje jednak z oficiálnej stránky Štatistického úradu SR, ako aj individuálnou návštevou a konzultáciami s jeho zamestnancami.

Ku kapitolám, ktoré boli venované intenzite dopravných spojení v okrese Malacky verejnou autobusovou ako aj železničnou dopravou boli ako zdroj použité cestovne poriadky. Konkrétne išlo o cestovné poriadky Slovenskej autobusovej dopravy pre roky

2001 a 2011 ako aj cestovné poriadky Železníc Slovenskej republiky taktiež za roky 2001 a 2011.

Po vyhodnotení cestovných poriadkov boli získané údaje a hodnoty použité na vytvorenie tabuliek, grafov a neskôr aj na výpočet indexu, ako aj záverečného mapového vyjadrenia.

2. Teoretické východiská práce

V diplomovej práci je použitých množstvo odborných výrazov, teoretických pojmov ako aj základné terminológie používané v geografii dopravy. Boli čerpané a prevzaté z odbornej literatúry, od autorov, ktorí sa venujú resp. venovali ekonomickej geografii, ktorej súčasťou je aj geografia dopravy. Medzi týchto autorov patria geografi ako napríklad Brinke, Korec, Lokšová, atď.

2.1 Základné pojmy z geografie dopravy vo vzťahu k riešenej problematike

Bližšie uvádzame odborné termíny, ktoré sú v práci použité a ktoré pokladáme za potrebné bližšie definovať a objasniť:.

Dopravná cesta:

Oddelený pás pozemnej plochy, podpovrchového, podzemného alebo vzdušného priestoru používaného v doprave, ktorý je na tento účel vhodne upravený. V našej literatúre sa termínom cesta označuje aj pás pozemnej plochy upravený na bezkoľajovú dopravu. Na dopravu sa využívajú automobily, autobusy, kónské poľahy a iné. Za správny môžeme považovať aj termín cesta (ako cestná komunikácia), aj termíny letecká cesta, riečna cesta a iné (Korec, 1989).

Dopravnými cestami sú teda cesty nižšej triedy, cesty vyšších tried, železničné trate, vnútrozemské vodné cesty prirodzené aj umelé (Brinke, 1999).

Dopravná línia:

Je to smerové, miestopisné, prípadne polohopisné vytýčenie dopravnej cesty, spojené s konkrétnym druhom dopravy pri využití danej dopravnej cesty (Korec, 1989).

Súbor dopravných línií:

Týmto pojmom označujeme viacero dopravných línií, ktoré spájajú určité miesta a vytvárajú dopravný koridor (Korec, 1989).

Dopravná linka:

Predstavuje prepravné spojenie, ktorým sa zabezpečuje prepravná obsluha určitých miest. O dopravnej linke už hovoríme v súvislosti s konkrétnym druhom dopravy napr. autobusová linka Bratislava – Malacky (Korec, 1989).

Dopravnú linku v okrese predstavujú predovšetkým autobusové dopravné linky.

Dopravný spoj:

Rozumieme tým prepravné spojenie určené cestovným poriadkom, alebo inak časovo a miestne určené jednotlivé prepravné spojenie medzi určitými miestami v rámci pravidelnej prepravnej obsluhy týchto miest. V tejto súvislosti pokladáme za potrebné upozorniť na rozdiely medzi pojmami dopravný bod, dopravná križovatka a dopravný uzol (Korec, 1989). Pri spracovaní našej analýzy sme si zvolili spoje a ich početnosť (frekvenciu) ako jeden z hlavných ukazovateľov, ktorý nám ukazuje na kvalitu dopravnej obslužnosti skúmaného okresu a to ako celku, tak aj jeho jednotlivých častí, reprezentovaných obcami.

Dopravný bod:

Je taký bod na dopravnej ceste, na ktorom sa uskutočňuje v nákladnej doprave nakladanie alebo vykladanie tovaru, v osobnej doprave nástup alebo výstup cestujúcich. Podľa jednotlivých druhov dopravy hovoríme o železničnej stanici, letisku, prístave a autobusovej zastávke.

Dopravná križovatka:

Tento pojem označuje miesto, kde sa stretávajú najmenej tri dopravné línie, pričom v mieste stretávania môže alebo nemusí prichádzať k nástupu alebo výstupu cestujúcich alebo k nakladaniu a vykladaniu tovaru. Ak sa v mieste stretávajú dopravné línie jedného druhu dopravy hovoríme o železničnej križovatke, cestnej križovatke a pod., ak sa stretávajú línie viacerých dopráv, používame termín dopravná križovatka (Korec,1989).

Dopravný uzol:

Na území niektorých sídiel sa vplyvom polohy alebo hospodárskeho vývoja vytvorilo zoskupenie viacerých križovatiek a dopravných bodov. Takéto zoskupenie križovatiek a bodov vytvára dopravný uzol. Podobne ako pri križovatkách, aj tu môžeme hovoriť o železničnom uzle, leteckom alebo dopravne všeobecne (Korec,1989). Najdôležitejším dopravným uzlom okresu Malacky je jeho okresné mesto, kde sa zbiehajú všetky dôležité komunikácie (cestné, diaľničné, železničné).

Dopravná sieť:

Dopravná sieť je často používaným termínom a rozumieme pod ním súhrn dopravných ciest jedného, viacerých alebo všetkých druhov dopravy a tiež dopravných bodov, križovatiek a uzlov na danom území. Ak nás zaujíma len železničná doprava, hovoríme o železničnej sieti, ak cestná doprava o cestnej sieti a pod. (Korec, 1989). Brinke dopravnú sieť charakterizoval ako sústavu vzájomne prepojených dopravných ciest (komunikácií) a uzlov a rozdeľoval ich na dve skupiny: siete, ktoré sa skladajú z komunikácií, uzlov a bodov rovnakého druhu a siete, ktoré sa skladajú z komunikácií, uzlov a bodov rôzneho druhu. (Korec, 1989).

Jednotlivé dopravné cesty v okrese Malacky vytvárajú dopravnú sieť. V našej práci je pozornosť orientovaná v sledovanom okrese na autobusovú a železničnú dopravnú sieť.

Prepravná vzdialenosť:

Je to dĺžka dopravnej cesty z miesta nástupu do miesta výstupu cestujúcich, alebo z miesta nakladania do miesta vykladania tovaru. V prácach z geografie dopravy sa často stretávame s terminologickou dualitou, dopravný-prepravný. Ekonomika dopravy toto zdôvodňuje tým, že dopravou je aj premiestňovanie prázdnych vozidiel, zatiaľ čo preprava označuje premiestňovanie osôb a tovaru (Korec, 1989). V našej práci sa venujeme preprave osôb v okrese Malacky verejnou dopravou (Korec, 1989).

Objem prepravy:

Označujeme ním súčet počtu osôb alebo hmotnosti nákladu v určitom časovom období (Korec, 1989).

Prepravná práca:

Je to preprava určitého počtu osôb alebo hmotnosti nákladu na určitú vzdialenosť - jej jednotkou v osobnej doprave je osobokilometer, v nákladnej je to tonokilometer (Brinke, 1999).

Mobilita, hybnosť obyvateľstva:

Vyjadruje celkový počet jazd pripadajúcich ročne na jedného obyvateľa určitej oblasti. Tento ukazovateľ zahŕňa všetky cesty vrátane mestských a prímestských (kyvadlových, ktorých je najviac). Obvykle sa udáva za každý druh dopravy zvlášť (Brinke, 1999).

Konektivita dopravnej siete:

Týmto termínom označujeme stupeň prepojenia uzlov v sieti. Obecne platí, že čím vyššia konektivita, tým vyšší počet vzájomných spojení majú uzly siete a doprava je teda rýchlejšia a výkonnejšia. Stupeň konektivity je predovšetkým ovplyvňovaný stupňom ekonomického rozvoja daného územia (Brinke, 1999).

Intenzita dopravy:

Pod týmto pojmom rozumieme ukazovateľ, ktorý vyjadruje množstvo dopravných spojov medzi uzlami a počet zastavujúcich spojov v dopravných bodoch všetkých typov dopravy, ktoré obsluhujú vymedzené územie v priebehu 24 hodín.

Intenzitu dopravy v okrese Malacky budeme podrobne analyzovať v tejto práci, kde predložíme jej rozdelenie na jednotlivé typy a opisovať jej vývoj za roky 2001 a 2011 a to za bežný pracovný deň.

2. 2 Členenie dopravy

Členenie dopravy na jednotlivé druhy môžeme realizovať podľa rôznych kritérií. Fakt, že doprava je predmetom štúdia viacerých vedných disciplín sa odrazil okrem iného aj na nejednotnosti používaných termínov. Pri hodnotení jednotlivých druhov dopravy je potom dôležité poznať kritérium, podľa ktorého sme dopravu rozdelili a poznať druhy dopravy, na ktoré sa doprava podľa tohto kritéria delí (Korec, 1989).

Z hľadiska členenia dopravy podľa Geosfér sa v našej práci budeme zaoberať len pevninskou dopravou.

V geografii sa najčastejšie stretávame s delením dopravy podľa kritéria druhu použitej dopravnej cesty. V súlade so zameraním našej práce sa v ďalšej časti budeme venovať železničnej a cestnej doprave na sledovanom území.

Z hľadiska členenia dopravy podľa premetu prepravy sa v práci venujeme len osobnej doprave, ktorej účelom je premiestňovanie osôb a ich batožiny.

Podľa kritéria členenia dopravy z hľadiska miestneho rozsahu prepravy hovoríme v našej práci len o vnútroštátnej doprave, konkrétne sledujeme vnútrooblastnú a medzioblastnú dopravu v okrese Malacky.

Ďalším členením dopravy je kritérium podľa pravidelnosti, pričom v našej práci venujeme pozornosť len pravidelnej doprave, ktorá sa opakuje medzi rovnakými miestami v rovnakom čase.

Z hľadiska delenia dopravy podľa uspokojovania dopravných potrieb v práci hovoríme iba o verejnej doprave, ktorá je prístupná každému za jednotne platných, prípadne osobitne dohodnutých podmienok.

2. 3 Definícia verejnej osobnej dopravy

Verejná osobná doprava predstavuje dôležitý socio-ekonomický prvok prostredia, v ktorom pôsobí. Má charakter služby obyvateľstvu a jej ťažisková úloha spočíva v uspokojovaní jeho každodenných požiadaviek. Ide o prepravu - cesty do zamestnania, škôl, úradov do zdravotníckych zariadení a pod. (Lokšová, 2006). Z funkčného hľadiska je hromadná – verejná osobná doprava organizovaná tak, aby zaisťovala cesty rôzneho druhu, avšak s dôrazom na pravidelne opakujúce sa cesty (t. j. ide o zabezpečenie dochádzky do škôl a do zamestnania (Seidenglanz, Krejčí, 2006). Nie je to však len táto jedna stránka. Rozhodne je tu aj územné hľadisko, čo je všeobecná schopnosť verejnej osobnej dopravy obsluhovať celé územie a tiež schopnosť odrážať prostredníctvom svojho priestorového usporiadania reálne existujúcu diferenciáciu socioekonomickej sféry, t. j. skutočné rozloženie socioekonomických činností v geografickom priestore (Seidenglanz, Krejčí, 2006), teda v našom prípade okres Malacky, ktorý je predmetom nášho skúmania.

Na tejto úlohe sa v podmienkach Slovenska rozhodujúcou mierou podieľa osobná autobusová a železničná doprava, v rámci ktorej má v dopravnej obsluhu mestských aglomerácií a miest nezastupiteľné postavenie prímestská autobusová a železničná doprava a mestská hromadná doprava (Dicová, Ondruš 2010). Možno konštatovať, že charakteristickým znakom súčasných slovenských regiónov je výrazná a neustále sa prehĺbujúca priestorová diferenciácia v ich sociálno – ekonomickej úrovni (Madzinová, Tej, 2006). Podniky verejnej osobnej dopravy sa však nachádzajú v zložitej finančnej situácii, spôsobenej neustálym poklesom frekvencie cestujúcich, ktorý za posledných 15 rokov predstavoval u železničnej dopravy 29% a autobusovej dopravy 6% pokles (Lokšová, 2006).

Pre súčasný stav osobnej železničnej dopravy na Slovensku sú príznačné viaceré okruhy problémov. Z pohľadu cestujúceho je ponuka vlakových spojov a prípojov podľa cestovného poriadku nedostatočná, spojenia sa sústreďujú na špičkové hodiny, v iných časoch sú veľké odstupy medzi vlakovými spojmi, zhoršujúca sa prípojovosť a nadväznosť vlakov medzi sebou, nedarí sa konštruovať prípoje i po redukcii osobnej dopravy v roku 2003, na časti vlakových spojov je nasadzovaný pomerne zastaraný vozidlový park, nízka cestovná rýchlosť (Gašparík, Kendra, Márton, Šulko, 2011).

V tejto súvislosti sa dá uviesť, že dopravná poloha menších sídiel ležiacich na významnom dopravnom ťahu môže byť výrazne lepšia ako je ich regionálny význam.

Toto je osobitne prípad železničných tratí, ktorých vznik vychádzal z ekonomických potrieb v dobe industrializácie. Železničná sieť je podstatne redšia ako je cestná sieť a je dlhodobo stabilizovaná (Marada, 2006).

2. 4 Definícia dopravnej obslužnosti

Dopravná obslužnosť je schopnosť verejnej osobnej dopravy ponúknuť príležitosť pre dopravné spojenie ľudí žijúcich v regióne so spádovým alebo okresným mestom. Dopravná obslužnosť je hodnotená z 3 hľadísk (Surovec, 2002).

1. čas - odchody spojov, časová dostupnosť s použitím verejnej dopravy,
2. priestor - pešia vzdialenosť k najbližšej zastávke verejnej dopravy,
3. kapacita - ponuka počtu spojov a kapacity vozidiel.

V našej práci sa venujeme a zaoberáme len časovým hľadiskom a aj to len z časti, kde sledujeme konkrétne odchody spojov.

Štandardy minimálnej dopravnej obslužnosti regiónov

Minimálna dopravná obslužnosť je právo každého človeka na prístup k doprave, nech žije kdekoľvek v danom regióne. To musí štát zabezpečiť a tiež musí financovať preukázateľnú stratu príslušných dopravcov zo štátneho rozpočtu.

Minimálny počet spojov verejnej dopravy medzi obcou a spádovým alebo okresným mestom bol určený nasledovne :

Pre obec nad 500 obyvateľov

- 5 párov spojov v pracovný deň,
- 3 páry spojov v dňoch pracovného voľna a pracovného pokoja (soboty, nedele).

Pre obec s počtom obyvateľov menším ako 500

- 3 párov spojov denne a 1 pár spojov navyše v dňoch školského vyučovania (t. j. mimo školských prázdnin).

Maximálna vzdialenosť pešej dochádzky k najbližšej zastávke verejnej dopravy bola určená nasledovne:

- v pracovný deň v čase prepravnej špičky - 1,5 km, čo zodpovedá 20 min. chôdze
- v pracovný deň v čase prepravného sedla, v dňoch pracovného voľna a pracovného pokoja (soboty, nedele) - 2,2 km čo zodpovedá 30 min. chôdze.

Základná dopravná obslužnosť býva všeobecne určená krajskou samosprávou a to konkrétne počtom spojov v závislosti od miestnych podmienok a nesmie klesnúť pod štandard minimálnej dopravnej obslužnosti. Krajská správa musí financovať preukázateľnú stratu základnej dopravnej obslužnosti zo svojho rozpočtu (Surovec, 2002).

2. 5 Dopravná dostupnosť ako kritérium kvality verejnej osobnej dopravy

Dopravná dostupnosť významne ovplyvňuje kvalitu života v obciach. Dobrá dopravná dostupnosť umožňuje dochádzanie obyvateľov obce za prácou, do škôl a do administratívnych centier a na druhej strane môže pritiahnúť investorov, ktorí v obci vytvoria nové pracovné miesta (Lokšová, 2006).

V zmysle potreby realizovať cesty za základnými potrebami je dopyt po dostupnosti vo vidieckych oblastiach podstatne vyšší ako v mestách, kde je široká ponuka dopravných možností (Marada, Květoň, 2006).

2. 6 Časová dostupnosť obce

Predstavuje časové vyjadrenie odporu, ktorý musia obyvatelia obce prekonať pri cestovaní do centier ich aktivity. Centrami aktivity sú mestá, do ktorých ľudia dochádzajú za prácou a do škôl, ako aj administratívne centrá, ako krajské mesto, okresné mesto, ktoré sú sídlami dôležitých inštitúcií. Centrum aktivity závisí od účelu cesty. Zistiť časovú dostupnosť obce znamená vyhľadať v cestovnom poriadku autobusovej a železničnej dopravy najrýchlejšie spojenie, ktoré umožňuje v danom časovom intervale dopravu do centra (Lokšová, 2006).

Bližší pohľad na problematiku nás odôvodňuje vysloviť predpoklad, že vycestovanie za prácou predstavuje jeden zo základných pohybov na mikroregionálnej úrovni, pričom v mnohých prípadoch je významne zaisťovaný železničnou dopravou (Marada, Květoň, Vondráčková, 2006).

Pravidelná autobusová doprava:

Je doprava zabezpečovaná autobusmi za účelom uspokojovania prepravných potrieb obyvateľov regiónu ako pravidelne opakovaná preprava cestujúcich po presne určenej trase dopravnej línie s presne definovanými zastávkami určenými na nastupovanie, resp. vystupovanie cestujúcich, ktorých dopravca prepravuje podľa prepravného poriadku, cestovného poriadku a tarify.

Verejná pravidelná autobusová doprava:

Je vnútroštátna preprava obyvateľov cestujúcich na autobusových linkách medzi dvoma alebo viacerými obcami s presne definovaným časovým rozvrhom jász autobusov a zastávok autobusov. Autobusoví prepravcovia používajú najčastejšie nasledovné členenie autobusovej dopravy:

- medzinárodná autobusová doprava,
- diaľková autobusová doprava,
- prímestská autobusová doprava,
- mestská hromadná doprava.

3. Metodika práce

Pre analýzu dopravnej obslužnosti na lokálnej úrovni sme si pre potreby diplomovej práce vybrali región okres Malacky, ktorý je vymedzený okresnými hranicami. Základnými jednotkami pre zisťovanie intenzity spojov sú všetky obce okresu, ktorých je vrátane miest Malacky, Stupava a vojenského obvodu Záhorie spolu 26.

Predpokladáme, že nami vykonaná analýza by nám mohla ukázať priamu úmernosť medzi veľkosťou obce (sídla) a kvalitnou hromadnou dopravou. Kvalitnou nielen po stránke pohodlného cestovania, ale aj vysokou frekvenciou spojení. Naša analýza by nám mala ukázať, ktoré obce, resp. časti okresu sú dopravne „zanedbané“, ktoré sú dopravne vybavené dostatočne a ktoré nadpriemerne. Pokúsime sa preto zistiť a potvrdiť hypotézu, či je tu priama úmera medzi počtom obyvateľov, resp. počtom bytov a kvalitou dopravnej obslužnosti.

Ako prvé budeme sledovať vývoj počtu obyvateľov v jednotlivých obciach okresu Malacky za rok 2001, kedy bolo oficiálne sčítanie známe ako SOBD a rok 2009, čo je posledný oficiálny údaj o počte obyvateľov zo Štatistického úradu SR. Tieto údaje spracujeme tabuľkovo a nakoniec aj v grafickej podobe a pokúsime sa charakterizovať vývoj celkového počtu obyvateľov obcí v okrese Malacky. Ako je hore spomenuté, údaje o počte obyvateľov sme získali od Štatistického úradu SR a ide teda o oficiálne čísla a hodnoty.

Našu pozornosť upriamime aj na vývoj počtu bytov v jednotlivých obciach okresu Malacky a taktiež ako u počtu obyvateľstva budeme aj tu zaznamenávať hodnoty a údaje z roku 2001. Podobne posledný údaj o počte bytov v obciach okresu Malacky je z roku 2009. Údaje o počte bytov nakoniec spracujeme do tabuľkovej a grafickej podoby a popíšeme ich vývoj resp. zmeny, ktoré sa udiali počas nami sledovaného obdobia.

Z údajov o počte obyvateľov ako aj bytov v obciach v okrese Malacky vypočítame u oboch ukazovateľoch index rastu, ktorý budeme neskôr používať podľa potreby v ďalších kapitolách.

Ďalej budeme za jednotlivé obce zaznamenávať počty spojov len za jednu „zastávku“ v obci (aj v prípade viacerých existujúcich zastávok v obci) pre roky 2001 a 2011. Zaznamenávať budeme samostatne verejnú autobusovú dopravu, železničnú dopravu ako aj celkovú dopravu. Získané údaje spracujeme do grafickej a tiež aj tabuľkovej podoby. To nám umožní charakterizovať vývoj dopravy v nami sledovanom období. Zo získaných údajov o počte spojov v obciach okresu Malacky za roky 2001 a 2011 vypočítame ukazovateľ index rastu, ktorý budeme spoločne s indexami vývoja počtu obyvateľov a bytov v nami sledovanom okrese potrebovať na už konkrétne popísanie stavu obslužnosti okresu Malacky verejnou hromadnou dopravou.

4. Popis a geografická poloha regiónu Malacky

Okres Malacky

Okres bol zriadený zákonom Národnej rady SR č. 221/1996 Z.z. o územnom a správnom usporiadaní Slovenskej republiky, ktorý nadobudol účinnosť dňa 24. 7. 1996. Jeho katastrálne územie okresu tvorí 26 obcí, z toho dve majú štatút mesta: okresné mesto Malacky a mesto Stupava. Obce okresu Malacky: Borinka, Gajary, Jablonové, Jakubov, Kostolište, Kuchyňa, Láb, Lozorno, Malé Leváre, Mariánka, Pernek, Plavecké Podhradie, Plavecký Mikuláš, Plavecký Štvrtok, Rohožník, Sološnica, Studienka, Suchohrad, Veľké Leváre, Vysoká pri Morave, Záhorská Ves, Závod, Zohor, vojenský obvod Záhorie. Okres Malacky je územím, ktorý silne dopravne spáduje k Bratislave a denne z okresu dochádza veľké množstvo ľudí do hlavného mesta, či už za prácou, školou, úradne, za zdravotníckymi službami atď.

Matematicko geografická poloha okresu Malacky:

Je to jeden z okresov Bratislavského kraja, ktorý leží na severnej pologuli v miernych zemepisných šírkach, približne medzi obratníkom Raka a severným polárnym kruhom. Okres Malacky sa rozprestiera na 949,6 km². Jeho poloha je všeobecne určovaná súradnicami 48° 26'' severnej zemepisnej šírky a 17° 01'' východnej zemepisnej dĺžky.

Makropoloha okresu

Je determinovaná tým, že okres Malacky je súčasťou tzv. bránovej polohy Bratislavy na styku bývalého východného bloku a ostatnej Európy.

Mikropoloha okresu

Okres Malacky sa nachádza v západnej časti Slovenska cca. 26 km od Bratislavy. Západnú hranicu okresu tvorí rieka Morava, ktorá zároveň vytvára prirodzenú štátnu hranicu s Rakúskom. Na severe hraničí okres Malacky s okresom Senica, na juhovýchode susedí s okresom Pezinok a prirodzenou hranicou je pohorie Malých Karpát. Južná časť okresu je ohraničená územím hlavného mesta SR Bratislavy. Väčšiu časť územia okresu zaberá Záhorská nížina, ktorá je súčasťou Viedenskej tektonickej depresie Viedenskej kotliny.

4. 1 Vývoj počtu obyvateľstva v obciach v okrese Malacky v rokoch 2001 a 2009

Tabuľka č. 1

Počet obyvateľov v obciach v okrese Malacky v rokoch 2001 a 2009		
Názov obce	2001	2009
Borinka	519	597
Gajary	2690	2 936
Jablonové	1 056	1 136
Jakubov	1 312	1 510
Kostolište	942	1 150
Kuchyňa	1 597	1 697
Láb	1 416	1 425
Lozorno	2 710	2 964
Malacky	17 773	18 097
Malé Leváre	1 046	1 151
Marianka	948	1 277
Pernek	783	832
Plavecké Podhradie	660	708
Plavecký Mikuláš	710	714
Plavecký Štvrtok	2 177	2 385
Rohožník	3 349	3 559
Sološnica	1 493	1 550
Studienka	1 598	1 653
Stupava	8 063	9 333
Suchohrad	556	639
Veľké Leváre	3 430	3 678
Vysoká pri Morave	1 847	2 151
Záhorie	511	190
Záhorská ves	1 521	1 767
Závod	2 578	2 764
Zohor	3 069	3 335
Spolu	64 354	69 198

Zdroj : Štatistický úrad SR

4. 1. 2 Zhodnotenie vývoja počtu obyvateľov obciach v okrese Malacky

Údaje o počte obyvateľov v obciach okresu Malacky sme sústreďovali z dvoch období, aby sme mohli zhodnotiť, posúdiť a nakoniec charakterizovať jeho vývoj. Zhromaždené údaje o počte obyvateľov boli získané zo Štatistického úradu Slovenskej republiky.

Zamerali sme sa na obdobie, ktoré bolo z hľadiska sčítania obyvateľstva Slovenska nosné a síce rok 2001, kedy Štatistický úrad uskutočňoval sčítanie obyvateľov, bytov a domov, tzv. SOBD, v rámci krajov, okresov a jednotlivých obcí celej republiky.

Druhý použitý údaj je taktiež oficiálnou hodnotou zo Štatistického úradu SR ku dňu 31. 12. 2009, nakoľko nasledujúce SOBD bude prebiehať v roku 2011 a teda v čase odovzdávania tejto diplomovej práce ešte nebudú známe jeho výsledky.

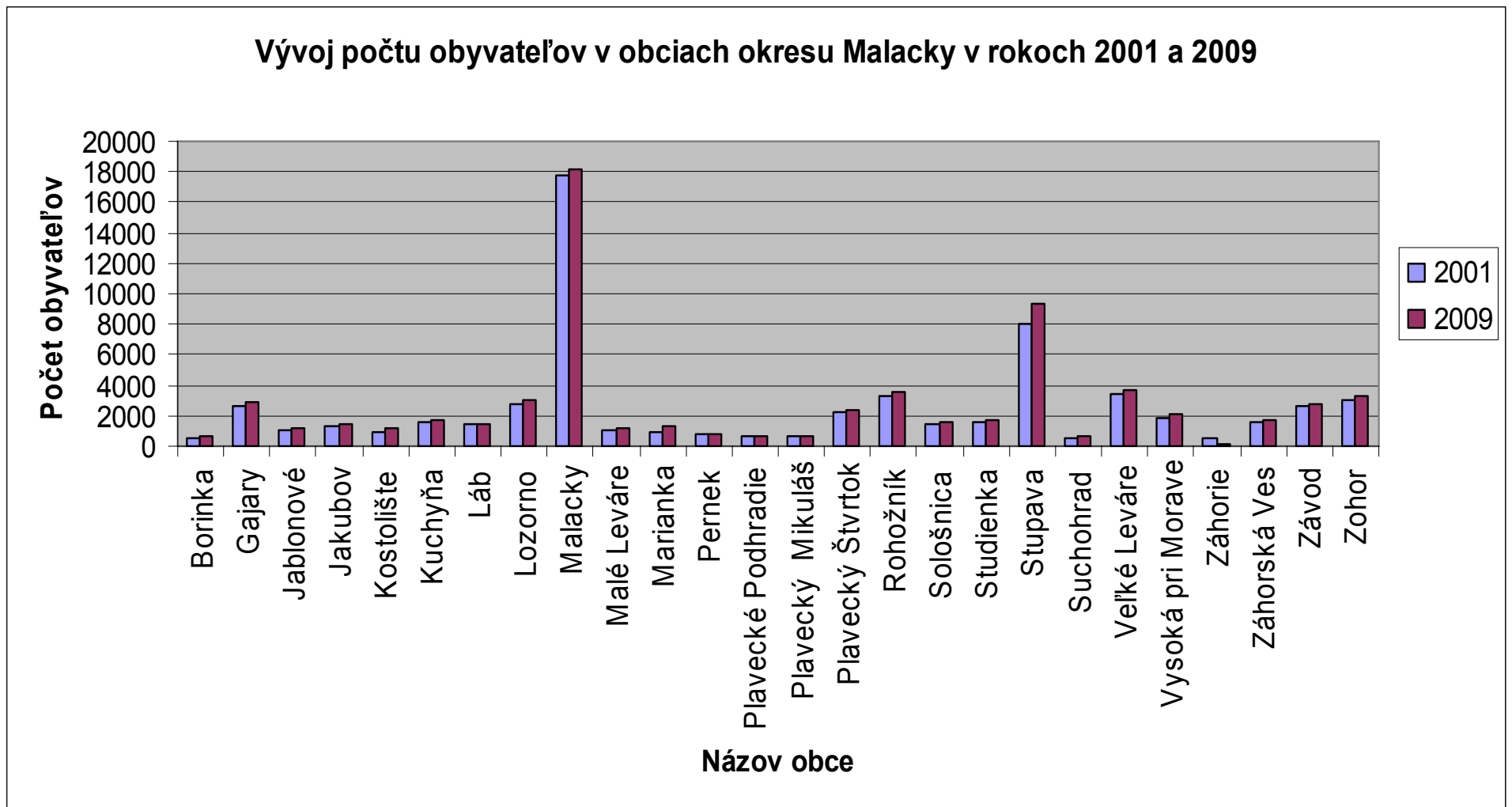
Za okres Malacky môžeme uviesť, že ide o región, ktorý má stúpajúci počet obyvateľstva, čo je určujúce jeho polohou a atraktívnou blízkosťou k hlavnému mestu Bratislave a taktiež súčasnou suburbanizáciou mestského obyvateľstva.

Z 26 obcí okresu došlo u 25 k zvýšeniu počtu jeho obyvateľstva od roku 2001 až po rok 2009. V niektorých obciach išlo o desiatky a niektorých dokonca stovky nových obyvateľov.

Len v jednom prípade sme v okrese Malacky počas nami sledovaného obdobia zaznamenali úbytok obyvateľstva, ale aj ten má svoje logické zdôvodnenie. Ide o vojenský obvod Záhorie. Ten je odlišný od ostatných z dôvodu svojho charakteru, nakoľko ide o obývaný vojenský obvod a priamo spadá pod Ministerstvo obrany SR. Vo vojenskom obvode Záhorie došlo v období rokov 2001 – 2009 k rapídному poklesu obyvateľstva z 511 na 190. Vojenský obvod Záhorie je zaujímavý aj z dôvodu, že ako jediný v okrese Malacky nie je vybavený ani verejnou autobusovou dopravou ani železničnou dopravou.

Z hore uvedených zistení môžeme konštatovať, že v okrese Malacky počas sledovaného obdobia 2001 - 2009 sme zaznamenali cca. 5 tisícový nárast obyvateľov zo 64 354 na 69 198. Tento nárast bol spôsobený samozrejme atraktivitou regiónu a súčasným trendom suburbanizácie mestského obyvateľstva.

O atraktivite okresu svedčí aj skutočnosť, že nárast počtu obyvateľov nastal v každej obci okresu s výnimkou spomenutého Vojenského obvodu Záhorie. Dôvodom suburbanizácie obyvateľstva do okresu Malacky je samozrejme blízkosť k hlavnému mestu Bratislava a taktiež aj dopravné, hlavne cestné (diaľničné) napojenie okresu na hlavné mesto. Na základe uvedených skutočností môžeme uviesť, že v okrese Malacky stúpajú nároky na dopravnú obslužnosť okresu, ako autobusovú tak aj železničnú (vid'. graf č. 1).



Graf č. 1

Zdroj: Štatistický úrad SR

4. 2 Vývoj počtu bytov v obciach v okrese Malacky v rokoch 2001 a 2009

Tabuľka č .2

Počet bytov v obciach v okrese Malacky v rokoch 2001 a 2009		
Názov obce	2001	2009
Borinka	265	362
Gajary	994	1 110
Jablonové	398	481
Jakubov	431	526
Kostolište	310	393
Kuchyňa	563	622
Láb	474	556
Lozorno	907	1 107
Malacky	2 786	6 713
Malé Leváre	448	483
Marianka	410	611
Pernek	338	381
Plavecké Podhradie	249	281
Plavecký Mikuláš	314	373
Plavecký Štvrtok	671	756
Rohožník	451	1 147
Sološnica	502	603
Studienka	601	649
Stupava	1 632	3 898
Suchohrad	230	285
Veľké Leváre	1 014	1 235
Vysoká pri Morave	663	758
Záhorie	87	171
Záhorská ves	562	677
Závod	907	972
Zohor	887	1 149
Spolu	17 094	26 299

Zdroj : Štatistický úrad SR

4. 2. 2 Zhodnotenie vývoja počtu bytov v obciach v okrese Malacky

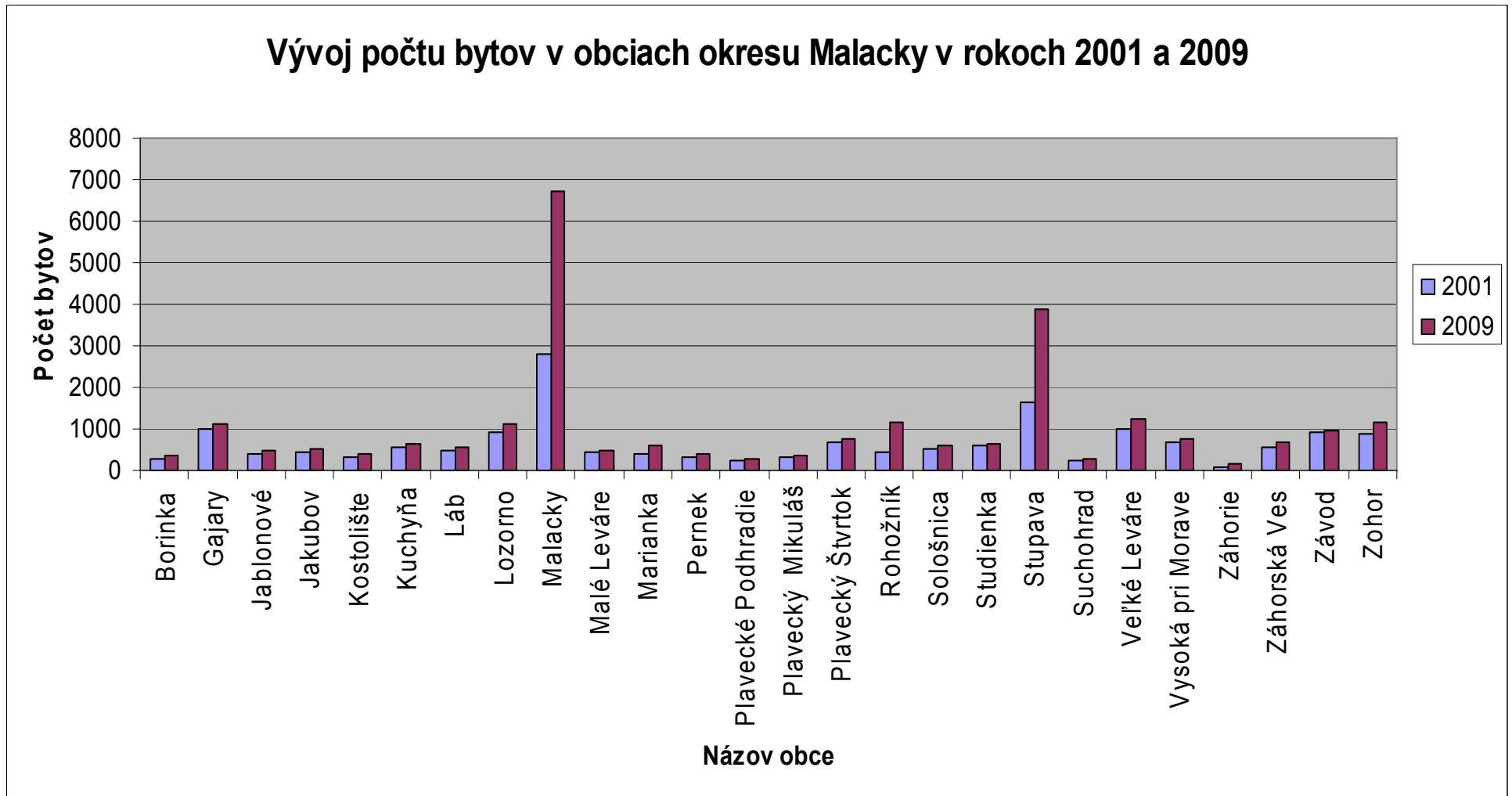
Údaje o počte bytov v obciach okresu Malacky sme čerpali z materiálov, ktoré nám poskytol Štatistický úrad SR. Taktiež ako pri vývoji počtu obyvateľstva, aj tu bola naša pozornosť zameraná na zachytenie vývoja v rokoch 2001 a 2009.

Zo získaných údajov môžeme vyvodiť záver, že v okrese Malacky, podobne ako pri vývoji počtu obyvateľstva, za sledované obdobie skoro úmerne narastal aj počet bytov v jednotlivých obciach. Výnimkou je špecifický Vojenský obvod Záhorie, v ktorom síce evidujeme pokles obyvateľstva, ale naopak narástol počet bytov. Zaujímavosťou je fakt, že v roku 2009 bolo vo Vojenskom obvode Záhorie 190 oficiálnych obyvateľov na 171 bytov.

Najmarkantnejší nárast počtu bytov bol zaznamenaný v meste Malacky, kde došlo v rokoch 2001 až 2009 k cca. 2,4 násobnému zvýšeniu počtu bytov, pričom nárast počtu obyvateľov za rovnaké obdobie je zanedbateľný a predstavuje hodnotu 1,16 násobku zvýšenia. Podobné je to aj v meste Stupava, kde sa počet bytov za obdobie rokov 2001 – 2009 zvýšil viac ako 2,39 násobne, ale počet obyvateľov za rovnaké obdobie len 1,2 násobne. Približne rovnaká je situácia aj v obci Rohožník, kde došlo k zvýšeniu počtu bytov viac ako 2,54 násobne, pričom počet obyvateľov je skoro identický a vykazuje skoro zanedbateľný 1,06 násobok nárastu za obdobie 2001-2009 (vid'. graf č. 2).

Ukazuje sa, že počet obyvateľov je základným ukazovateľom, ktorý okrem toho, že bezprostredne určuje veľkosť mesta/obce, priamom poukazuje na jeho postavenie v sídelnom systéme (Ivaničková, Vlčková, 2006) a teda dovoľuje nám predpokladať aj kvalitu dopravnej obslužnosti.

Tieto závažné skutočnosti si môžeme vysvetliť len tým spôsobom, že obce okresu Malacky sú zasiahnuté suburbanizáciou obyvateľov z Bratislavy, ktorí síce postavili resp. skolaudovali nehnuteľnosti v uvedených obciach, ale neprehlásili si do obcí trvalé bydlisko a teda nie sú oficiálnymi obyvateľmi obce.



Graf č. 2

Zdroj: Štatistický úrad SR

4.3 Zhodnotenie dopravnej vybavenosti obcí v okrese Malacky

Ako už bolo spomenuté, okres Malacky sa skladá z 26 obcí, z toho majú dve štatút mesta (mesto Malacky a mesto Stupava).

Z hľadiska dopravnej vybavenosti môžeme uviesť, že všetky obce okresu Malacky, okrem Vojenského obvodu Záhorie, (ktorý je obývaný), sú vybavené autobusovým spojením s okolitým svetom resp. s napojením na okresné mesto, spádovú obec.

Ďalším skúmaním však následne zisťujeme, že horšie je to v okrese so železničným spojením, keďže len 7 obcí v okrese leží priamo na železničnej trase. Konkrétne sú to obce resp. mesto Malacky, Plavecký Štvrtok, Veľké Leváre, Vysoká pri Morave, Záhorská Ves, Závod a Zohor (viď. tabuľka č. 3).

Ostatných 19 obcí, Borinka, Gajary, Jablonové, Jakubov, Kostolište, Kuchyňa, Láb, Lozorno, Malé Leváre, Marianka, Pernek, Plavecké Podhradie, Plavecký Mikuláš, Rohožník, Sološnica, Studienka, Suchohrad, Záhorie, vrátane mesta Stupava, nie sú vybavené a pripojené na železničnú dráhu a občania na dosiahnutie železničného spojenia musia prekonávať určitú vzdialenosť - od 3 km o obci Suchohrad až do 25 km u Plaveckého Štvrtku. (viď. tabuľka č. 4).

Tabuľka č. 3

Obce so železničným a aj autobusovým spojením v okrese Malacky				
Názov obce	Počet obyvateľov v roku 2001	Počet obyvateľov v roku 2009	Počet bytov v roku 2001	Počet bytov v roku 2009
Malacky	17 773	18 097	2 786	6 713
Plavecký Štvrtok	2 177	2 385	671	756
Veľké Leváre	3 430	3 678	1 014	1 235
Vysoká pri Morave	1 847	2 151	663	758
Záhorská Ves	1 521	1 767	562	677
Závod	2 578	2 764	907	972
Zohor	3 069	3 335	887	1 149
Spolu	32 395	34 177	7 490	12 260

Zdroj : Štatistický úrad SR

Tabuľka č. 4

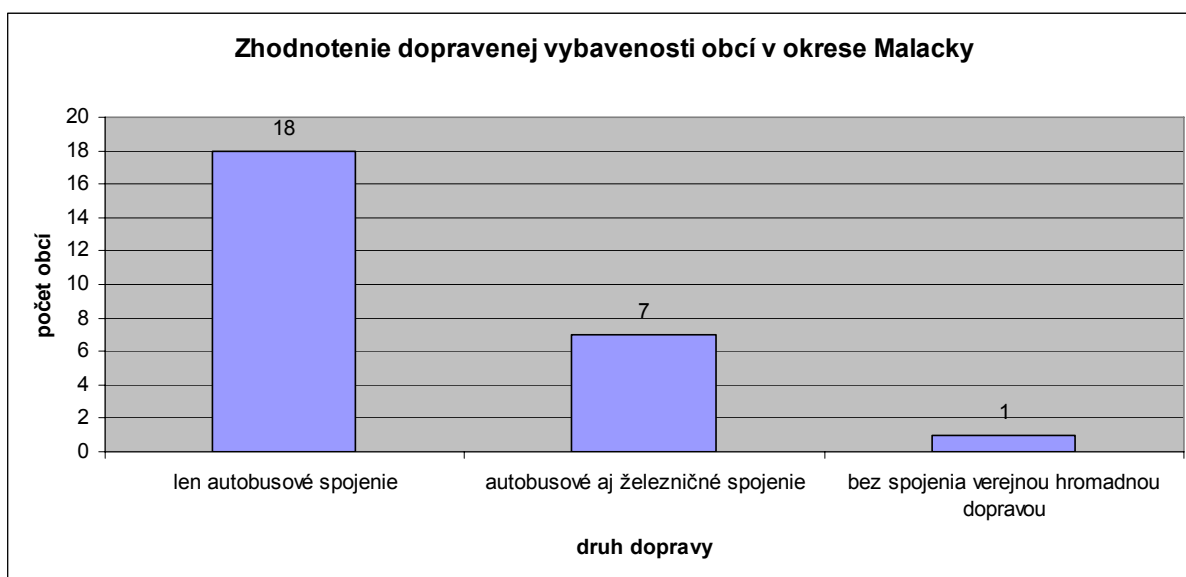
Obce len s autobusovým spojením v okrese Malacky				
Názov obce	Počet obyvateľov v roku 2001	Počet obyvateľov v roku 2009	Počet bytov v roku 2001	Počet bytov v roku 2009
Borinka	519	597	265	362
Gajary	2 690	2 936	994	1 110
Jablonové	1 056	1 136	398	481
Jakubov	1 312	1 510	431	526
Kostoište	942	1 150	310	393
Kuchyňa	1 597	1 697	563	622
Láb	1 416	1 425	474	556
Lozorno	2 710	2 964	907	1 107
Malé Leváre	1 046	1 151	448	483
Marianka	948	1 277	410	611
Pernek	783	832	338	381
Plavecké Podhradie	660	708	249	281
Plavecký Mikuláš	710	714	314	373
Rohožník	3 349	3 559	451	1 147
Sološnica	1 493	1 550	502	603
Studienka	1 598	1 653	601	649
Stupava	8 063	9 333	1 632	3 898
Suchohrad	556	639	230	285
Spolu	31 448	34 831	9 517	13 868

Zdroj : Štatistický úrad SR

* Vojenský obvod Záhorie nie je vybavený autobusovou ani železničnou verejnou hromadnou dopravou

25 obcí z 26 obcí v okrese Malacky je napojených na verejnú autobusovú dopravu. Naopak, napojenie na železničnú dopravu v obciach okresu Malacky predstavuje len menšinu v podobe 7 obcí z 26 obcí okresu. Špecifický stav z hľadiska verejnej hromadnej dopravy je u Vojenského obvodu Záhorie, ktorý nie je vybavený ani autobusovou ani železničnou verejnou hromadnou dopravou (vid'. graf č. 3).

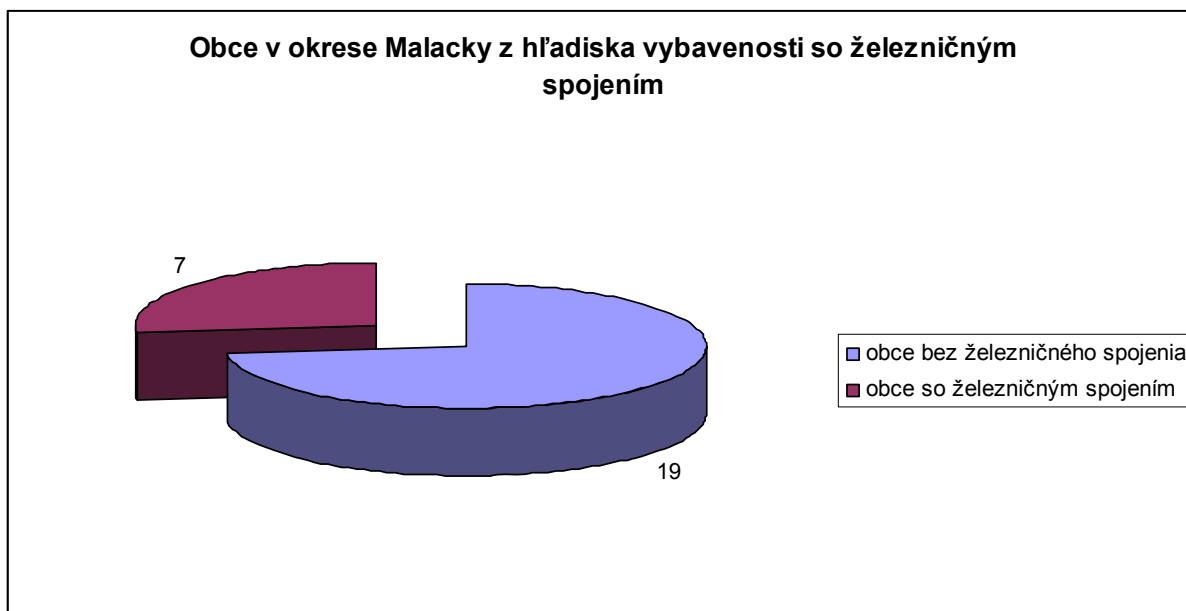
Graf č. 3



Zdroj : Štatistický úrad SR

Z hľadiska napojenia obcí v okrese Malacky na železničnú trať môžeme uviesť, že zhruba 1/4 obcí v okrese Malacky môžu využívať aj železničnú dopravu a zhruba 3/4 obcí neležia na železničnej trati a nemajú tak možnosť využitia železničnej hromadnej dopravy.

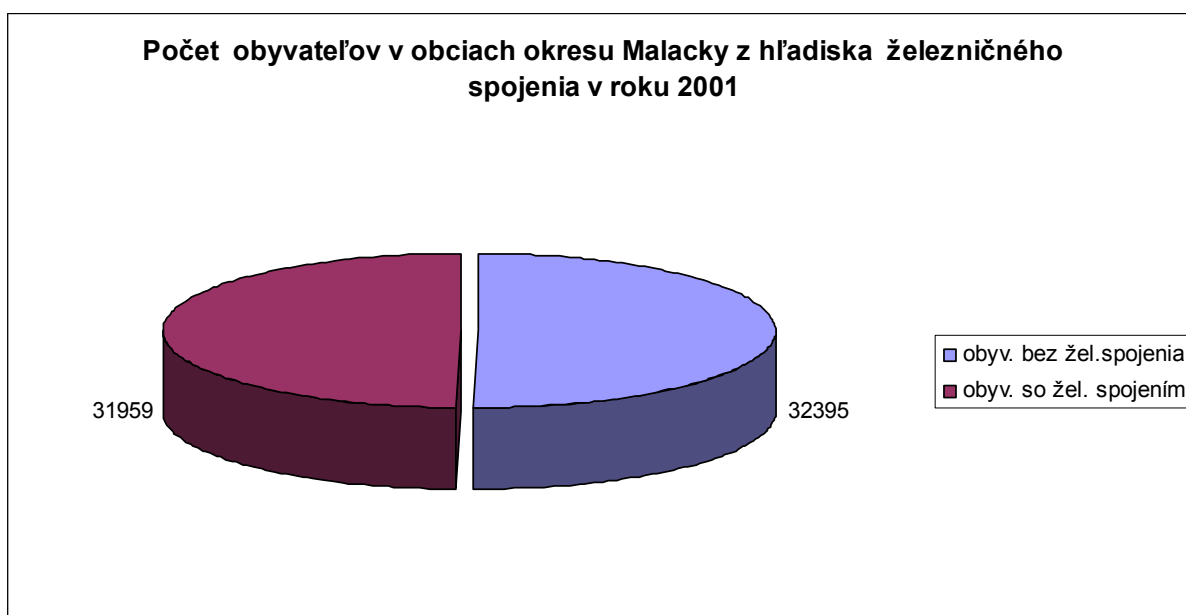
Graf č. 4



Zdroj : Štatistický úrad SR

Iné výsledky dostaneme, keď v okrese Malacky budeme skúmať napojenia na železničnú trať nie z hľadiska jednotlivých obcí, ale z hľadiska počtu obyvateľstva okresu. Tu sa ten veľký rozdiel zníži na minimum, konkrétne v roku 2001 môžeme na grafe vidieť, že počet obyvateľov s možnosťou využitia železnice dosahuje hodnotu 31 959 osôb, čo je 49,66% všetkých obyvateľov okresu. Počet obyvateľov bez možnosti využitia železnice predstavoval v uvedenom roku počet 32 395 obyvateľov, čo znamenalo 50,54% všetkých obyvateľov okresu Malacky (viď. graf č. 5).

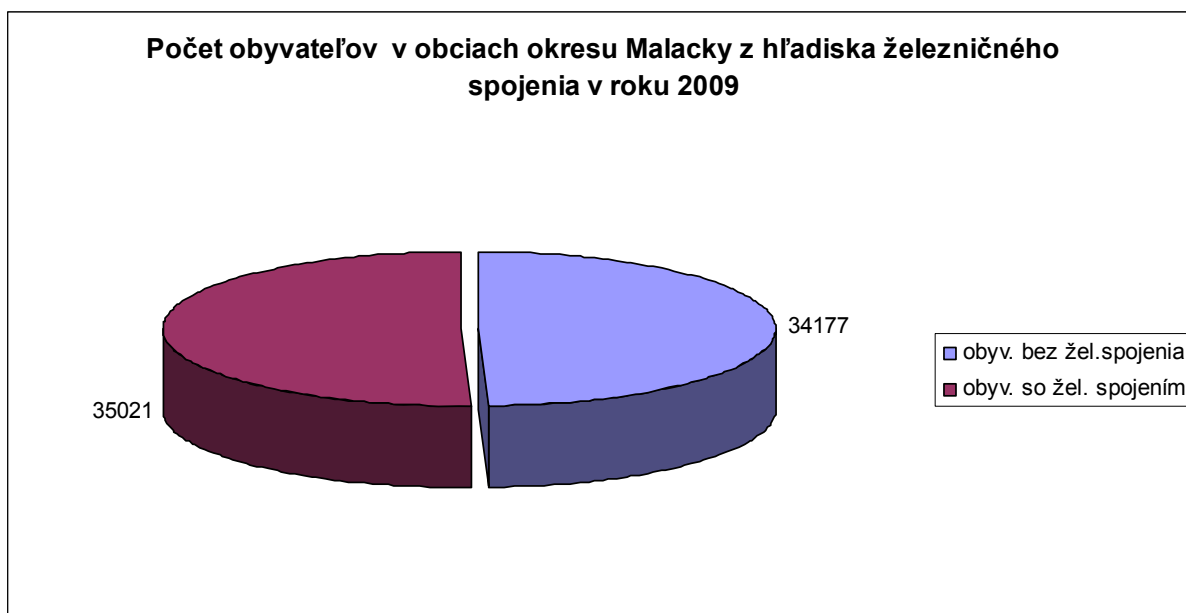
Graf č. 5



Zdroj : Štatistický úrad SR

Tento rozdiel sa, naopak v roku 2009 zmenil a to v prospech obyvateľstva, ktoré môže využívať aj železnicu. Ich počet dosiahol 35 021, čo predstavovalo 50,61% všetkých obyvateľov okresu. Bez možnosti využitia železnice bolo 34 177 obyvateľov čo, znamenalo 49,39% obyvateľstva okresu Malacky. Domnievame sa, že to bolo spôsobené väčším nárastom obyvateľstva u 7 obcí, vrátane mesta Malacky, ktoré ležia na železničnej trati resp. majú možnosť využitia aj železničnej dopravy (viď. graf č. 6).

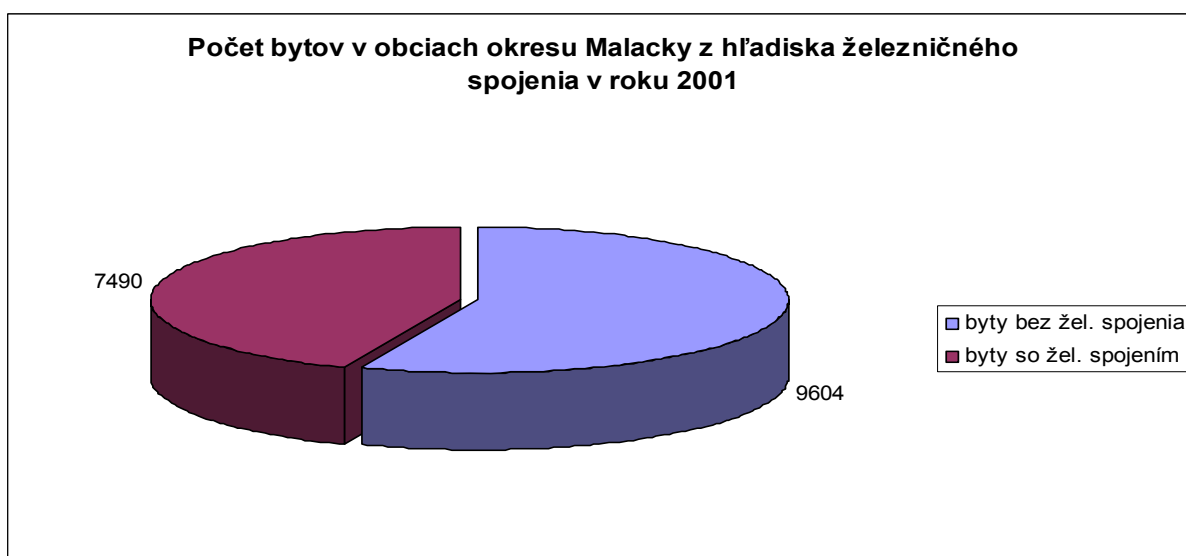
Graf č. 6



Zdroj : Štatistický úrad SR

Taktiež iné údaje nám vychádzajú, keď sa na tento problém pozrieme z hľadiska počtu bytov v okrese Malacky. V roku 2001 bolo v okrese Malacky celkovo 17 094 bytov, z toho 7 490 z nich bolo v obciach, ktoré sú napojené resp. ležia na železničnej trati, čo predstavovalo 43,82% všetkých bytov v okrese. Naopak, 9 604 bytov ležalo v roku 2001 v obciach, ktoré sú situované mimo železničnú trať, čo znamenalo v percentuálnom vyjadrení 56,18% všetkých bytov okresu Malacky (viď. graf č. 7).

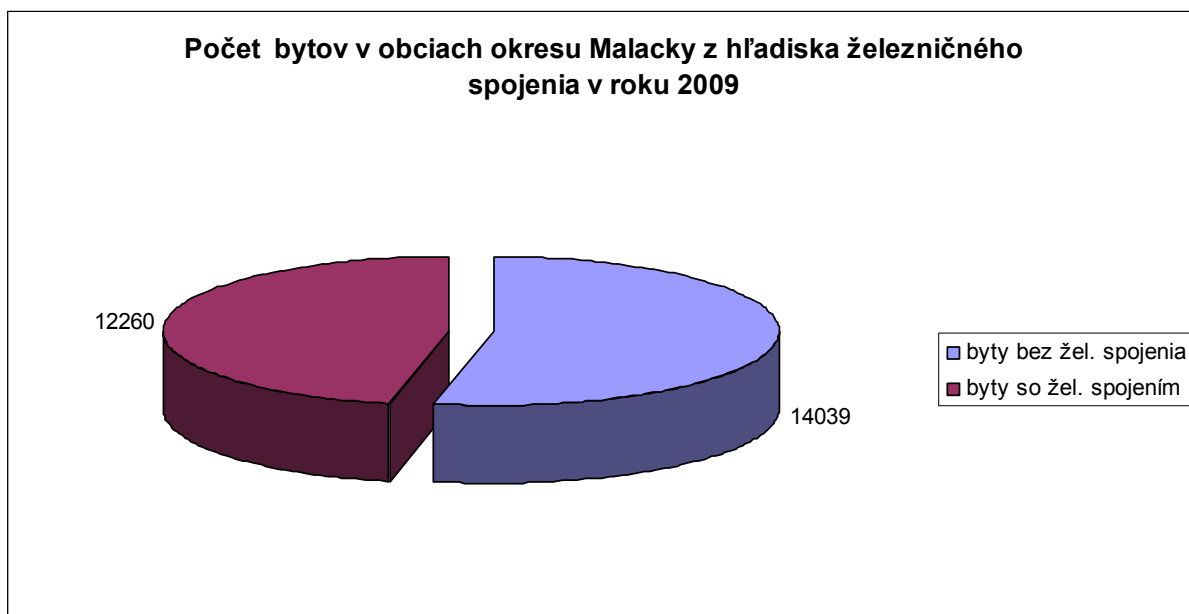
Graf č. 7



Zdroj : Štatistický úrad SR

V roku 2009 bol zaznamenaný výrazný nárast počtu bytov v okresnom meste Malacky, čo malo v konečnom dôsledku dopad na zníženie rozdielu v podiele bytov v obciach s možnosťou využitia železničnej dopravy. Tento podiel predstavoval v roku 2009 až 12 260 bytov, čo predstavovalo 46,62% všetkých bytov okresu. Počet bytov v obciach bez možnosti využitia železničnej dopravy bol 14 039 bytov, v percentuálnom vyjadrení to teda bolo 53,38% všetkých bytov okresu (viď. graf č. 8).

Graf č. 8



Zdroj : Štatistický úrad SR

5. Úroveň obslužnosti verejnou dopravou v obciach okresu Malacky v roku 2001

V tejto kapitole sa budeme venovať zaznamenávaniu a vyhodnoteniu vývoja intenzity dopravných spojení vo všetkých obciach okresu Malacky. Intenzitu budeme zaznamenávať jednotlivo za verejnú autobusovú dopravu, železničnú dopravu ako aj absolútny počet týchto spojov. Výsledky týchto údajov sú spracované v tabuľkovom aj grafickom vyjadrení samostatne pre rok 2001, na základe čoho môžeme charakterizovať a opísať ich vývoj.

5.1 Obslužnosť obcí v okrese Malacky autobusovou dopravou v roku 2001

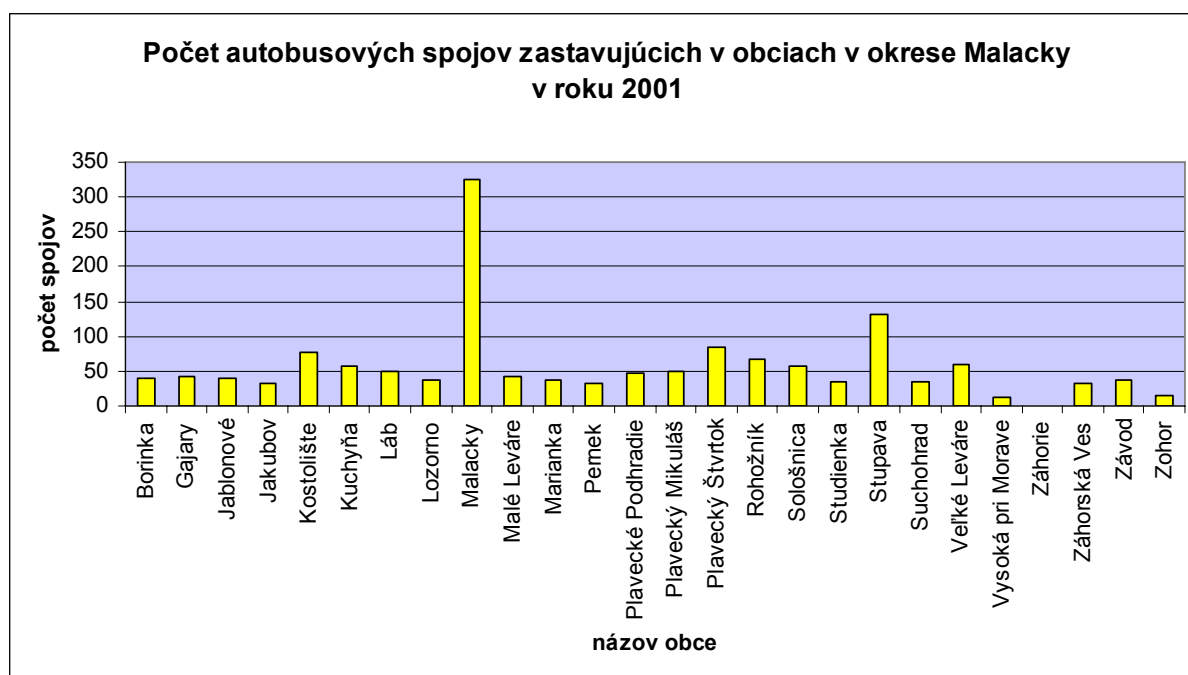
Pri autobusových spojeniach v obciach okresu Malacky sme zaznamenávali počet spojení zo všetkých smerov a pri každej jednej linke sme brali do úvahy len jedno zastavenie v obci resp. v meste.

Tabuľka č. 5

Počet autobusových spojení zastavujúcich v obciach v okrese Malacky v roku 2001	
Názov obce	Počet spojov
Borinka	40
Gajary	43
Jablonové	40
Jakubov	33
Kostolište	77
Kuchyňa	56
Láb	49
Lozorno	37
Malacky	325
Malé Leváre	42
Marianka	37
Pernek	33
Plavecké Podhradie	48
Plavecký Mikuláš	50
Plavecký Štvrtok	84
Rohožník	68
Sološnica	56
Studienka	35
Stupava	132
Suchohrad	35
Veľké Leváre	60
Vysoká pri Morave	12
Záhorie	0
Záhorská Ves	33
Závod	37
Zohor	14
Spolu	1 476

Zdroj: Cestovný poriadok SAD 2001-2002

Graf č . 9



Zdroj: Cestovný poriadok SAD, 2001-2002

Z tabuľky č. 5 ako aj grafu č. 9 môžeme vyvodit' záver, že vo všetkých obciach, s výnimkou vojenského obvodu Záhorie, premávali resp. mali zastávku autobusy verejnej hromadnej dopravy. Ako môžeme vidieť, najhustejšie pokrytie a najväčšiu intenzitu autobusových spojení malo okresné mesto Malacky, kde počas bežného pracovného dňa (streda), zastavilo 325 liniek. Samozrejme, tento údaj má svoje opodstatnenie a je podmienený počtom obyvateľov v porovnaní s ostatnými obcami v okrese. Tejto okolnosti sa budeme venovať v ďalšej kapitole. Podobný markantný rozdiel v počte spojov je taktiež podmienený počtom obyvateľov, a síce ide o mesto Stupava, ktoré malo v roku 2001 celkom 132 linkových autobusových zastavení. Drvivá väčšina obcí sa však pohybovala v intervaloch od 30 do 60 spojov. Len 3 obce mali nad 60 spojení - obec Plavecký Štvrtok 84, Kostolište 77 a Rohožník 68. Naopak, pod 30 denných autobusových spojení bolo v obciach Zohor - 14 a Vysoká pri Morave - 12. Tento údaj je možno skreslený, ale súvisí so skutočnosťou, že obec Zohor ako aj Vysoká pri Morave sú vybavené aj železničných spojení, nakoľko ide o jedny zo 7 obcí v okrese, ktoré ležia na železničnej trati (viď tabuľka č. 6). Možno sa stotožniť s konštatáciou, že obyvatelia bývajúci na hlavnej trase majú lepšiu dopravnú obsluhu a dostupnosť k zastávkam verejnej osobnej dopravy ako obyvatelia žijúci mimo hlavnej trasy (Gogola, 2007).

5.2 Obslužnosť obcí v okrese Malacky železničnou dopravou v roku 2001

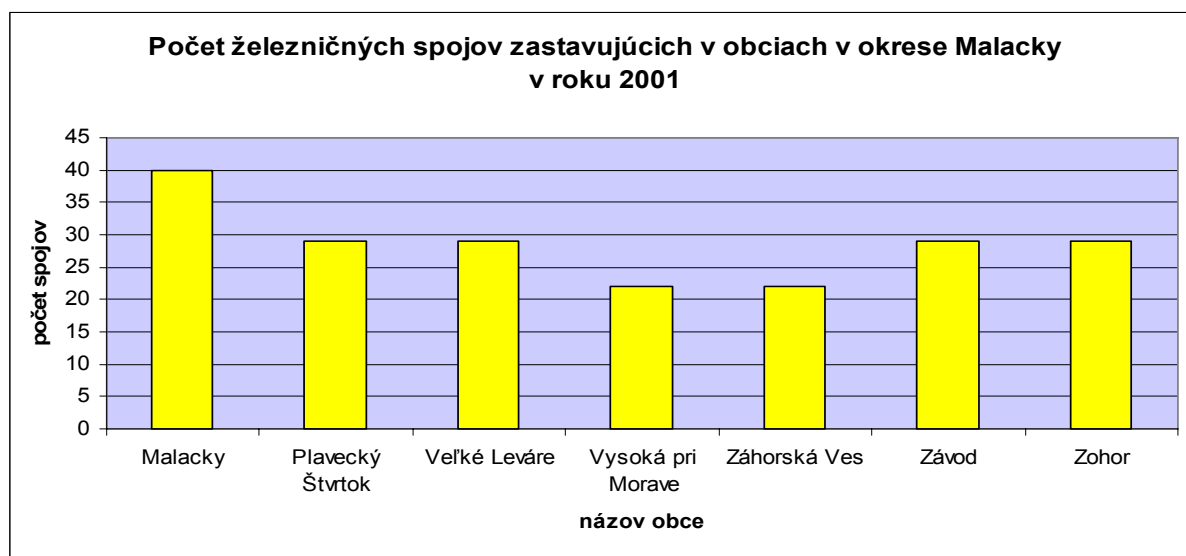
Pri železničných spojeniach v okrese Malacky sme zaznamenávali počet denných spojov len v 7 obciach, keďže ostatné obce okresu neležia na železničnej trati a teda nemôžu využívať železničnú hromadnú dopravu.

Tabuľka č. 6

Počet železničných spojení zastavujúcich v obciach v okrese Malacky v roku 2001	
Názov obce	Počet spojov
Malacky	40
Plavecký Štvrtok	29
Veľké Leváre	29
Vysoká pri Morave	22
Záhorská Ves	22
Závod	29
Zohor	29
Spolu	200

Zdroj : Cestovný poriadok ŽSR 2001-2002

Graf č. 10



Zdroj : Cestovný poriadok ŽSR, 2001-2002

Z grafu č. 10 a tabuľky č. 6 môžeme vyvodiť záver, že počet denných železničných spojení v uvedených 7 obciach sa pohyboval v rozmedzí 22 až 40 spojov. Logicky najviac spojov zaznamenávame v okresnom meste Malacky. Ďalej nasleduje štvorica obcí s 29 spojmi Plavecký Štvrtok, Veľké Leváre, Závod a Zohor a na záver obce Záhorská Ves a Vysoká pri Morave, u ktorých sme zaznamenali 22 spojov počas bežného pracovného dňa.

5.3 Celková obslužnosť obcí v okrese Malacky v roku 2001

Pri absolútnom počte spojov v obciach okresu Malacky za rok 2001 sme v roku spočítavali spoje verejnej autobusovej dopravy spoločne so spojmi železničnej dopravy. Oba získane údaje sme vyjadrili jedným sumárnym číslom a následne tabuľkovo aj graficky vypracovali.

Tabuľka č. 7

Absolútny počet spojov zastavujúcich v obciach v okrese Malacky v roku 2001	
Názov obce	Počet spojov
Borinka	40
Gajary	43
Jablonové	40
Jakubov	33
Kostolište	77
Kuchyňa	56
Láb	49
Lozorno	37
Malacky	365
Malé Leváre	42
Marianka	37
Pernek	33
Plavecké Podhradie	48
Plavecký Mikuláš	50
Plavecký Štvrtok	113
Rohožník	68
Sološnica	56
Studienka	35
Stupava	132
Suchohrad	35
Veľké Leváre	89
Vysoká pri Morave	34
Záhorie	0
Záhorská Ves	55
Závod	66
Zohor	43
Spolu	1 676

Zdroj: Cestovný poriadok SAD, 2001-2002

: Cestovný poriadok ŽSR, 2001-2002

Graf č. 11



Zdroj : Cestovný poriadok ŽSR, 2001-2002

Cestovný poriadok SAD, 2001-2002

Z grafu č. 11 a tabuľky č. 7 môžeme vidieť, že počtom absolútnych spojení v okrese Malacky v roku 2001 dominovalo okresné mesto s 365 dennými spojmi, následne vyčnievali ešte mesto Stupava so 132 spojeniami, Plavecký Štvrtok so 113 a Veľké Leváre so 89 spojmi. Môžeme ešte konštatovať, že intenzita spojenia sa vo väčšine obcí pohybovala v rozmedzí od 30 do 70 denných spojení, s výnimkou obce Záhorie, ktorá nie je vybavená železničným ani autobusovým spojením.

5. 3. 1. Obslužnosť obcí v okrese Malacky autobusovou a železničnou dopravou v roku 2001

Pre lepšiu názornosť a ilustráciu intenzity autobusových a železničných spojení v obciach okresu Malacky sme vypracovali tabuľku a graf, ktoré zachytávajú obe hodnoty spoločne. Graf je zaujímavý pri pohľade na 7 obcí, ktoré sú vybavené železničnou dopravou.

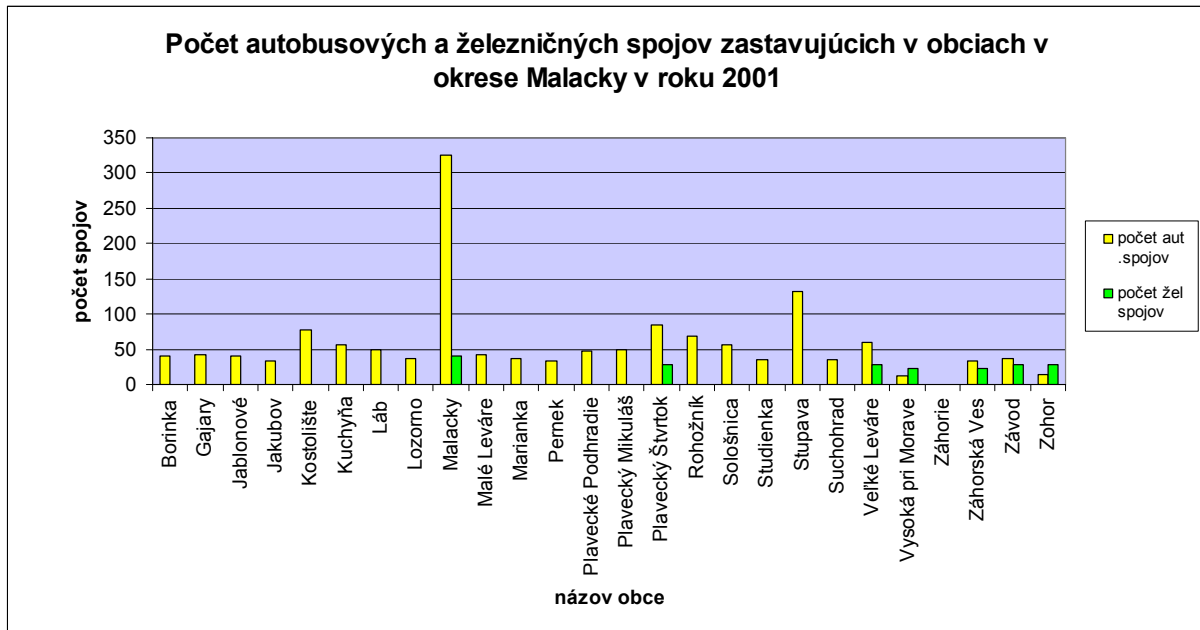
Tabuľka č. 8

Počet autobusových a železničných spojení zastavujúcich v obciach v okrese Malacky v roku 2001		
Názov obce	Počet autobusových spojov	Počet železničných spojov
Borinka	40	0
Gajary	43	0
Jablonové	40	0
Jakubov	33	0
Kostolište	77	0
Kuchyňa	56	0
Láb	49	0
Lozorno	37	0
Malacky	325	40
Malé Leváre	42	0
Marianka	37	0
Pernek	33	0
Plavecké Podhradie	48	0
Plavecký Mikuláš	50	0
Plavecký Štvrtok	84	29
Rohožník	68	0
Sološnica	56	0
Studienka	35	0
Stupava	132	0
Suchohrad	35	0
Veľké Leváre	60	29
Vysoká pri Morave	12	22
Záhorie	0	0
Záhorská Ves	33	22
Závod	37	29
Zohor	14	29
Spolu	1476	200

Zdroj : Cestovný poriadok ŽSR, 2001-2002

Cestovný poriadok SAD, 2001-2002

Graf č. 12



Zdroj : Cestovný poriadok ŽSR, 2001-2002

Cestovný poriadok SAD, 2001-2002

5. 3. 2 Obslužnosť obcí v okrese Malacky za jednotlivé druhy dopravy v roku 2001

Pre znázornenie a vyjadrenie podielu denných spojení za jednotlivé druhy dopravy v obciach v okrese Malacky za rok 2001 sme vypracovali tabuľku a následne aj jej grafické vyjadrenie.

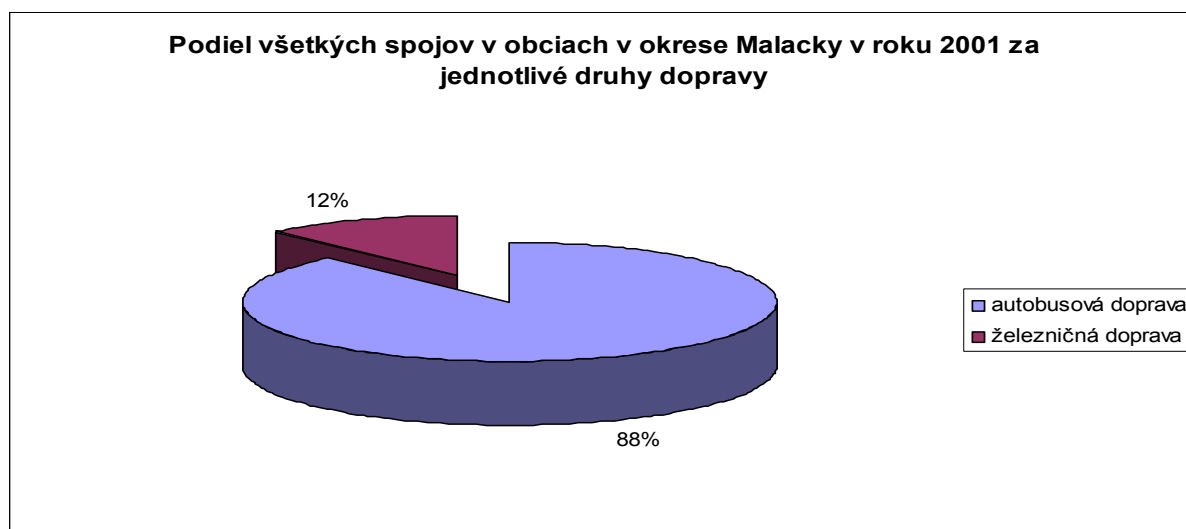
Tabuľka č. 9

Podiel všetkých spojov v obciach v okrese Malacky v roku 2001 za jednotlivé druhy dopravy	
Druh dopravy	rok 2001
Autobusová doprava	1476
Železničná doprava	200
Spolu	1676

Zdroj : Cestovný poriadok ŽSR, 2001-2002

Cestovný poriadok SAD, 2001-2002

Graf č. 13



Zdroj : Cestovný poriadok ŽSR, 2001-2002

Cestovný poriadok SAD, 2001-2002

Uvedená tabuľka č. 9 a graf č. 13 znázorňujú podiel všetkých spojov, ktoré boli uskutočnené v roku 2001 počas bežného pracovného dňa. Ako nám z grafu vyplýva, môžeme uviesť, že 88% všetkých spojení bolo uskutočnených verejnou autobusovou dopravou a 12% spojení v okrese Malacky bolo zabezpečených železničnou dopravou.

6. Úroveň obslužnosti verejnou dopravou v obciach okresu Malacky v roku 2011

V tejto kapitole sa budeme venovať zaznamenávaniu a vyhodnoteniu vývoja intenzity dopravných spojení vo všetkých obciach okresu Malacky. Intenzitu budeme zaznamenávať jednotlivo za verejnú autobusovú dopravu, železničnú dopravu, ako aj absolútny počet týchto spojov. Výsledky týchto údajov sú spracované v tabuľkovom a j grafickom vyjadrení samostatne pre rok 2011, čo nám umožní charakterizovať a opísať ich vývoj.

6. 1 Obslužnosť obcí v okrese Malacky autobusovou dopravou v roku 2011

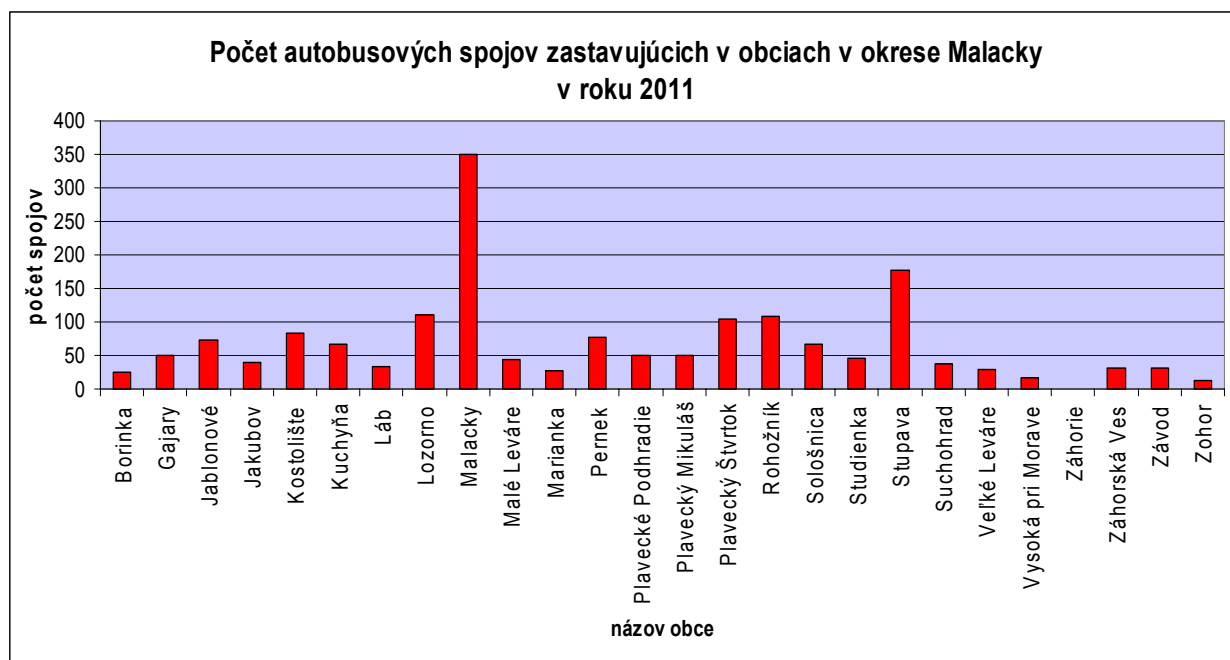
Pri autobusových spojeniach v obciach okresu Malacky sme taktiež ako u roku 2001 zaznamenávali počet spojení zo všetkých smerov a pri každej jednej linke sme rátali len jedno zastavenie v obci resp. v meste.

Tabuľka č. 10

Počet autobusových spojení zastavujúcich v obciach v okrese Malacky v roku 2011	
Názov obce	Počet spojov
Borinka	26
Gajary	51
Jablonové	72
Jakubov	39
Kostolište	83
Kuchyňa	67
Láb	33
Lozorno	110
Malacky	351
Malé Leváre	43
Marianka	28
Pernek	77
Plavecké Podhradie	50
Plavecký Mikuláš	50
Plavecký Štvrtok	104
Rohožník	109
Sološnica	66
Studienka	45
Stupava	177
Suchohrad	37
Veľké Leváre	29
Vysoká pri Morave	16
Záhorie	0
Záhorská Ves	32
Závod	32
Zohor	13
Spolu	1 740

Zdroj : Cestovný poriadok SAD 2011

Graf č. 14



Zdroj : Cestovný poriadok SAD 2011

Z údajov, ktoré sa nachádzajú v tabuľke č. 10 a grafe č. 14 môžeme vyvodit' a uviesť, že rovnako ako v roku 2001 bolo v okrese Malacky zabezpečené autobusové spojenie vo všetkých obciach, s výnimkou vojenského obvodu Záhorie. Rovnako platí, že najhustejšie pokrytie a najväčšiu intenzitu autobusových spojení malo okresné mesto Malacky, kde počas bežného pracovného dňa (streda) zastavilo 351 liniek. Za Malackami nasleduje druhé mesto okresu a to mesto Stupava, kde zastavuje v bežný pracovný deň 177 liniek autobusu. Počet zastavujúcich spojov nad 100 je ešte v obciach Rohožník a Plavecký Štvrtok. Jednoznačne možno konštatovať, že počet spojov je určovaný počtom obyvateľov. napr. mesto Stupava, malo v roku 2001 celkovo 132 linkových autobusových zastavení. Väčšina obcí sa pohybovala v intervaloch od 30 do 80 spojov. Menej ako 30 denných autobusových spojení zisťujeme v obciach Zohor - 13 a Vysoká pri Morave - 16, Veľké Leváre - 29, Borinka - 26 a Marianka - 28 (viď. tabuľka č. 12).

6. 2 Obslužnosť obcí v okrese Malacky železničnou dopravou v roku 2011

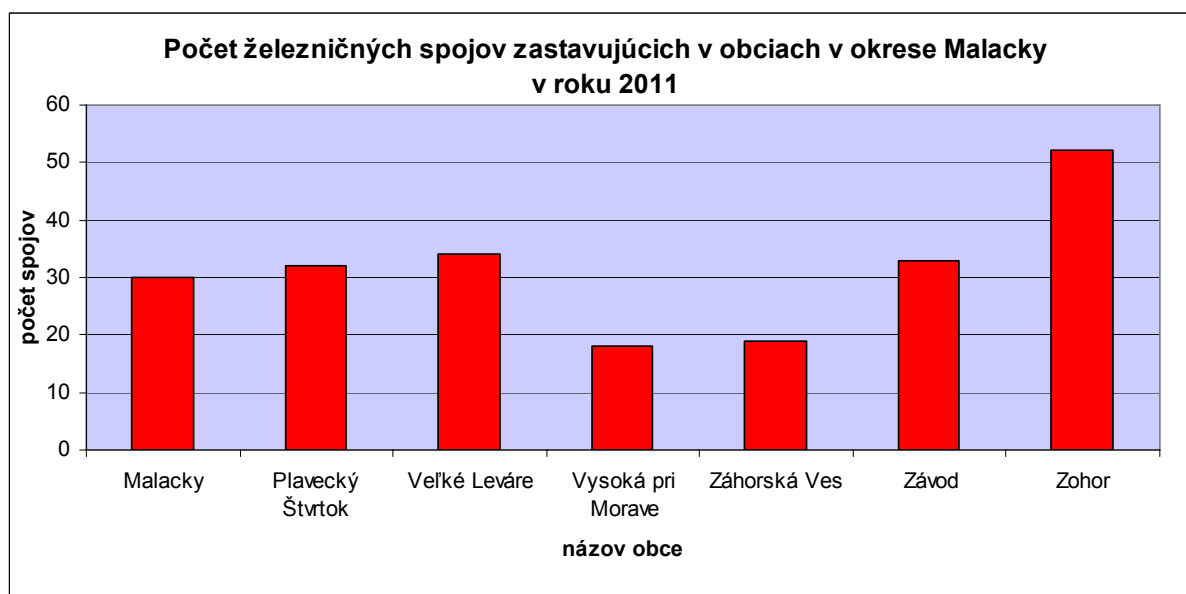
Pri železničných spojeniach v okrese Malacky sme zaznamenávali počet denných spojov len vo 7 obciach okresu, ktoré ležia na železničnej trati. Ostatné obce okresu Malacky sú vybavené len autobusovým spojením.

Tabuľka č.11

Počet železničných spojení zastavujúcich v obciach v okrese Malacky v roku 2011	
Názov obce	Počet spojov
Malacky	30
Plavecký Štvrtok	32
Veľké Leváre	34
Vysoká pri Morave	18
Záhorská Ves	19
Závod	33
Zohor	52
Spolu	218

Zdroj: Cestovný poriadok ŽSR 2011

Graf č. 15



Zdroj : Cestovný poriadok ŽSR 2011

Z grafu č. 15 a tabuľky č. 11 môžeme vidieť, že počet denných železničných spojení v uvedených 7 obciach sa pohyboval v rozmedzí 19 až 52 spojov. Najviac spojov zaznamenávame v obci Zohor, kde v pracovný deň zastavuje 52 železničných spojov. Ďalej nasleduje štvorica obcí, ktorá sa pohybuje okolo 30 zastavení, a síce mesto Malacky 30, Plavecký Štvrtok 32, Veľké Leváre 34 a obec Závod s 33 spojmi. Nakoniec sú to obce Záhorská Ves 19 a Vysoká pri Morave, ktorá má 18 spojov počas bežného pracovného dňa.

6. 3 Celková obslužnosť obcí v okrese Malacky v roku 2011

Pri hodnotení absolútneho počtu spojov v obciach okresu Malacky za rok 2011 sme spočítali do jedného súčtu všetky spoje, ktoré zastavovali v obciach v okrese Malacky počas bežného pracovného dňa. Išlo o spoje verejnej autobusovej dopravy ako aj železničnej dopravy. Po ich sčítaní sme údaje vyjadrili tabuľkovo aj graficky.

Tabuľka č. 12

Počet všetkých spojení zastavujúcich v obciach v okrese Malacky v roku 2011	
Názov obce	Počet spojov
Borinka	26
Gajary	51
Jablonové	72
Jakubov	39
Kostolište	83
Kuchyňa	67
Láb	33
Lozorno	110
Malacky	381
Malé Leváre	43
Marianka	28
Pernek	77
Plavecké Podhradie	50
Plavecký Mikuláš	50
Plavecký Štvrtok	136
Rohožník	109
Sološnica	66
Studienka	45
Štupava	177
Suchohrad	37
Veľké Leváre	63
Vysoká pri Morave	34
Záhorie	0
Záhorská Ves	51
Závod	65
Zohor	65
Spolu	1 958

Zdroj : Cestovný poriadok SAD 2011

Cestovný poriadok ŽSR 2011

Graf č. 16



Zdroj : Cestovný poriadok SAD 2011

Cestovný poriadok ŽSR 2011

Podľa grafu č. 16 a tabuľky č. 12 zistíme, že z hľadiska počtu absolútnych spojení v okrese Malacky v roku 2011 dominovalo okresne mesto Malacky so 381 dennými spojmi. Cez hranicu 100 denných spojení sa dostali mesto Stupava 177, obce Lozorno 110, Plavecký Štvrtok 136 a Rohožník so 109 spojmi. Ďalej môžeme uviesť, že intenzita spojenia sa vo väčšine obcí pohybovala v rozmedzí od 30 do 80 denných spojení, s výnimkou vojenského obvodu Záhorie, ktorý nie je vybavený železničným ani autobusovým spojením.

6.3.1 Obslužnosť obcí v okrese Malacky autobusovou a železničnou dopravou v roku 2011

Pre názornejšiu predstavu o intenzite autobusových a železničných spojení sme podobne, ako pri roku 2001, aj v roku 2011 vypracovali tabuľku a graf, ktoré zachytávajú obe hodnoty spoločne. V roku 2011 bolo len 7 obcí okresu Malacky vybavených železničným spojením, čo je najlepšie znázornené a viditeľné v grafe.

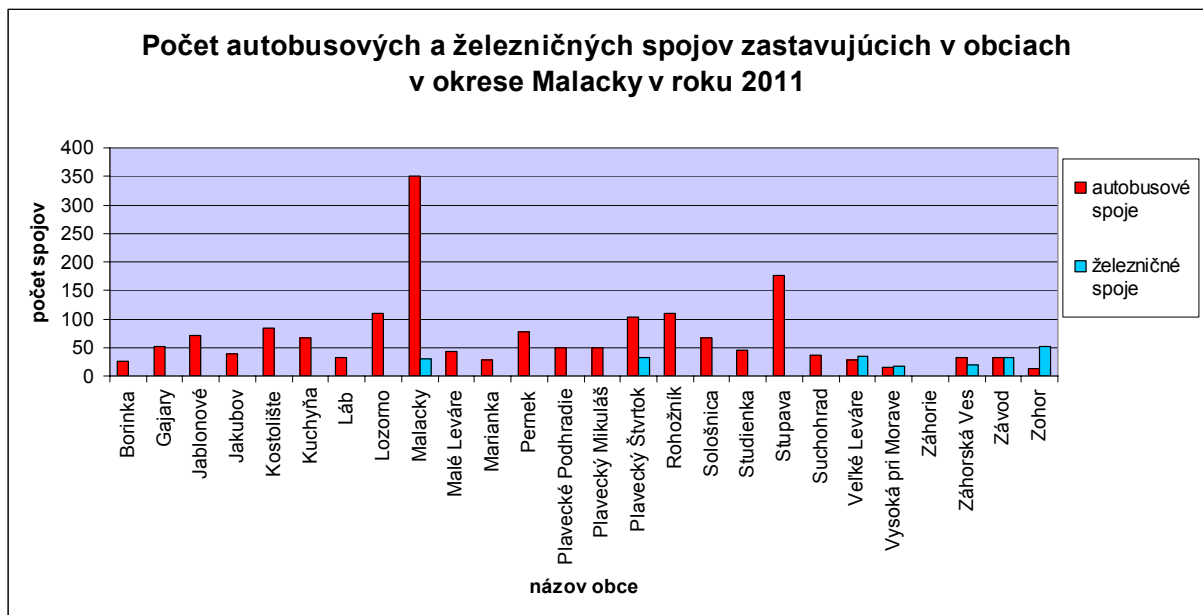
Tabuľka č. 13

Počet autobusových a železničných spojení zastavujúcich v obciach v okrese Malacky v roku 2011		
Názov obce	Počet autobusových spojov	Počet železničných spojov
Borinka	26	0
Gajary	51	0
Jablonové	72	0
Jakubov	39	0
Kostolište	83	0
Kuchyňa	67	0
Láb	33	0
Lozorno	110	0
Malacky	351	30
Malé Leváre	43	0
Marianka	28	0
Pernek	77	0
Plavecké Podhradie	50	0
Plavecký Mikuláš	50	0
Plavecký Štvrtok	104	32
Rohožník	109	0
Sološnica	66	0
Studienka	45	0
Stupava	177	0
Suchohrad	37	0
Veľké Leváre	29	34
Vysoká pri Morave	16	18
Záhorie	0	0
Záhorská Ves	32	19
Závod	32	33
Zohor	13	52
Spolu	1 740	218

Zdroj : Cestovný poriadok SAD 2011

Cestovný poriadok ŽSR 2011

Graf č. 17



Zdroj : Cestovný poriadok SAD 2011

Cestovný poriadok ŽSR 2011

6. 3. 2 Obslužnosť obcí v okrese Malacky za jednotlivé druhy dopravy v roku 2011

Za účelom stručného a prehľadného znázornenia a vyjadrenie podielu denných spojení za jednotlivé druhy dopravy v obciach v okrese Malacky za rok 2011 sme vypracovali tabuľku a následne aj jej grafické vyjadrenie.

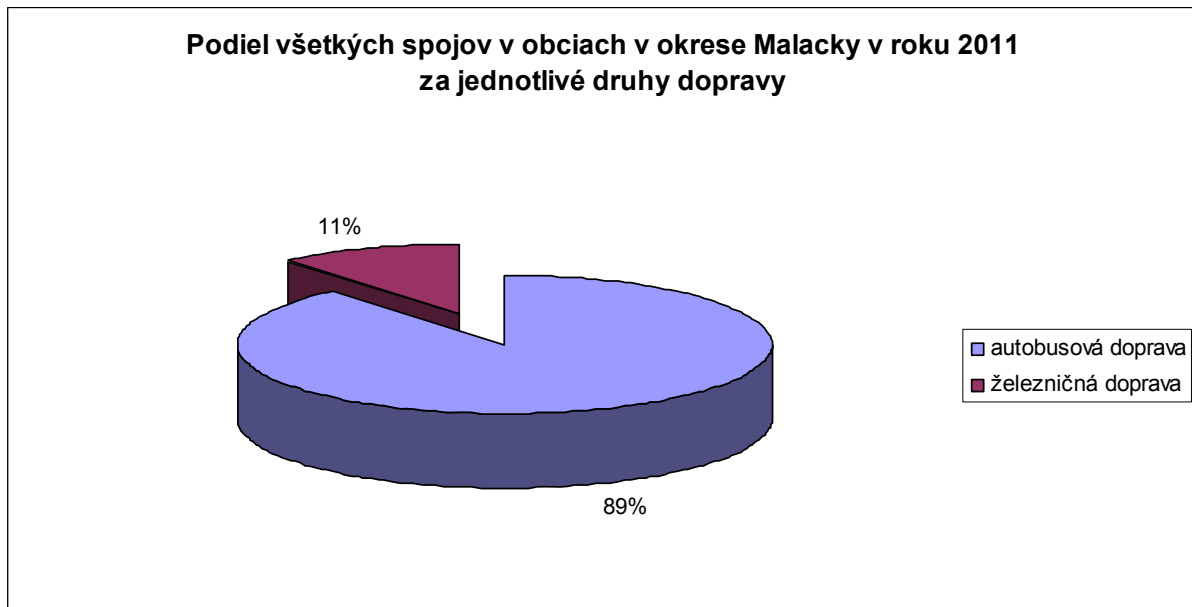
Tabuľka č. 14

Podiel všetkých spojov v obciach v okrese Malacky v roku 2011 za jednotlivé druhy dopravy	
Druh dopravy	rok 2011
Autobusová doprava	1740
Železničná doprava	218
Spolu	1 958

Zdroj : Cestovný poriadok SAD 2011

Cestovný poriadok ŽSR 2011

Graf č. 18



Zdroj : Cestovný poriadok SAD 2011

Cestovný poriadok ŽSR 2011

Uvedená tabuľka č. 14 a graf č. 18 znázorňujú podiel autobusových aj železničných spojov, ktoré boli uskutočnené v roku 2011 počas bežného pracovného dňa. Graf nám poskytuje veľmi názornú predstavu a tak môžeme konštatovať, že 89% všetkých spojení bolo v roku 2011 uskutočnených verejnou autobusovou dopravou a len 11% spojení v sledovanom okrese bolo zabezpečených železničnou dopravou.

7. Úroveň obslužnosti verejnou dopravou v obciach okresu Malacky v období rokov 2001 a 2011

V tejto kapitole sa chceme venovať zaznamenávaniu vývoja intenzity dopravných spojení vo všetkých obciach okresu Malacky a jeho zhodnotenia z hľadiska vývoja v rokoch 2001 a 2011. Intenzitu spojení za oba sledované roky budeme zaznamenávať jednotlivo za verejnú autobusovú dopravu, železničnú dopravu, ako aj absolútny počet týchto spojov. Výsledky týchto údajov následne spracujeme v tabuľkovom aj grafickom vyjadrení samostatne pre rok 2001, 2011 ako aj spoločne, čo nám umožní charakterizovať a opísať vývoj sa uplynulé obdobie.

7.1 Obslužnosť obcí v okrese Malacky autobusovou dopravou za roky 2001 a 2011

Pri autobusových spojeniach v obciach okresu Malacky sme zaznamenávali počet spojení zo všetkých smerov a pri každej jednej linke sme rátali len jedno zastavenie v obci resp. v meste samostatne a to ako za rok 2001, tak aj za rok 2011. Následne sme spracovali tabuľku a graf, ktoré nám pomôžu lepšie vyjadriť a názorne predstaviť vývoj intenzity spojení v nami sledovanom regióne (vid'. tabuľka č. 15).

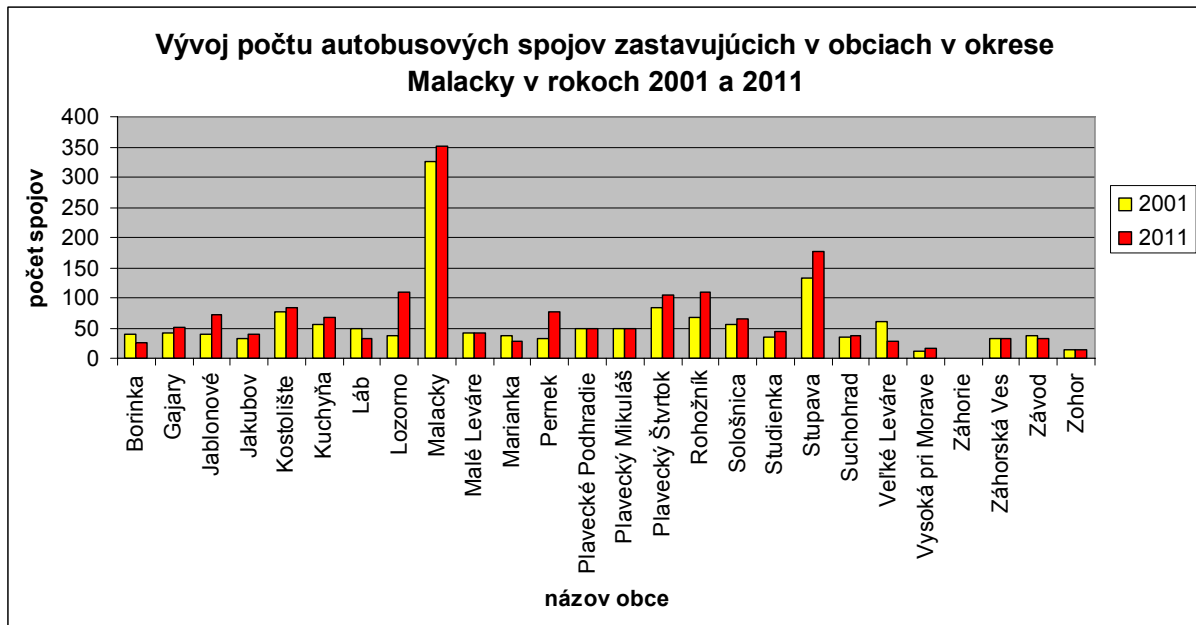
Tabuľka č. 15

Počet autobusových spojení zastavujúcich v obciach v okrese Malacky v rokoch 2001 a 2011		
Názov obce	Počet spojov v roku 2001	Počet spojov v roku 2011
Borinka	40	26
Gajary	43	51
Jablonové	40	72
Jakubov	33	39
Kostolište	77	83
Kuchyňa	56	67
Láb	49	33
Lozorno	37	110
Malacky	325	351
Malé Leváre	42	43
Marianka	37	28
Pernek	33	77
Plavecké Podhradie	48	50
Plavecký Mikuláš	50	50
Plavecký Štvrtok	84	104
Rohožník	68	109
Sološnica	56	66
Studienka	35	45
Stupava	132	177
Suchohrad	35	37
Veľké Leváre	60	29
Vysoká pri Morave	12	16
Záhorie	0	0
Záhorská Ves	33	32
Závod	37	32
Zohor	14	13
Spolu	1 476	1 740

Zdroj : Cestovný poriadok SAD 2001

Cestovný poriadok SAD 2011

Graf č. 19



Zdroj : Cestovný poriadok SAD 2001

Cestovný poriadok SAD 2011

Z hľadiska vývoja intenzity autobusových spojení v obciach v okrese Malacky môžeme uviesť, že u 7 obcí sme zaznamenali za sledované obdobie pokles intenzity spojení. Ide o obce Borinka, Láb, Marianka, Veľké Leváre, Záhorská Ves, Závod a Zohor. Pozoruhodná je skutočnosť, že z týchto 7 obcí, ktoré zaznamenali pokles autobusových spojení sú 4 obce vybavené aj železničným spojením. U obce Plavecký Mikuláš sme nezaznamenali ani nárast a ani pokles intenzity spojení a vojenský obvod Záhorie nemal v sledovaných rokoch žiadne dopravné spojenia zabezpečené verejnou hromadnou dopravou. U zvyšných 17 obcí bol za sledované obdobie zaznamenaný nárast intenzity spojení, najmarkantnejší nárast bol u obce Lozorno kde z 37 spojení v roku 2001 sa intenzita stornásobila na 110 spojení v roku 2011. Najviac autobusových spojení počas pracovného dňa je v okresnom meste Malacky a to 351, mesto Stupava má 177 a nad 100 spojení sme zaznamenali u obcí Lozorno, Plavecký Štvrtok, Rohožník. Najmenej denných autobusových spojení sme zistili v obciach Vysoká pri Morave - 16 a obci Zohor, kde sme evidovali len 13 spojení. Celkový počet autobusových spojení v nami sledovanom období narástol v rámci celého okresu Malacky zo 1476 v roku 2001 na 1740 v roku 2011.

7. 2 Obslužnosť obcí v okrese Malacky železničnou dopravou za roky 2001 a 2011

Pri sledovaní železničných spojení v okrese Malacky sme zaznamenávali počet denných spojov len v 7 obciach okresu, ktoré ležia na železničnej trati. Počty za roky 2001 a 2011 sme zoradili do tabuľky a vyjadrili aj graficky, aby sme mohli aj názorne zhodnotiť resp. vyjadriť vývoj nami sledovanej problematiky. Ostatné obce okresu Malacky sú vybavené len autobusovým spojením.

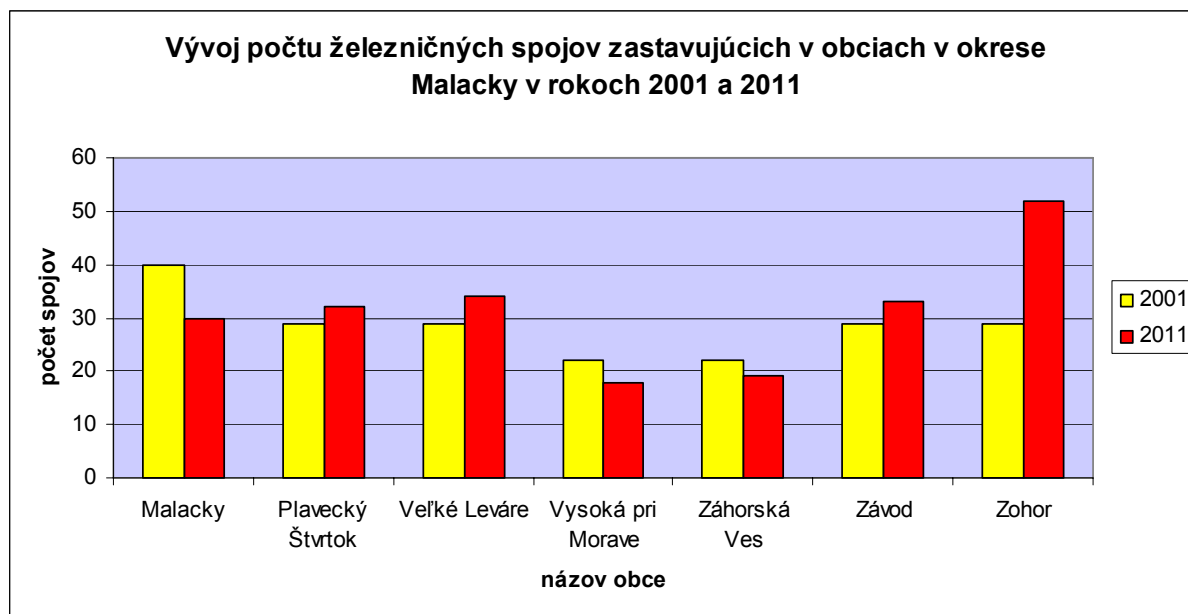
Tabuľka č. 16

Počet železničných spojení zastavujúcich v obciach v okrese Malacky v rokoch 2001 a 2011		
Názov obce	Počet spojov v roku 2001	Počet spojov v roku 2011
Malacky	40	30
Plavecký Štvrtok	29	32
Veľké Leváre	29	34
Vysoká pri Morave	22	18
Záhorská Ves	22	19
Závod	29	33
Zohor	29	52
Spolu	200	218

Zdroj : Cestovný poriadok ŽSR 2001

Cestovný poriadok ŽSR 2011

Grafč.20



Zdroj : Cestovný poriadok ŽSR 2001

Cestovný poriadok ŽSR 2011

Graf č. 20 ako aj tabuľka č.16 nám poskytujú ucelenú predstavu. Vidíme, že zo 7 obcí okresu Malacky, ktoré sú vybavené železničným spojením sme u 4 zaznamenali nárast intenzity spojení. Najväčší nárast je u obce Zohor, z 29 spojov roku 2001 narástol počet na 52 denných spojov, ďalšie tri nárasty sú zanedbateľné u obce Závod z 29 spojov na súčasných 33 spojov, Veľké Leváre z 29 spojov na 34 spojov a obec Plavecký Štvrtok z 29 spojov na 32 spojov. Pokles intenzity denných železničných spojení sme v sledovanom okrese zaznamenali u 3 obcí. U mesta Malacky je to pokles zo 40 spojení na 30 spojení, obec Vysoká pri Morave z 22 na 18 spojení a obec Záhorská Ves z 22 spojení na 19 spojení. Z hľadiska vývoju celého okresu Malacky môžeme za roky 2001 a 2011 uviesť, že nastal nárast intenzity železničných spojení v celom okrese z 200 denných spojov v roku 2001 na 218 denných spojov v roku 2011.

7.3 Celková obslužnosť obcí v okrese Malacky za roky 2001 a 2011

Pri absolútnom počte spojov v obciach sledovaného okresu za roky 2001 a 2011 sme spočítali do jedného súčtu všetky spoje autobusovej dopravy a železničnej dopravy, ktoré zastavovali v obciach okresu počas bežného pracovného dňa. Následne sme vypracovali tabuľku a graf, ktoré nám opäť pomôžu názorne vyjadriť a charakterizovať vývoj počas nami sledovaného obdobia.

Tabuľka č. 17

Počet všetkých spojov zastavujúcich v obciach v okrese Malacky v rokoch 2001 a 2011		
Názov obce	Počet spojov v roku 2001	Počet spojov v roku 2011
Borinka	40	26
Gajary	43	51
Jablonové	40	72
Jakubov	33	39
Kostolište	77	83
Kuchyňa	56	67
Láb	49	33
Lozorno	37	110
Malacky	365	381
Malé Leváre	42	43
Marianka	37	28
Pernek	33	77
Plavecké Podhradie	48	50
Plavecký Mikuláš	50	50
Plavecký Štvrtok	113	136
Rohožník	68	109
Sološnica	56	66
Studienka	35	45
Stupava	132	177
Suchohrad	35	37
Veľké Leváre	89	63
Vysoká pri Morave	34	34
Záhorie	0	0
Záhorská Ves	55	51
Závod	66	65
Zohor	43	65
Spolu	1 676	1 958

Zdroj : Cestovný poriadok SAD 2001 ,2011

Cestovný poriadok ŽSR 2001 ,2001

Graf č. 21



Zdroj : Cestovný poriadok SAD 2001 ,2011

Cestovný poriadok ŽSR 2001 ,2011

Pri hodnotení vývoja absolútneho počtu denných spojení v obciach okresu Malacky v rokoch 2001 a 2011 môžeme uviesť, že u 17 obcí sme zaznamenali nárast denných dopravných spojení, u 6 obcí sme zaznamenali pokles, v dvoch obciach - Plavecký Mikuláš a Vysoká pri Morave sa počty denných spojov nemenili a u vojenského obvodu Záhorie sme v nami sledovanom období nezaznamenali žiadne železničné ani autobusové spojenie. Najväčšie zvýšenie z hľadiska znásobenia spojov môžeme vidieť u obcí Lozorno, Rohožník a aj mesta Stupava. Z pohľadu na celý okres Malacky môžeme konštatovať, že vývoj intenzity dopravných spojov, železničných aj autobusových spoločne, zaznamenal celkový nárast z 1 676 spojov v roku 2001 na 1 958 spojov v roku 2011.

7. 4 Vývoj obslužnosti obcí v okrese Malacky za roky 2001 a 2011

Za účelom názornejšej predstavy o vývoji počtu intenzity autobusových a železničných spojení sme opäť vypracovali tabuľku a graf, ktoré zachytávajú všetky hodnoty spoločne. V rokoch 2001 ako aj v roku 2011 bolo len 7 obcí okresu Malacky vybavených železničným spojením, čo je znázornené a jasno viditeľné v grafe.

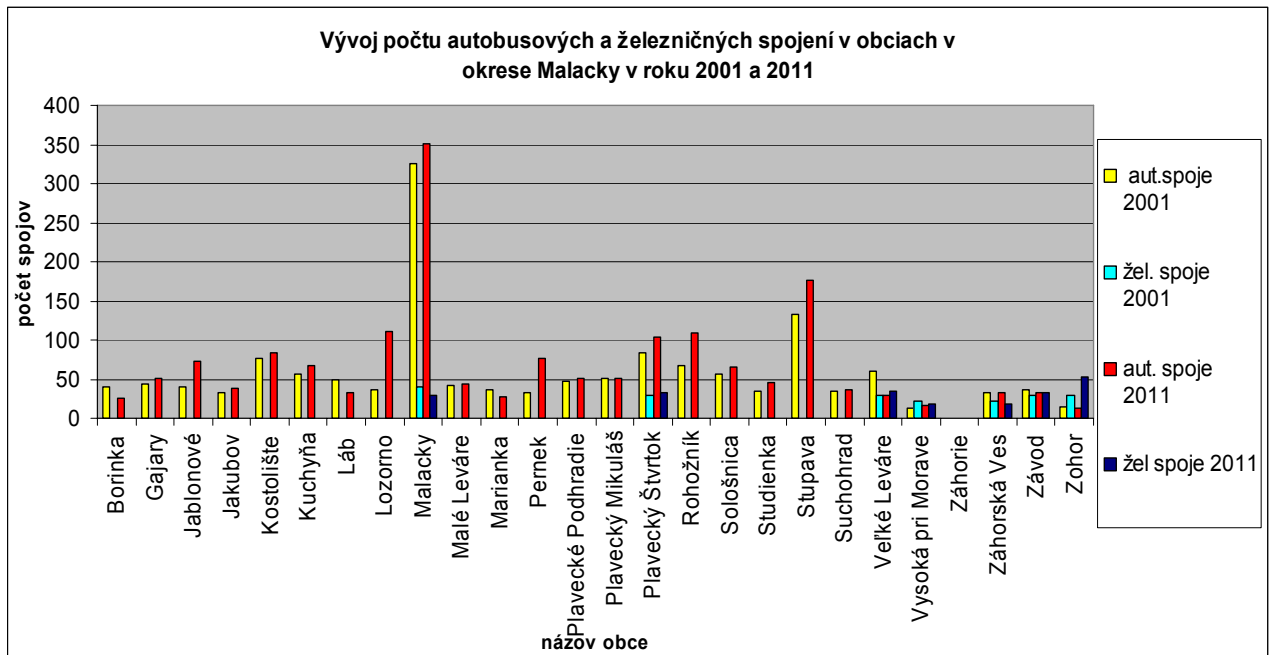
Tabuľka č.18

Vývoj počtu autobusových a železničných spojov zastavujúcich v obciach v okrese Malacky v rokoch 2001 a 2011				
Názov obce	Počet autobusových spojov v roku 2001	Počet železničných spojov v roku 2001	Počet autobusových spojov v roku 2011	Počet železničných spojov v roku 2011
Borinka	40	0	26	0
Gajary	43	0	51	0
Jablonové	40	0	72	0
Jakubov	33	0	39	0
Kostolište	77	0	83	0
Kuchyňa	56	0	67	0
Láb	49	0	33	0
Lozorno	37	0	110	0
Malacky	325	40	351	30
Malé Leváre	42	0	43	0
Marianka	37	0	28	0
Pernek	33	0	77	0
Plavecké Podhradie	48	0	50	0
Plavecký Mikuláš	50	0	50	0
Plavecký Štvrtok	84	29	104	32
Rohožník	68	0	109	0
Sološnica	56	0	66	0
Studienka	35	0	45	0
Stupava	132	0	177	0
Suchohrad	35	0	37	0
Veľké Leváre	60	29	29	34
Vysoká pri Morave	12	22	16	18
Záhorie	0	0	0	0
Záhorská Ves	33	22	32	19
Závod	37	29	32	33
Zohor	14	29	13	52
Spolu	1 476	200	1 740	218

Zdroj : Cestovný poriadok SAD 2001 ,2011

Cestovný poriadok ŽSR 2001 ,2011

Graf č. 22



Zdroj : Cestovný poriadok SAD 2001 ,2011

Cestovný poriadok ŽSR 2001 ,2011

Z tabuľky č. 18 a grafu č. 22 môžeme zistiť, že vývoj autobusových a železničných spojení v obciach okresu Malacky v rokoch 2001 a 2011 mal rastúcu tendenciu z hľadiska počtu denných spojov. V oboch sledovaných obdobiach platí záver, že z 26 obcí v okrese len 7 je vybavených autobusovou a aj železničnou dopravou, jediný vojenský obvod Záhorie nemá ani autobusové ani železničné spojenie a zvyšných 18 obcí využíva len autobusovú dopravu, keďže sú situované mimo železničnej trate. Narastajúci počet spojov sme zaznamenali v autobusovej doprave z 1 476 spojov v roku 2001 na 1 740 denných spojov v roku 2011, ako aj v železničnej doprave z 200 denných spojov v roku 2001 na 218 denných spojov v roku 2011.

Na záver teda môžeme konštatovať, že vykonaným skúmaním, sledovaním a vyhodnotením dostupných údajov sme dospeli k zisteniu, že vývoj intenzity dopravných spojení v obciach v okrese Malacky mal v rokoch 2001 a 2011 rastúcu tendenciu v autobusovej doprave, železničnej doprave a teda aj sumárne v celkovej doprave.

8. Zhodnotenie vývoja úrovne obslužnosti obcí okresu Malacky so zreteľom na vybrané ukazovatele rastu obcí

V tejto kapitole sa nachádzajú tabuľky, kde je zachytený vývoj počtu obyvateľov a bytov v obciach v okrese Malacky. Taktiež je spracovaná tabuľka aj pre vývoj intenzity dopravných spojení v jednotlivých obciach nami sledovaného okresu. Následne sme v tabuľkách vypočítali index rastu resp. poklesu sledovaných ukazovateľov a napokon indexy jednotlivých obcí rozdelili do troch kategórii. Z uvedených kategórii sme spracovali aj mapové vyjadrenie, ktoré nám slúži na lepšie znázornenie získaných údajov po jednotlivých obciach.

V závere tejto kapitoly sme spracovali finálnu tabuľku, pomocou ktorej budeme hodnotiť dopravnú obslužnosť v obciach v okrese Malacky z hľadiska vplyvu nárastu resp. poklesu obyvateľov a bytov v jednotlivých obciach na nárast resp. pokles intenzity dopravných spojení zabezpečených verejnou hromadnou dopravou.

Ďalej zaujmeme stanovisko k hypotéze, že nárast počtu obyvateľov a bytov by sa mal prejavovať aj v náraste dopravných spojov verejnej hromadnej dopravy. Rovnako, že pokles obyvateľstva a bytov by sa mal prejavovať aj v poklese dopravných spojov verejnej hromadnej dopravy.

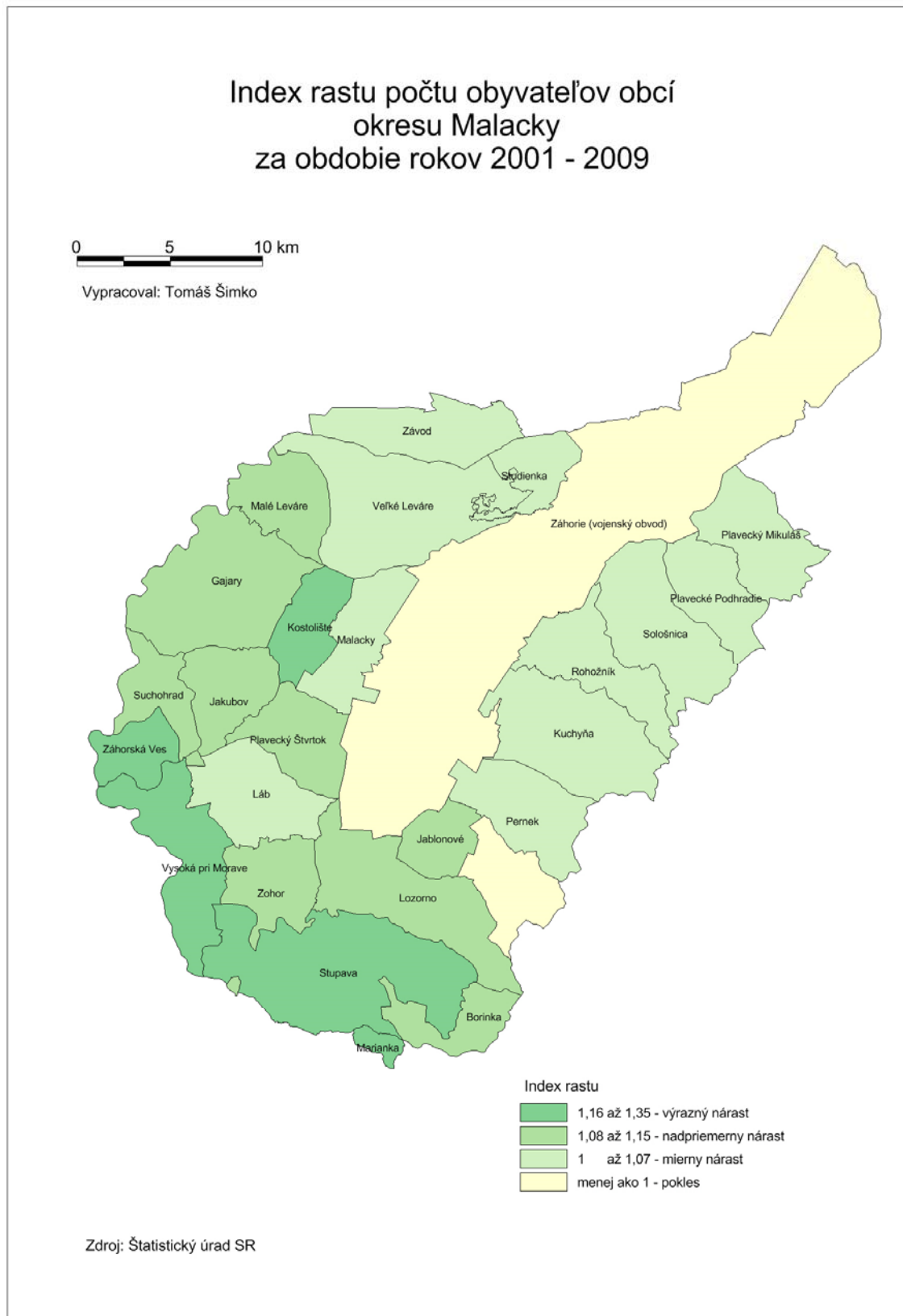
8. 1 Index rastu počtu obyvateľov obcí okresu Malacky za obdobie rokov 2001 a 2009

Tabuľka č.19

Vývoj počtu obyvateľov v obciach v okrese Malacky v rokoch 2001 a 2009 a indexi rastu			
Názov obce	počet obyv. 2001	počet obyv. 2009	Index rastu 2009/2001
Borinka	519	597	1,15
Gajary	2 690	2 936	1,09
Jablonové	1 056	1 136	1,08
Jakubov	1 312	1 510	1,15
Kostolište	942	1 150	1,22
Kuchyňa	1 597	1 697	1,06
Láb	1 416	1 425	1,01
Lozorno	2 710	2 964	1,09
Malacky	17 773	18 097	1,02
Malé Leváre	1 046	1 151	1,10
Marianka	948	1 277	1,35
Pernek	783	832	1,06
Plavecké Podhradie	660	708	1,07
Plavecký Mikuláš	710	714	1,01
Plavecký Štvrtok	2 177	2 385	1,10
Rohožník	3 349	3 559	1,06
Sološnica	1 493	1 550	1,04
Studienka	1 598	1 653	1,03
Stupava	8 063	9 333	1,16
Suchohrad	556	639	1,15
Veľké Leváre	3 430	3 678	1,07
Vysoká pri Morave	1 847	2 151	1,16
Záhorie	511	190	0,37
Záhorská Ves	1 521	1 767	1,16
Závod	2 578	2 764	1,07
Zohor	3 069	3 335	1,09
Spolu	64 354	69 198	1,08

Zdroj : Štatistický úrad SR

Mapa č. 1



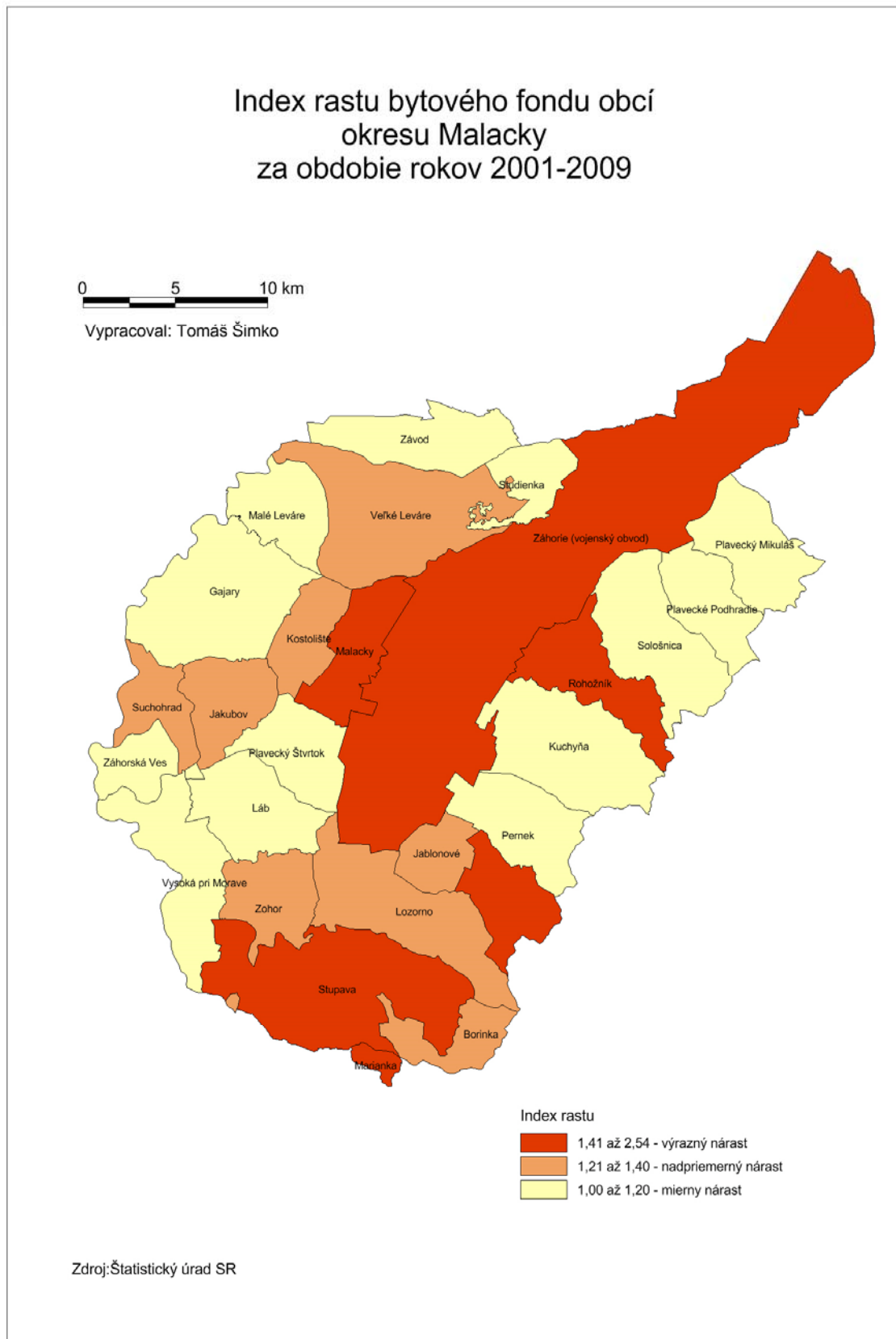
8. 2 Index rastu bytového fondu obcí okresu Malacky za obdobie rokov 2001 a 2009

Tabuľka č. 20

Vývoj počet bytov v obciach v okrese Malacky v rokoch 2001 a 2009 s indexami rastu			
Názov obce	počet bytov 2001	počet bytov 2009	Index rastu 2009/2001
Borinka	265	362	1,37
Gajary	994	1 110	1,12
Jablonové	398	481	1,21
Jakubov	431	526	1,22
Kostolište	310	393	1,27
Kuchyňa	563	622	1,10
Láb	474	556	1,17
Lozorno	907	1 107	1,22
Malacky	2 786	6 713	2,41
Malé Leváre	448	483	1,08
Marianka	410	611	1,49
Pernek	338	381	1,13
Plavecké Podhradie	249	281	1,13
Plavecký Mikuláš	314	373	1,19
Plavecký Štvrtok	671	756	1,13
Rohožník	451	1 147	2,54
Sološnica	502	603	1,20
Studienka	601	649	1,08
Stupava	1 632	3 898	2,39
Suchohrad	230	285	1,24
Veľké Leváre	1 014	1 235	1,22
Vysoká pri Morave	663	758	1,14
Záhorie	87	171	1,97
Záhorská Ves	562	677	1,20
Závod	907	972	1,07
Zohor	887	1 149	1,30
Spolu	17 094	26 299	1,54

Zdroj : Štatistický úrad SR

Mapa č. 2



8.3 Index rastu všetkých spojov zastavujúcich v obciach okresu Malacky za obdobie rokov 2001 a 2011

Tabuľka č. 21

Vývoj počtu všetkých spojov zastavujúcich v obciach okresu Malacky za roky 2001 -2011 a indexy rastu			
Názov obec	počet spojov 2001	počet spojov 2011	Index rastu 2011/2001
Borinka	40	26	0,65
Gajary	43	51	1,19
Jablonové	40	72	1,80
Jakubov	33	39	1,18
Kostolište	77	83	1,08
Kuchyňa	56	67	1,20
Láb	49	33	0,67
Lozorno	37	110	2,97
Malacky	365	381	1,04
Malé Leváre	42	43	1,02
Marianka	37	28	0,76
Pernek	33	77	2,33
Plavecké Podhradie	48	50	1,04
Plavecký Mikuláš	50	50	1,00
Plavecký Štvrtok	113	136	1,20
Rohožník	68	109	1,60
Sološnica	56	66	1,18
Studienka	35	45	1,29
Stupava	132	177	1,34
Suchohrad	35	37	1,06
Veľké Leváre	89	63	0,71
Vysoká pri Morave	34	34	1,00
Záhorie	0	0	0,00
Záhorská Ves	55	51	0,93
Závod	66	65	0,98
Zohor	43	65	1,51
Spolu	1 676	1 958	1,17

Zdroj: Cestovný poriadok SAD 2001/2002 a 2010/2011

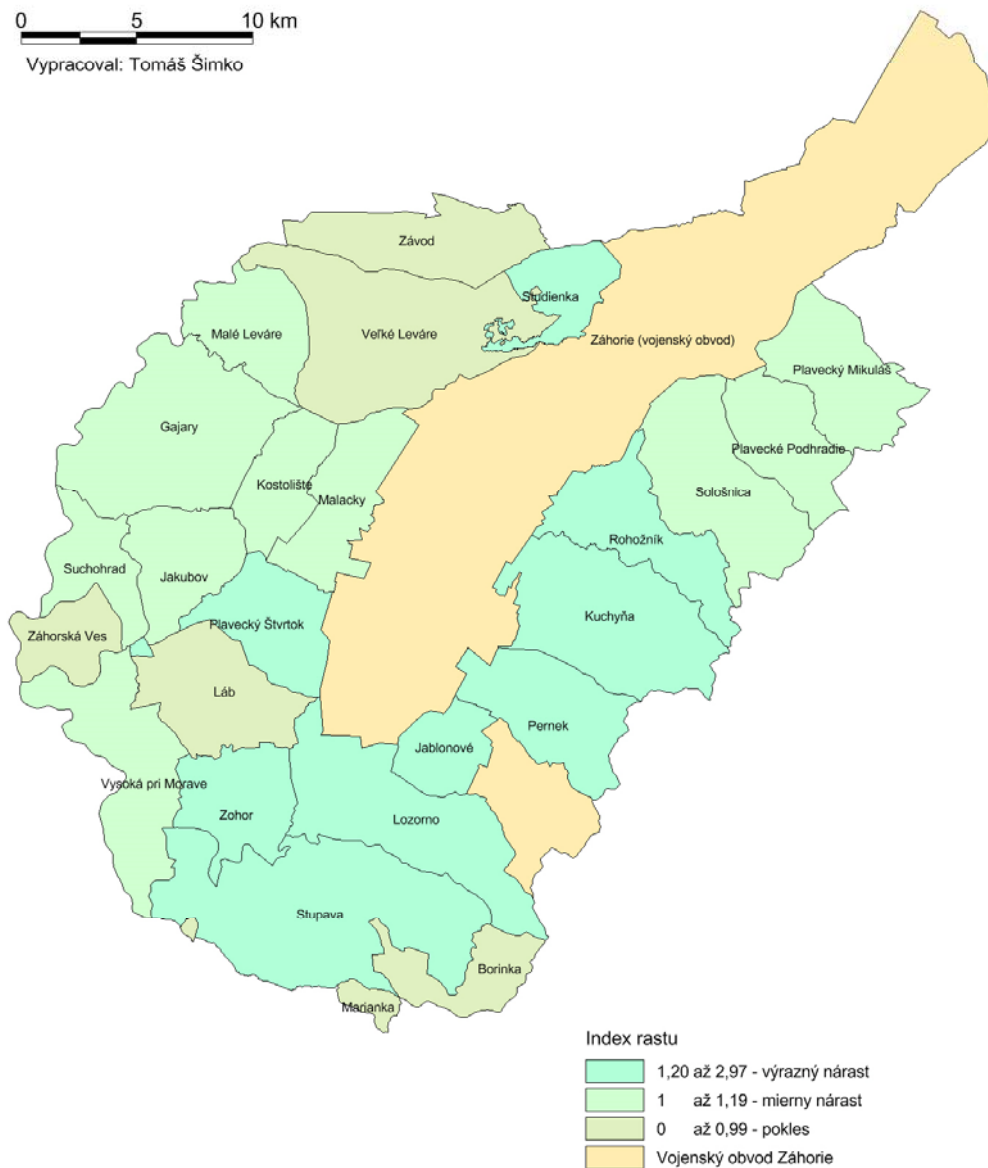
Cestovný poriadok ŽSR 2001/2002 a 2010/2011

Mapa č. 3

Index rastu všetkých spojov zastavujúcich v obciach okresu Malacky za obdobie rokov 2001 - 2011

0 5 10 km

Vypracoval: Tomáš Šimko



Zdroj: Cestovný poriadok SAD, Cestovný poriadok ŽSR

8. 4 Zhodnotenie dopravnej obslužnosti v obciach v okrese Malacky

So zhodnotením dopravnej obslužnosti v obciach v okrese Malacky prichádza zhodnotenie a teda aj potvrdenie alebo vyvrátenie hypotézy, podľa ktorej by mala intenzita denných spojení v obciach okrese Malacky narastať resp. klesať súbežne s nárastom alebo poklesom počtu obyvateľov jednotlivých obcí alebo počtu bytov. Hlavným ukazovateľom je počet obyvateľov, ale ten nemusí byť najpresnejší, nakoľko nie je zaručené, že obyvatelia niektorých obcí si po skolaudovaní alebo kúpe rodinného domu alebo bytu automaticky do predmetnej obce, mesta nahlásia aj trvalé bydlisko. Z uvedeného dôvodu je ďalším oporným ukazovateľom v našej práci aj vývoj počtu bytov v obciach okresu Malacky.

Obce sme pre potvrdenie alebo vyvrátenie hypotézy rozdelili do troch kategórií z hľadiska dopravných spojení. Na obce s výrazným nárastom dopravných spojov, obce s miernym nárastom dopravných spojov a obce s poklesom dopravných spojov.

Ďalej sme zaznamenávali v jednotlivých kategóriách ukazovateľ počet obyvateľov, kde sme obce rozdeľovali na obce s výrazným nárastom počtu obyvateľov, obce s nadpriemerným nárastom počtu obyvateľov a obce s miernym nárastom počtu obyvateľov.

Rovnakým kľúčom sme delili obce aj podľa ukazovateľa počtu bytov na obce s výrazným nárastom počtu bytov, obce s nadpriemerným nárastom počtu bytov a obce s miernym nárastom počtu bytov (vid'. tabuľka č. 22).

Tabuľka č. 22

dopravné spoje	obyvateľstvo	byty
Obce s výrazným nárastom dopravných spojov	Lozorno	Lozorno
	Jablonové	Jablonové
	Kuchyňa	Kuchyňa
	Plavecký Štvrtok	Plavecký Štvrtok
	Pernek	Pernek
	Rohožník	Rohožník
	Studienka	Studienka
	Stupava	Stupava
	Zohor	Zohor
Obce s miernym nárastom dopravných spojov	Gajary	Gajary
	Jakubov	Jakubov
	Kostolište	Kostolište
	Malacky	Malacky
	Malé Leváre	Malé Leváre
	Plavecký Mikuláš	Plavecký Mikuláš
	Plavecké Podhradie	Plavecké Podhradie
	Sološnica	Sološnica
	Suchohrad	Suchohrad
	Vysoká pri Morave	Vysoká pri Morave
Obce s poklesom dopravných spojov	Borinka	Borinka
	Marianka	Marianka
	Láb	Láb
	Záhorská Ves	Záhorská Ves
	Závod	Závod
	Veľké Leváre	Veľké Leváre

	výrazný nárast počtu obyvateľov
	nadpriemerný nárast počtu obyvateľov
	mierny nárast počtu obyvateľov

	výrazný nárast počtu bytov
	nadpriemerný nárast počtu bytov
	mierny nárast počtu bytov

Naša hypotéza, že s počtom obyvateľov a bytov bude narastať aj intenzita dopravných spojení zabezpečených verejnou hromadnou dopravou sa u obcí s výrazným nárastom intenzity spojení úplne potvrdila len u mesta Stupava, kde bol zároveň zaznamenaný aj výrazný nárast obyvateľstva aj výrazný nárast bytov za sledované obdobie. Čiastočne sa potvrdila u obcí Lozorno, Jablonové a Zohor, kde sme zaznamenali nadpriemerný nárast počtu obyvateľstva aj nadpriemerný nárast počtu bytov. Naopak u obcí Kuchyňa, Pernek a Studienka sme napriek výraznému nárastu spojov zaznamenali len mierny nárast počtu obyvateľov a mierny nárast počtu bytov.

U obce Plavecký Štvtok bol zaznamenaný nadpriemerný nárast počtu obyvateľov s miernym nárastom počtu bytov. Extrémnym prípadom u tejto skupiny obcí je obec Rohožník, kde bol v nami sledovanom období mierny nárast počtu obyvateľov ale s výrazným nárastom počtu bytov.

Podobne vyšli aj výsledky u obcí s miernym nárastom počtu spojov, kde sme u obcí Jakubov a Suchohrad zaznamenali nadpriemerný nárast počtu obyvateľov s nadpriemerným nárastom počtu bytov. U obcí Plavecký Mikuláš, Plavecké Podhradie a Sološnica evidujeme v nami sledovanom období mierny nárast počtu obyvateľstva a mierny nárast počtu bytov. Ojedinelým prípadom je obec Kostolište, ktorá mala v období rokov 2001 - 2009 výrazný nárast počtu obyvateľov spojený s výrazným nárastom počtu bytov. V okresnom meste Malacky sme zaznamenali miery nárast počtu obyvateľstva a naopak nadpriemerný nárast počtu bytov. Obec Vysoká pri Morave mala opačný extrém ako Malacky a síce výrazný nárast počtu obyvateľstva spojený len s miernym nárastom počtu bytov. Nakoniec obce Gajary a Malé Leváre sa vyznačovali nadpriemerným nárastom počtu obyvateľov spojeným s miernym nárastom počtu bytov.

V poslednej kategórii obcí s poklesom denných spojov boli zaznamenané dva extrémne prípady, konkrétne obce Marianka a Záhorská Ves, kde bol zaznamenaný napriek poklesu dopravných spojov nadpriemerný nárast obyvateľstva s miernym nárastom počtu bytov. Naša hypotéza sa potvrdila u obcí Láb a Závod, kde došlo len k miernemu nárastu počtu obyvateľov spojeným s miernym nárastom počtu bytov. Obec Borinka naopak zaznamenala nadpriemerný nárast počtu obyvateľov ako aj nadpriemerný nárast počtu bytov a nakoniec obec Veľké Leváre mala mierny nárast obyvateľstva s nadpriemerným nárastom počtu bytov.

Z uvedených zistení môžeme konštatovať, že počet intenzity dopravných spojení v jednotlivých obciach okresu Malacky nenarastá priamoúmerne s rastom počtu obyvateľstva a nárastom počtu bytov.

Záver

Naša diplomová práca sa venuje vývojom dopravnej obslužnosti regiónu Malacky na lokálnej úrovni. Sleduje vývoj intenzity dopravných spojení zabezpečovaných verejnou hromadnou dopravou vo vzťahu k ukazovateľom vývoja počtu obyvateľov ako aj vývoja počtu bytov.

Prvá kapitola je venovaná zhodnoteniu použitej literatúry či už išlo o knižné publikácie geografov ako aj ich články, ktoré boli uverejnené prevažne v odborných časopisoch zaoberajúcich sa konkrétne Geografiou dopravy.

Druhá kapitola v diplomovej práci je venovaná hlavne teoretickým východiskám v oblasti Geografie dopravy, verejnej osobnej dopravy, dopravnej obslužnosti ako aj pomenovaniu a vysvetleniu určitých pojmov, ktoré sú neskôr v práci použité.

Tretia kapitola diplomovej práce s názvom metodika práce obsahuje opis jednotlivých metodických postupov, ktoré boli použité a využité v práci.

Štvrtá kapitola diplomovej práce je venovaná popisu a geografickej polohy regiónu Malacky. Ďalej vývojom počtu obyvateľov a bytov v obciach v okrese Malacky za roky 2001 – 2009 a jeho zhodnotením. V závere kapitoly sme sa venovali zhodnoteniu dopravnej vybavenosti jednotlivých obcí v okrese Malacky z hľadiska využitia autobusovej ako aj železničnej dopravy v jednotlivých obciach.

Piata, šiesta a siedma kapitola diplomovej práce obsahuje jadro práce, kde zachytávame vývoj intenzity dopravných spojení zabezpečených verejnou hromadnou dopravou v jednotlivých obciach v okrese Malacky pre roky 2001 a 2011 samostatne pre autobusovú, železničnú, ako aj celkovú hromadnú dopravu.

Ôsma záverečná kapitola diplomovej práce je venovaná zhodnoteniu vývoja dopravnej obslužnosti v okrese Malacky a je zakončená aj mapovými výstupmi a záverečnými tabuľkovými vyjadreniami pre popis nami sledovanej problematiky.

Na základe výstupov môžeme uviesť, že z pohľadu okresu Malacky ako celku došlo k nárastu počtu obyvateľov 1,08 násobne, nárastu počtu bytov 1,54 násobne a aj nárastu počtu dopravných spojov v okrese Malacky 1,17 násobne.

Iné výsledky nám vyšli, keď sme sledovali vývoj dopravnej obslužnosti po jednotlivých obciach samostatne. Z tohto pohľadu nám jednoznačne vyplýva, že ani nárast počtu obyvateľov, ani nárast počtu bytov v jednotlivých obciach neovplyvňuje dynamiku zmien v počte spojov vo verejnej doprave.

Tým pádom sme nepotvrdili hypotézu, ktorá hovorila, že s nárastom počtu obyvateľstva by mal rovnako narastať aj počet dopravných spojení zabezpečených verejnou hromadnou dopravou.

Je možné, že má na tom podiel individuálna automobilová doprava – bolo by zaujímavé porovnať tento ukazovateľ v ďalšej práci.

Summary

Our thesis is devoted to the development of regional transport service Malacky at the local level. Monitor the development effort transport links provided by public transport in relation to indicators of population development and the development of housing.

The first chapter is devoted to the appreciation of literature, whether it was a book publications geographers as well as articles that were published mostly in peer-reviewed journals dealing with the specific geography of transport.

The second chapter in this thesis is mainly devoted to theoretical issues in the geography of transport, public transport, transport service as well as naming and explanation of certain concepts which are later used in the work.

The third chapter of the thesis entitled "methods of work contains a description of methodological procedures that were used and exploited at work.

The fourth chapter of the thesis is devoted to a description and geographic location of the region Malacky. Further development of population and housing in municipalities in Malacky for years 2001 - 2009 and its recovery. At the end of the chapter we discuss the assessment of transport facilities in each municipality Malacky terms of use bus and rail services in individual communities.

The fifth, sixth and seventh chapter of the thesis contains the core work, which shows the development effort transport connections secure public transport in individual municipalities in Malacky for the years 2001 and 2011 separately for bus, rail, and the overall public transport.

Eighth final chapter of the thesis is devoted to assess the development of transport service in Malacky and ends with the map outputs and final spreadsheet expressions to describe the problems we studied. Based on the results we can say that from the perspective of Malacky as a whole there was an increase in population 1.08 fold increase in the number of dwellings and 1.54-fold increase in the number of transport links in Malacky 1.17 times.

Other results come to us when we followed the evolution of transport service to individual communities separately. From this perspective, we clearly show that neither population growth nor increase the number of apartments in certain municipalities does not affect the dynamics of changes in the number of connections in public transport.

Thus, we have not confirmed the hypothesis, which said that with the increase in population would also increase the number of transport connections secure public transport.

Perhaps it has a share of individual car transport - it would be very interesting to compare this indicator.

Zoznam použitej literatúry

- BRANICKÝ, M. 1999. – Osobná doprava, ako fenomén rozvoja regiónu, jej problémy a možnosti jej riešenia, Prešov, 1999
- BRINKE, J. 1999. Úvod do geografie dopravy, Karolinum, ISBN 80-7184-923-5
- DICOVÁ, J.- ONDRUŠ, J. 2010. Rozvoj verejnej osobnej dopravy v SR pred individuálnou automobilovou dopravou, *Železničná doprava a logistika* 1/2010, pp. 33-38
- Cestovný poriadok pravidelných autobusových liniek krajmi Bratislava, Nitra, Trenčín, Trnava 2001/2002, /2001/
- Cestovný poriadok Železníc Slovenskej republiky 2001/2002 /2001/ ISBN 80-968444-1-5
- Cestovný poriadok Železníc Slovenskej republiky 2010/2011/2010/ ISBN 80-968864-9-4
- GAŠPARÍK, J.- KENDRA, M.- MÁRTON, P. – ŠULKO, P. 2011. (Ne)riešenie Koncepcie verejnej osobnej železničnej dopravy v Slovenskej republike, *Železničná doprava a logistika* In: 1/2011, pp. 67-72
- GOGOLA, M. 2007. Aplikovanie dopravno-sociologického prieskumu pre potreby modelovania dopravnej obslužnosti, *Doprava a spoje, elektronický časopis Fakulty prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov Žilinskej univerzity* 1/2007, ISSN 1336-7676, pp. 21-29
- Internetová stránka : <http://cp.atlas.sk/bus/spojenie/> - dáta sú garantované dopravcami
- Internetová stránka Štatistického úradu SR: <http://app.statistics.sk/mosmis/sk/run.html>
- IVANIČKOVÁ, A. - VLČKOVÁ, V. 2006. Sociálno-ekonomický rozvoj regionálnych mestských štruktúr v Slovenskej republike, Brno, 2006, ISBN 80-210-4155-2, pp.57-71
- JEŽKOVÁ, R. 2006. Meranie spokojnosti v organizácii modernej verejnej správy, Masarykova univerzita, Brno 2006, ISBN 80-210-4155-2, pp.173-177
- KOREC, P. 1989. Ekonomická geografia I. , Univerzita Komenského Bratislava
- KOREC, P.- HORŇÁK, M. 1997. Súčasnú tendencie vo vývoji železničnej dopravy. In: *Acta Facultatis Rerum Nat. Univ. Comen., Geographica*, 40, Bratislava, pp. 3 - 16. ISBN 80-223-1252-5
- LOKŠOVÁ, Z. 2006. Posúdenie kvality Verejnej osobnej dopravy z hľadiska dopravnej dostupnosti. In: *Železničná doprava a logistika* 3/2006, pp.36-39
- MADZINOVÁ, R. – TEJ, J. 2006. Praktické využitie bodovej metódy hodnotenia regionálneho rozvoja – Brno, 2006, ISBN 80-210-4155-2, pp.79-84
- MARADA, M. 2003. Dopravní hierarchie středisek v Česku: vztah k organizaci osídlení. Disertační práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, Praha, pp.116

- MARADA, M. 2006. Vertikální a horizontální dopravní poloha středisek osídlení Česka. In: Kraft, S., Mičková, K., Rypl, J., Švec, P., Vančura, M.: Česká geografie v evropském prostoru, elektronický sborník příspěvků (CD-ROM) z XXI. sjezdu České geografické společnosti, katedra geografie, Pedagogická fakulta, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, pp. 169-174.
- MARADA, M. - KVĚTOŇ, V. 2006. Význam dopravní obslužnosti v rozvoji venkovských oblastí. Sborník příspěvků z mezinárodní konference Venkov je náš svět. Provozně-ekonomická fakulta, Česká zemědělská univerzita v Praze, pp. 422-431.
- MARADA, M. - KVĚTOŇ, V. - VONDRÁČKOVÁ, P. 2006. Železniční doprava jako faktor regionálního rozvoje. Národohospodářský obzor, VI, č. 4, Fakulta ekonomicko-správní, Masarykova univerzita v Brně, Brno, pp. 51-59.
- RAJČÁKOVÁ, E. 2009. Regionálny rozvoj a regionálna politika Európskej únie a Slovenska, Univerzita Komenského, Bratislava, 2009, ISBN 978-80-89317-09-7, pp.13
- SUROVEC, P. 2002. Verejná osobná doprava v regiónoch, Komunikácie 1-2/2002, Žilinská univerzita, ISBN 1335-4205, pp. 10-17
- SEIDENGLANZ, D. – KREJČÍ, T. 2006. Doprava a venkovský prostor, příklad Znojemska, Masarykova univerzita, Brno, 2006, ISBN 80-210-4155-2, pp.93-103

Internetové zdroje

Internetové stránky: <http://cp.atlas.sk/vlakbus/spojenie/> - dáta sú garantované dopravcami