

UNIVERZITA KOMENSKÉHO V BRATISLAVE
PRÍRODOVEDECKÁ FAKULTA

Katedra humánnej geografie a demogeografie

Evidenčné číslo: 474254f7-a7ff-4a26-9633-16e4667e6b5f

DOPRAVNÁ OBSLUŽNOSŤ OBCÍ ORAVY
VEREJNOU DOPRAVOU

Bakalárska práca

Študijný program: učiteľstvo predmetov geografia a matematika

Študijný odbor: 1.1.1. učiteľstvo akademických predmetov

Školiace pracovisko: Katedra humánnej geografie a demogeografie

Školiteľ: Mgr. Marcel Horňák, PhD.

Konzultant: Mgr. Marcel Horňák, PhD.

Bratislava 2011

Jakub Vrábel'



Univerzita Komenského v Bratislave
Prírodovedecká fakulta

ZADANIE ZÁVEREČNEJ PRÁCE

Meno a priezvisko študenta: Jakub Vrábek
Študijný program: učiteľstvo predmetov geografia a matematika (Učiteľské štúdium, bakalársky I. st., denná forma)
Študijný odbor: 1.1.1. učiteľstvo akademických predmetov
Typ záverečnej práce: bakalárska
Jazyk záverečnej práce: slovenský

Názov : Dopravná obslužnosť obcí Oravy verejnou dopravou

Literatúra : Lokšová, Z. (2006): Posúdenie kvality verejnej osobnej dopravy z hľadiska dopravnej obslužnosti. In: Železničná doprava a logistika 3/2006, pp. 36-39
Marada, M., Květoň, V. (2010): Diferenciace nabídky dopravních příležitostí v českých obcích a sociogeografických mikroregionech. Geografie, 110, č. 1, s. 21–43.
Pirochta, P. (2000): Veřejná doprava a mikroregionální rozvoj. Magisterská diplomová práce, Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy v Praze, Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, pp. 102
Stetulič, P. (1998): Verejný záujem v hromadnej doprave osôb a dopravná obslužnosť územia. In: Verejný záujem v hromadnej doprave osôb a dopravná obslužnosť územia – výťah z referátov pracovného seminára, HD 4/98 VÚD Žilina, pp. 9-11

Cieľ : Práca bude zameraná na analýzu kvality obsluhy obcí vybraného územia verejnou hromadnou dopravou (autobusovou, vlakovou). Analýza pravidelnej verejnej hromadnej dopravy v skúmanom regióne (územie regiónu Orava, totožného s územím okresov Dolný Kubín, Námestovo a Tvrdošín), hodnotenie priestorovej štruktúry siete hromadnej dopravy, analýza obslužnosti jednotlivých obcí budú realizované s využitím ukazovateľa frekvencie spojov. Práca bude tiež zahŕňať kategorizáciu obcí podľa úrovne obslužnosti verejnou dopravou. Základnými časťami práce budú: 1. Definícia verejnej dopravy, dopravnej obslužnosti, jej atribútov 2. Analýza priestorového rozsahu verejnej hromadnej dopravy v skúmanom území, identifikácia hlavných prepravných smerov 3. Analýza úrovne dopravnej obslužnosti obcí skúmaného regiónu spojmi verejnej hromadnej dopravy 4. Tabuľkové, grafové a mapové výstupy

Kľúčové

slová : verejná doprava, dopravná obslužnosť, autobusová doprava, vlaková doprava

Vedúci : Mgr. Marcel Horňák, PhD.
Katedra : PriF.KHGD - Katedra humánnej geografie a demogeografie
PriF vedúci katedry : prof. RNDr. Pavol Korec, CSc.

Dátum zadania: 12.10.2010

Dátum schválenia: 11.05.2011

prof. RNDr. Pavol Korec, CSc.
vedúci katedry



Univerzita Komenského v Bratislave
Prírodovedecká fakulta

[Handwritten signature]

študent

[Handwritten signature]

vedúci práce

Dátum potvrdenia finálnej verzie práce, súhlas s jej odovzdaním (vrátane spôsobu sprístupnenia)

20.5.2011 *[Handwritten signature]*

vedúci práce

ČESTNÉ VYHLÁSENIE

Vyhlasujem, že som bakalársku prácu vypracoval samostatne a uviedol som všetku použitú literatúru.

.....

Jakub Vrábek

POĎAKOVANIE

Chcel by som poďakovať všetkým, ktorí mi akýmkoľvek spôsobom pomohli pri písaní tejto práce. Moje poďakovanie patrí najmä vedúcemu mojej práce Mgr. Horňákovi za vedenie a dobré pripomienky, Mgr. Janovi Andrejkovi za pomoc pri preklade a Ing. Matejovi Vrábľovi za skvelé technické pripomienky. Špeciálne by som sa chcel poďakovať mojej rodine a Márii za potrebnú podporu, priestor a trpezlivosť.

ABSTRAKT

VRÁBEL, JAKUB: *Dopravná obslužnosť obcí Oravy verejnou dopravou.* [Bakalárska práca]. Univerzita Komenského v Bratislave. Prírodovedecká fakulta; Katedra humánnej geografie a demogeografie. Školiteľ: Mgr. Marcel Horňák, PhD. Bratislava : Prírodovedecká fakulta UK, 2011. 49 s., 13 s. príloh (90 912 znakov vrátane medzier).

Práca sa zaoberá analýzou a hodnotením dopravnej obslužnosti obcí Oravy, regiónu vyčleneného okresmi Dolný Kubín, Námestovo a Tvrdošín. Úvodná časť obsahuje celkovú fyzicko-geografickú a humánno-geografickú charakteristiku regiónu s bližším zreteľom na vývoj a stav dopravy v regióne. V teoretickej časti sú rozobraté kľúčové pojmy súvisiace s dopravou, dopravnou infraštruktúrou, verejnou dopravou a dopravnou obslužnosťou. Jadro práce sa zaoberá analýzou priestorového rozsahu verejnej hromadnej dopravy v skúmanom území, identifikáciou hlavných prepravných smerov a obslužnosťou obcí Oravy na základe veľkostného parametra obcí. Tieto analýzy sa sústreďujú na hodnotenie regiónu ako na úrovni jednotlivých okresov a spádových centier, tak na úrovni celého regiónu Oravy. V závere sme sa pokúsili zhodnotiť a vysvetliť celkovú situáciu dopravnej obslužnosti, priestorovo charakterizovať časti s predimenzovanou a poddimenzovanou dopravnou obslužnosťou a porovnať región Oravy s ostatnými regiónmi Slovenska.

Kľúčové slová: verejná doprava, dopravná obslužnosť, intenzita verejnej dopravy, autobusová doprava, železničná doprava

ABSTRACT

VRÁBEL, Jakub: *The Public Transportation Serviceability of Townships in Orava.* [bachelor thesis]. Comenius University in Bratislava. Faculty of Natural Sciences; Department of Human Geography and Demogeography. Tutor: Mgr. Marcel Horňák, PhD. Bratislava : Faculty of Natural Sciences, Comenius University , 2011. 49 p., 13 p. príloh (90 912 znakov vrátane medzier).

The thesis analyses and evaluates the public transportation serviceability of communes in the Orava region defined by the Dolný Kubín, Námestovo and Tvrdošín districts. The first part of the thesis describes the overall physics-geographical and human-geographical characteristics of the region with special focus on the state and development of transportation in the region. In the theoretical part, the key transportation, infrastructure, public transportation and transportation serviceability terms are defined. The core part of the thesis analyses the spacial aspects of public transportation in the researched region, identifies the main directions of transportation and the transportation serviceability of communes of the Orava region based on the population of the communes. These analysis aim to evaluate the Orava region on the district and regional centre level, as well as on the overall regional level. In the last part of the thesis, the overall transportation serviceability situation, the underserved and overserved parts of the region are evaluated and described and the Orava region is compared to the other region of the Slovak Republic.

Key words: public transportation, transportation serviceability, intensity of public transport, bus transit, train transit

OBSAH

ÚVOD	8
1. Zhodnotenie použitej literatúry	9
2. Metodika práce	9
3. Všeobecná geografická charakteristika skúmaného regiónu	12
3.1 Geografická poloha	12
3.2 Fyzicko-geografická charakteristika regiónu	13
3.3 Humánno-geografická charakteristika regiónu	14
3.3.1 Stav a priestorové rozmiestnenie obyvateľstva	14
3.3.2 Vývoj osídlenia a história Oravy	15
3.3.3 Migračné pohyby obyvateľstva Oravy	16
3.3.4 Priemysel	17
3.3.5 Dopravná infraštruktúra Oravy	18
4. Definície a pojmy	22
4.1 Základné pojmy geografie dopravy	22
4.2 Verejná doprava	24
4.2.1 Verejná pravidelná autobusová (železničná) doprava	25
4.3 Dopravná obslužnosť	26
5. Analýza priestorového rozsahu verejnej hromadnej dopravy Oravy, identifikácia hlavných prepravných smerov	28
5.1 Analýza priestorového rozsahu verejnej dopravy a prepravných smerov v okrese Dolný Kubín	28
5.2 Analýza priestorového rozsahu verejnej dopravy a prepravných smerov v okrese Námestovo	30
5.3 Analýza priestorového rozsahu verejnej dopravy a prepravných smerov v okrese Tvrdošín	32
6. Dopravná obslužnosť obcí Oravy verejnou dopravou	34
6.1 Dopravná obslužnosť obcí autobusovou dopravou	34
6.1.1 Dolný Kubín	34
6.1.2 Námestovo	35

6.1.3	<i>Tvrdošín</i>	36
6.2	Dopravná obslužnosť obcí železničnou dopravou	37
6.3	Analýza venovaná porovnaniu autobusovej a železničnej	38
6.4	Zhodnotenie celkovej dopravnej obslužnosti regiónu Orava	41
ZÁVER	44
Zoznam bibliografických odkazov	46
Zoznam príloh	49

ÚVOD

Verejná doprava je významná zložka terciárneho sektora, sektora služieb a značnou mierou ovplyvňuje životnú úroveň regiónu, životný štýl obyvateľstva, ekonomický rozvoj a vnútornú štruktúru vzájomných funkčných vzťahov v regióne. Je sprostredkovateľom prepravných väzieb pomocou medzisídelných prepojení vytvárajúcich dopravnú sieť, ktorá svojím pôsobením vytvára dynamický organizmus prenosu ľudských činností a aktivít. V správnom nakonfigurovaní organizácie a sprostredkovaných služieb verejnej dopravy sa ukrýva kľúč k regionálnemu rozvoju nielen jednotlivých obcí, ale aj celého regiónu.

V súčasnej dobe je verejná hromadná doprava často vystavená konkurenčnému prostrediu na trhu osobnej dopravy hlavne voči ponuke individuálneho motorizmu, čím sa zvyšuje potreba kvality organizovanosti a realizácie podporovaných financovaním, ako zo strany štátu, tak aj zo strany krajských a miestnych samospráv. Vynára sa akútna potreba zabezpečiť konkurencieschopnosť verejnej osobnej dopravy. Tento stav je možné dosiahnuť iba postupnou tvorbou optimálneho modelu ponuky, riadenia a financovania, ktorý by mal prispieť k vytvoreniu vhodného ekonomického prostredia pre systematické zabezpečovanie verejnej osobnej dopravy v súlade s potrebami občanov a trvalo udržateľného rozvoja spoločnosti.

Táto práca je zameraná na analýzu kvality dopravnej obsluhy obcí regiónu Oravy, vyčleneného okresmi Dolný Kubín, Námestovo a Tvrdošín. Cieľom práce je zanalyzovať úroveň dopravnej obslužnosti obcí skúmaného regiónu zabezpečenú spojmi verejnej autobusovej a železničnej dopravy a zhodnotenie priestorového rozsahu verejnej dopravy so snahou identifikovať hlavné prepravné smery v regióne. Výstupnými dátami charakterizujúcimi reálny stav dopravnej obslužnosti možno poukázať na nedostatky a medzery v nastavení systému ponuky a dopytu medzi realizáciou dopravných spoločností a sociálnymi potrebami obyvateľov a požiadaviek rozvoja regiónu.

1. Zhodnotenie použitej literatúry

V prvej kapitole, kde sa pojednáva o všeobecnej geografickej charakteristike regiónu, ucelený obraz o fyzicko-geografických pomeroch nám udáva Atlas krajiny SR. Dynamiku vývoja obyvateľstva z demografického hľadiska vhodne opisuje Atlas obyvateľstva Slovenska (2006). Konkrétnejšie zamerané práce študujúce rôzne aspekty krajiny sú od autorov Senčák (2010), ktorý skúma chudobu a životné stratégie Oravy, Madzinová, - Rochovská (2009), ktoré hodnotia chudobu na Slovensku, Horňák – Majo, ktorí vo svojej práci charakterizujú Oravu po 1989 z pohľadu priemyslu, migrácie obyvateľstva a sociálnych charakteristík.

V kapitole venovanej geografii dopravy sú spomínaní autori, ktorí sa venujú: Brinke (1999), Korec (1994) – celkové teoretické rozobratie geografie dopravy s zadanými pojmami geografie dopravy, Horňák (2004) – súčasný stav a perspektívy vývoja dopravnej infraštruktúry, Kendra (2007) – faktory ovplyvňujúce prepravnú ponuku v regionálnej osobnej doprave, Čelko (2002) – hodnotenie vybranej časti cestnej siete v žilinskom kraji. Konkrétnejšie verejnej doprave sa venujú autori Pirochta (1999), ktorý sa v práci zameriava na mikroregionálny rozvoja a Surovec (2002), ktorý v práci *verejná osobná doprava v regiónoch* definuje dopravnú obslužnosť obcí a udáva minimálne a základné štandardy dopravnej obslužnosti. V práci Lokšovej (2006) je cieľom posúdiť kvalitu osobnej dopravy z hľadiska dopravnej dostupnosti. Marada (2003) vo svojej práci hodnotí dopravnú obslužnosť v periférnych oblastiach, analyzuje regionálne rozdiely v dopravnej infraštruktúre a vytvára hierarchické členenie verejnej dopravy na základe charakteristík dopravnej obslužnosti.

2. Metodika práce

Na výskum dopravnej obslužnosti bol zvolený región Orava, ktorého hranice vytyčujú okresy Námestovo, Dolný Kubín a Tvrdošín. Ako základné jednotky sme uvažovali obce s celkovým počtom 63, ktoré tvorili najnižšie základné jednotky, na ktorých sa uskutočňovala analýza rôznych ukazovateľov. Tieto hodnoty nám poslúžili na charakterizovanie okresov a celkovej situácie v regióne.

V prvej teoretickej časti sme zhodnotili dostupnú a vhodne vybranú literatúru zaoberajúcu sa problematikou verejnej dopravy a dopravnej obslužnosti. Poukázali sme na obsah práce a rôzne spôsoby riešenia problému autormi. Do tejto úvodnej teoretickej časti sme zahrnuli aj metodiku práce, ktorá konkrétnejšie vysvetľuje spôsoby realizácie hlavnej časti.

V jadre práce sme sa zamerali na 3 hlavné oblasti práce: všeobecná charakteristika skúmaného regiónu, definície a pojmy a vlastná analýza regiónu. V prvej oblasti je zahrnutá všeobecná charakteristika, kde sme sa reálne snažili opísať región, jeho polohu v rámci administratívneho členenia, históriu regiónu, hlavné fyzicko-geografické a humánno-geografické charakteristiky. Podrobnejšie sme sa zamerali na tie zložky, ktoré ovplyvňujú dopravu a obslužnosť v regióne. Tieto kapitoly sú spracované pomocou dostupnej literatúry. Osobitne dôležitou kapitolou tejto časti je charakteristika dopravnej infraštruktúry, ktorú sme posudzovali na základe dĺžky cestnej (železničnej) siete, hustoty cestnej siete vyjadrenú v prepočte na rozlohu (km/km^2) a obyvateľstvo ($\text{km}/1000\text{obyv.}$), a hierarchizácii ciest podľa ciest prvej, druhej a tretej triedy. Pre lepšiu predstavu sme hodnoty vyjadrovali v relatívnych ukazovateľoch. Ďalším pomocným ukazovateľom je prepočet obyvateľom na cesty rôznej hierarchickej úrovne (cesta I.-III. triedy). To či obec leží na ceste danej triedy rozhodovalo umiestnenie autobusovej zastávky danej obce, ktorá následne priradila počet obyvateľov obce v prospech cesty. Všetky tieto ukazovatele sme využili na charakterizáciu konkrétnych ciest podľa označenia cestných komunikácií. Podstatné údaje k tejto celej prvej oblasti sú zahrnuté v prílohe 1.1, 3.1, 3.2. Vstupné dáta nám poskytli ŠÚSR (počet obyvateľov platný ku 31.12.2009) a <http://cp.atlas.sk/vlakbus/spojenie/> (grafikony platné od 12.12.2010-10.12.2011).

V časti definície a pojmy sme sa zamerali na definovanie dôležitých pojmov geografie dopravy, kde boli vybraté tie, ktoré sú obsiahnuté v práci. Tieto pojmy sme definovali najskôr tak, ako ich chápe geografia dopravy a niektorí autori, a potom sme ich

spojili s pojmami vyskytujúcimi v tejto práci prispôsobených danému regiónu. Bližšie sme sa zamerali na pojem verejná doprava, kde sme sa okrem definovania pokúsili o opis súčasného stavu na území SR inými autormi a sprostredkovanie rozličných spôsobov pohľadu na hodnotenie situácie prípadne prognóz.

V tretej časti práce sme sa už konkrétne venovali vlastným výsledkom analýzy. V štvrtej kapitole to bola analýza priestorového rozsahu, kde kľúčovým ukazovateľom bola intenzita dopravy. Tá vyjadruje počet autobusových a železničných spojov zastavujúcich z oboch smerov v danej obci v stredu, počas celého dňa (24 hodín). V obci bola charakterizovaná hlavná zastávka s najvyšším počtom spojov a tá predstavovala hodnotu intenzity pre danú obec. Na tomto princípe boli ohodnotené aj jednotlivé prepojenia obcí, ktoré charakterizovali jednotlivé trasy dopravných liniek. Z tých vstupných pretriedených dát sme vytvorili pomocou Microsoft Excelu tabuľky zahrnuté v prílohe 1.1, 1.3 a pomocou softwaru MapInfo mapy v prílohe 3.3, 3.4, 3.5. Tieto výstupné materiály spolu s dopravnou infraštruktúrou a organizáciou verejnej dopravy nám poslúžili na analýzu prepravných smerov a priestorového rozsahu na úrovni hlavných spádových centier – okresných miest.

V druhej časti sme hodnotili región pomocou ukazovateľa dopravnej obslužnosti, ktorý vyjadruje počet zastavujúcich autobusových resp. železničných spojov na 100 obyvateľov v obci. Všímame si súhrnný počet spojov zastavených aspoň na jednom mieste dopravného bodu (obce), pričom nezohľadňujeme na koľkých a ktorých miestach zastavil. Pomocou neho sme vytvorili tabuľky a mapy v prílohe 1.2, 3.6, 3.7, 3.8, ktoré vyjadrujú obslužnosť autobusovej, železničnej a celkovej verejnej dopravy. Posudzovali sme tak obslužnosť osobitne autobusovej a osobitne železničnej dopravy. Jednu kapitolu sme venovali aj vzájomnému porovnaniu jednotlivých spoločností a následne sme vyhodnotili obslužnosť globálne pre celý región.

V závere práce sme zhodnotili situáciu verejnej dopravy v regióne, jej tendencie a význam a vyjadrili mieru splnenia zadaných cieľov.

3. Všeobecná geografická charakteristika skúmaného regiónu

V úvodnej časti práce sa zameriame na geografické charakteristiky, ktoré formujú osobitný ráz regiónu, čím vytvárajú podmienky a konkrétnu situáciu riešenia obslužnosti verejnou dopravou. Fyzicko-geografická charakteristika je predovšetkým reliéf tvorený geologickým podložím, klíma, a hydrologické pomery. Z hľadiska humánno-geografickej charakteristiky sú to formujúce vplyvy histórie osídlenia zohľadňujúce priestorové osídlenie, migračné pohyby obyvateľstva, a zavedenie priemyselnej výroby, ktorá v minulosti naštartovala rozvoj regiónu s dôsledkami vyprofilovania charakteru dopravy. Viditeľným znakom tohto charakteru je dopravná infraštruktúra so svojimi špecifikami.

3.1 Geografická poloha

Orava sa nachádza v severozápadnej časti Slovenska a hraničí s Poľskom. Najsevernejšou pohraničnou obcou Oravy je Oravská Polhora, ktorá je súčasne najsevernejšou obcou Slovenska. Územie Oravy s rozlohou 1661 km² územne patrí do administratívne vyššieho územného celku Žilinského kraja, a je tvorené okresmi Dolný Kubín, ktorý tvorí tzv. Dolnú Oravu, Námestovo, ktorý tvorí Bielu Oravu a okres Tvrdošín, nazývaný Horná Orava (Korec, 1997) Tieto pozostávajú zo 63 samosprávnych obcí, z ktorých 4 obce majú štatút mesta (Atlas krajiny SR, 2002).

Územie Oravy patrilo v 13. storočí a v prvej polovici 14. storočia administratívne do Zvolenskej veľkožupy. Zvyšovaním strategického a hospodárskeho významu Oravy sa vyčlenila samostatná Oravská župa. Výraz „*commitatus de Arva*“ – teda Oravská župa sa prvýkrát spomína roku 1345. Ale ešte v historických listinách z rokov 1355 a 1361 je Orava označovaná len ako obvod. Úplné osamostatnenie nastalo až niekedy po roku 1370. (<http://www.oravskyhrad.estranky.sk/stranka/historia-oravy>).

Oravský región ohraničuje zo severu a východu štátna hranica s Poľskom, z juhovýchodu na západ vytvárajú prirodzenú bariéru pohoria Západné Tatry, Chočské vrchy a severný výbežok Veľkej Fatry. Hranica ďalej pokračuje na západe Malou Fatrou, Veľkým a Malým Rozsutcom, Kysuckou Vrchovinou a končí sa na styku Kysuckých a Oravských Beskýd na slovensko-poľskej štátnej hranici (Korec, 1997).

3.2 Fyzicko-geografická charakteristika regiónu

Z geomorfologického hľadiska sa celým územím tiahne provincia Západné Karpaty, subprovincia vnútorné Karpaty určujúca južnú hranicu. Tvorí celky Malá Fatra, Veľká Fatra, Chočské Vrchy a Západne Tatry. Subprovincia vonkajšie Karpaty zase obsahuje väčšinu územia Oravy (Oravské Beskydy, Podbeskydská brázda, Podbeskydská vrchovina, Kysucké Beskydy, Kysucká vrchovina, Oravská Magura, Oravská kotlina, Skorušinské vrchy a Oravská vrchovina) (Atlas krajiny SR, 2002).

Geologická stavba je veľmi pestrá. Celky Vonkajších Karpát tvoria paleogénne súvrstvia pieskocov a ílovcov, pozdĺž rieky Oravy vystupujú kriedové vápence bradlového pásma a jej niva je pokrytá štrkovými nánosmi. V jadrových pohoriach prevažujú druhohorné vápence, dolomity sliene a bridlice. Jadro Západných Tatier a Malej Fatry tvoria prvohorné granity a granodiority obklopené druhohornými vápencami (Atlas krajiny SR, 2002).

Pomerne celým územím sa tiahne podnebie chladnej oblasti, s výnimkou mierne teplej oblasti Oravskej kotliny a doliny rieky Orava. Typickým znakom územia je kontinentalita s vysokými januárovými a júlovými teplotnými rozdielmi s častým výskytom teplotných inverzií. Najchladnejším mesiacom roka je január s priemernými teplotami od -7°C do -4°C , naopak najteplejším mesiacom je júl s teplotami 10°C až 17°C (Atlas krajiny SR, 2002).

Celým územím preteká dominantná rieka Orava, ktorá vytvára jednoliaty hydrografický celok. Rieka Orava má dve zdrojnice: Biela Orava pretekajúca okresom Námestovo s prítokom Hruštinky, Kliňanky a Veselianky a Čierna Orava, pretekajúcej na území Poľska so sútokom pri obci Ústie, ktoré bolo z dôvodu výstavby Oravskej priehrady zaplavené. Ďalšími riekami vlievajúcimi sa do vodnej nádrže sú rieky Polhoranka, Studený Potok a Jelešňa. Orava, vytekajúca z vodnej nádrže ústi v Kral'ovanoch do Váhu. Významným vodným dielom je Oravská priehrada s rozlohou 35km^2 a objemom vody 350mil. m^3 , ktorá vznikla v roku 1953 zatopením území piatich obcí (Ľavkov, Osada, Slanica, Hámre, ústie nad Oravou a časť Námestova). Jej funkcia spočíva hlavne v regulácii prietoku na Váhu, predchádzaníu povodní a na výrobu elektrickej energie (www.oravainfo.sk).

3.3 Humánno-geografická charakteristika regiónu

3.3.1 Stav a priestorové rozmiestnenie obyvateľstva

Región Orava, tvorený okresmi Dolný Kubín, Námestovo a Tvrdošín, má podľa regionálnej databázy štatistiky ŠÚSR ku 31. 12. 2009 134915 obyvateľov a pozostáva z 63 samosprávnych obcí. Hustota zaľudnenia činí 81,3 obyvateľov na km² a radí región k najmenej zaľudneným regiónom Slovenska. Pomer počtu obyvateľov v jednotlivých okresoch je Dolný Kubín 29% (39540 obyvateľov), Námestovo 44% (59379 obyvateľov) a Tvrdošín 27% (35996 obyvateľov), kde 33% obyvateľstva žije v mestách (Regionálna databáza štatistiky ŠÚSR ku dňu 31.12.2009).

Okres Dolný Kubín s počtom obyvateľov 39540 a hustotou 80,7 obyvateľov po zostáva z 24 obcí je charakteristický obcami s pomerne nízkym počtom obyvateľov, kde ležia aj najmenej početné vidiecke obce Oravy Osádka - 143 obyvateľov, a Pokryváč - 177 obyvateľov. Ďalšou charakteristickou črtou je vysoký 50 percentný podiel obyvateľstva bývajúceho v meste, teda v Dolnom Kubíne (Regionálna databáza štatistiky ŠÚSR ku dňu 31.12.2009).

Najpočetnejší okres Námestovo (59379 obyvateľov) s najvyššou hustotou 86 obyvateľov/km² sa člení na 24 obcí. Relatívne vyššia hustota osídlenia je spôsobená vysokou početnosťou obyvateľstva v obciach okresu, čo je zaujímavou sídelnou črtou tohto okresu. Zodpovedá tomu aj skutočnosť, že podiel mestského obyvateľstva tvorí iba 14%. Jediným mestom je práve okresné mesto Námestovo (8117 obyvateľov), a najpočetnejšími obcami okresu aj Oravy je Zákamenné (5152 obyvateľov) a Rabča (4577 obyvateľov) (Regionálna databáza štatistiky ŠÚSR ku dňu 31.12.2009).

Okres Tvrdošín s počtom obyvateľov 35996 a hustotou 75 obyvateľov/km² je najmenším okresom s 15 obcami. Centrom okresu sú stále dve súperiace mestá Tvrdošín (9419 obyvateľov) a Trstená (7597 obyvateľov) a spôsobujú 47 percentný podiel mestského obyvateľstva. (Regionálna databáza štatistiky ŠÚSR ku dňu 31.12.2009).

Priestorové rozmiestnenie sídel regiónu Oravy je pomerne nehomogénne. Príčinou sú hlavne prírodné podmienky ako napríklad pomerne vertikálne členitý reliéf, čo minulosti spôsobilo osídľovanie územia pozdĺž vodných tokov. Z toho dôvodu sú obce Oravy rozmiestnené hlavne v dvoch líniiach. V Oravskej kotline pozdĺž Bielej Oravy a pozdĺž rieky Oravy a Oravskej vrchoviny.

3.3.2 *Vývoj osídlenia a história Oravy*

Prvé známky osídľovania územia Oravy siahajú až do doby kamennej, no presnejšie zmapované smery a lokality osídľovania sú už v dobe bronzovej a železnej, kde prvé sídla boli zakladané v blízkosti terajších obcí Dolný Kubín – Ostrá a Tupá skala, Veličná, Oravský Podzámok, Medzibrodie, Istebné (<http://www.oravskyhrad.estranky.sk/stranka/historia-oravy>). Osídlenie ďalej pokračovalo aj v dobe rímskej ríše aj v dobe príchodu Slovanov, ktorí sa usadili hlavne na území Dolného Kubína (<http://www.orava.sk/historia>). Prvá písomná zmienka o území Oravy je zapísaná v listine z roku 1265, kde panovník Belo IV. upravoval povinnosti a výsady kráľovských poddaných na Liptove. Už v tej dobe prechádzala údolím rieky Orava dôležitá obchodná cesta, po ktorej Uhorsko dovážalo do Poľska súkno, soľ a iný tovar (Senčák 2010) (<http://www.oravskyhrad.estranky.sk/stranka/historia-oravy>).

Celok Oravská stolica sa vyprofilovala až v 14. Storočí na území Liptovského domínia, kde centrom stolice bol Oravský hrad a neskôr Dolný Kubín a Veličná (Senčák, 2010). Nasledovalo obdobie veľkého osídľovania pozdĺž vodných tokov a obchodných ciest. Vznikali sídla na základe domáceho zvykového práva (Istebné, Veličná), nemeckého práva (Párnica, Trstená Žaškov), valašského práva (Námestovo, Chlebnice, Oravský Biely Potok, Habovka, Zubrohlava a i.), a najmladšie obce vznikali na spôsob kopaničiarskeho osídlenia. Za úplne najmladšie obce sa považuje Oravská Lesná a Beňadovo, ktoré vznikli až v 18. storočí (<http://www.orava.sk/historia>). Tvrdá klíma a nízka bonita pôdy spôsobovala, že sa obyvateľstvo Oravy sústreďovalo na lúčne hospodárstvo, chov dobytka a lesné hospodárstvo (Senčák, 2008). Za najdôležitejší zdroj príjmu je považované plátenníctvo a obchod s ním. Kupci plátno skupovali a predávali od Južného Uhorska až do Rumunska, Bulharska a Turecka (<http://www.oravskyhrad.estranky.sk/stranka/historia-oravy>).

Na prelome 19. storočia sa situácia na Orave skomplikovala, kedy výstavbou železnice a Lesným zákonom obyvatelia Oravy prišli o pasienky a aj zárobky, ktoré plynuli z furmanky na odvoz dreva. Obdobie navyše sužoval hladomor a cholera, obyvateľstvo trpelo pod uhorským nátlakom a nedostatkom pracovných príležitostí, čo napokon viedlo k veľkému vystaňovaniu do USA (<http://www.orava.sk/historia>).

V roku 1918 sa Rakúsko-Uhorsko rozpadlo a vznikla prvá Československá republika. Vplyvom demokratického myslenia ČSR došlo na území Oravy k celkovému

rozvoju kultúry a školstva, kde vznikali školy s vyučovacím jazykom slovenčinou. No napriek pokroku, hospodárstvo na Orave bolo poznačené absenciou priemyslu s dôsledkami veľkej hospodárskej krízy v medzivojnovom období (Senčák, 2010).

Extenzívny rozvoj priemyslu nastal až v období socializmu, príznačným mohutnou industrializáciou, veľkou výstavbou, urbanizáciou a socializáciou spôsobenou sťahovania obyvateľstva z vidieka do panelákov, z polí do tovární. Táto urbanizácia a spriemyselňovanie miest malo však za následok vytvorenie veľkých rozdielov medzi mestami a vidieckymi obcami (Senčák, 2008). V tomto období bola aj vybudovaná dominantna regiónu Oravská priehrada, vybudovaná na sútoku Bielej a Čiernej Oravy, ktorá vznikla zaplavením obcí ležiacich v Oravskej kotline a časti mesta Námestovo (<http://www.orava.sk/historia>).

Vznikom Slovenskej Republiky v roku 1989 nastal veľký prelom a priniesol dlhšie obdobie transformácie, ktoré čiastočne pretrváva dodnes. Nastalo prechodné obdobie zmeny vlastníctva a privatizácia štátnych podnikov, zanikol trh v rámci RVHP, vznikli silné nároky na kvalitu a produktivitu, čo v dôsledku spôsobilo zatváranie podnikov, hromadné prepúšťanie a vznik takmer 20 percentnej nezamestnanosti. Geopolitické zmeny po „nežnej“ revolúcii v roku 1989 viedli k rozpadu ČSR a vzniku SR ako demokratického štátu. Napriek tomu, že Oravu poznačili všetky problémy modernej doby, zachovala si svoj osobitný charakter. (<http://www.orava.sk/historia>).

3.3.3 Migračné pohyby obyvateľstva Oravy

Región Orava je význačný aj špecifikami migračných pohybov nielen vnútri regiónu ale aj mimo neho. Podiel 22 percent z celkovo ekonomicky aktívnych mužov a podiel 13,7 percent z celkovo aktívnych žien tvorí obyvateľstvo migrujúce do práce. Pomerne vysoké je aj 1% ekonomicky aktívneho obyvateľstva denne migrujúceho do zahraničia. V rámci migrácie celého regiónu je centrom Dolný Kubín, kde migrujú za prácou hlavne obyvatelia Hornej Oravy (40% celkovo odchádzajúcich mimo región Hornej Oravy). Najviac dochádzajúcich je za prácou vo verejnej správe a v priemysle. Naopak z Dolnej Oravy migruje smerom na Hornú Oravu 28% z celkovo odchádzajúcich (Horňák – Majo 2009).

Migrácia za prácou smeruje do zahraničia (12 % zo všetkých odchádzajúcich) a Bratislavy (takmer 10 % odchádzajúcich). Prevažná väčšina z týchto odchádzajúcich pracuje v oblasti stavebníctva a verejnej správy. Z hľadiska dochádzky mimo regiónu sú už

však evidentné rozdiely medzi Hornou a Dolnou Oravou. Kým v regióne Hornej Oravy najviac ekonomicky aktívnych osôb odchádza do zahraničia, v prípade Dolnej Oravy je najvýraznejším centrom zamestnania hlavné mesto Bratislava. Zvláštnosťou v rámci regiónu je silnejšia orientácia odchádzajúcich na odvetvie stavebníctva na Hornej Orave, kým na Dolnej Orave skôr odlev do verejnej správy. Stavebníctvo predstavuje na Hornej Orave dominantný spôsob zamestnávania nielen v zahraničí ale aj v Bratislave. (Horňák – Majo, 2009).

3.3.4 *Priemysel*

Priemyselná výroba získala na Orave významné a dominantné postavenie v rámci socialistickej industrializácie. V období po druhej svetovej vojne Orava získala okrem spracovania dreva a tradičnej potravinárskej a textilnej výroby tiež odvetvia hutníctva kovov (najmä v Istebnom), odvetvie spracovania a obrábania kovov (Dolný Kubín), odevný priemysel (Námestovo), ale najmä strojársky priemysel (Námestovo, Trstená) a elektrotechnický priemysel (Nižná, Trstená, Dolný Kubín), ktoré sa stali profilovými priemyselnými odvetviami Oravy. (Horňák – Majo, 2009).

Tento nový priemyselný základ obcí vyprofiloval ich špecifickú orientáciu a vznikli tak dominantné sídla s podnikmi ako Kovohuty Istebné, Tesla Nižná. V socializme zavedené priemyselné odvetvia najmä výroba elektrických a optických zariadení, výroba strojov, výroba kovov a kovových výrobkov sú zachované dodnes, uľahčili proces transformácie a naďalej sú dominantnými odvetviami v oravskom regióne (najmä výroba elektrických a optických zariadení) (Senčák, 2010). Priemysel vhodne kompenzuje neúrodnosť pôdy, čím veľkou mierou prispieva k hospodárskemu rastu regiónu, k výkonnosti a zamestnanosti.

Štruktúru priemyslu dopĺňa súkromné podnikanie, najmä záujem o podnikanie v oblasti služieb, obchodu a cestovného ruchu. Podnikanie sa najviac prejavuje v stavebníctve, v obchodnej činnosti a v spracovaní dreva. Väčšie firmy viažu na seba malých a stredných podnikateľov, s ktorými potom vytvárajú regionálnu sieť subdodávateľov, čo vytvára priestorové väzby, ktoré výrazne ovplyvňujú rozvoj regiónu (Stratégie sociálneho rozvoja, 2008).

V okrese Dolný Kubín je najvýznamnejšia výroba kovov a kovových výrobkov predstavovaná firmami OFZ Istebné, Kovohuty Dolný Kubín a výroba strojov zastupujúcu Glacier Tribometal Slovakia (Senčák, 2008).

V okrese Námestovo je najvýznamnejšia zahraničná firma Punch Campus Námestovo vyrábajúca komunikačné zariadenia a ZŤS Námestovo, kde sa vyrábajú stroje. Dôležitý je aj drevospracujúci podnik Drevoindustria – oravská píla v Oravskej Polhore (Senčák, 2008).

V okrese Tvrdošín sú dominantné firmy vyrábajúce komunikačné zariadenia Panasonic Electronic Devices Slovakia, ELKOND HHK, Trstená; VIDOX, Trstená; OVP Orava. Ďalej je v Nižnej zastúpená výroba elektrických strojov a prístrojov XPS Slovakia, HS electronics a chemický priemysel Paderteg Slovakia Nižná (Senčák, 2008).

3.3.5 Dopravná infraštruktúra Oravy

3.3.5.1 Autobusová dopravná infraštruktúra Oravy

Dĺžka cestnej siete na celej Orave je 464km. Z hľadiska rozloženia cestnej siete v rámci okresov môžeme regióny považovať za pomerne vyrovnané, kde podľa Slovenskej správy ciest v Dolnom Kubíne (162,2km) leží 35% cestnej komunikácie, v Námestove (170km) 37% cestnej komunikácie a v Tvrdošíne (132km) 28%. Je to spôsobené väčším sídelným priestorovým rozmiestnením v okrese Námestovo a v okrese Dolný Kubín, Tvrdošín naviazaním obcí na vodné toky. (Miestopisný priebeh cestných komunikácií, 2010).

Objektívnejšie je hľadisko hustoty cestnej siete, kde vzhľadom na rozlohu v km² sú výsledky v poradí Dolný Kubín 0,331km/km², Tvrdošín 0,225km/km², Námestovo 0,262km/km², a vzhľadom na počet obyvateľov výsledky určujú poradie Dolný Kubín 4,1km/1000obyv., Tvrdošín 3,66km/1000obyv. a Námestovo 2,86km/1000obyv. Tento ukazovateľ nám udáva, že napriek vyššej dĺžke dopravnej siete v okrese Námestovo je koncentrácia cestnej infraštruktúry nižšia ak v ostatných okresoch, čo má značný vplyv na obslužnosť a celkovú kvalitu dopravnej siete.

Z hľadiska hierarchizácie cestných komunikácií je podľa Slovenskej správy ciest a Čelka (2002) na území Oravy 13,7km (3% z celej cestnej siete) dĺžky ciest európskeho významu, 120km (26%) dĺžky ciest prvej triedy, 91km (20%) dĺžky ciest druhej triedy a 239km (51%) dĺžky ciest tretej triedy. V porovnaní okresov podľa jednotlivých tried možno vypočítať v Dolnom Kubíne najvyšší podiel ciest prvej triedy (49% všetkých ciest 1. triedy) a najnižší podiel ciest druhej triedy (15%), v Tvrdošíne najvyšší podiel ciest druhej triedy (45%) a najnižší podiel ciest prvej (18%) a tretej triedy (23%). V Námestove

dominujú cesty tretej triedy (40%). Tieto skutočnosti sčasti vysvetľuje poloha regiónu v rámci Slovenska v neprospech pohraničných okresov a lokalizácia okresov v rámci kľúčových dopravných ťahov Slovenska. Za dominantný ťah prechádzajúci Oravou sa považuje dopravná trasa E77 medzinárodného významu, ktorá sa kryje na území Oravy s rýchlostnou cestou R3.

Rýchlostná cesta R3, ktorá spája Poľsko s Maďarskom je na Orave zrealizovaná zatiaľ na úseku Oravský Podzámok – Horná Lehota (6,5km) od roku 2007 a od decembra minulého roku funguje obchvat Trstenej (7,2km) (Slovenská správa ciest). Dobudovanie zvyšku cesty by sa malo zrealizovať v rokoch 2011-2020. Jej severovýchodný smer a trasa kopírujúca rieku Orava by mala pospájať značný počet obcí, čo by malo do budúcnosti mať pozitívny vplyv.

Cesty prvej triedy

V súčasnosti výraznú kostru cestnej siete tvoria cesty prvej triedy. Tieto cesty vytvárajú na území dve dôležité dopravné osi. Tieto línie sa krížia a súbežne sa ťahajú úsekom Dolný Kubín – Oravský Podzámok. Konkrétne ich tvoria tri cesty prvej triedy. Cesta I/78 s celkovou dĺžkou 44,528km prechádzajúca najmä územím námestovského okresu. Trasa vedie z Podzámku najvyšším bodom, sedlom Príslop, údolím rieky Biela Orava do Oravskej kotliny a vystupuje údolím rieky Polhoranka do hraničného priechodu Oravská Polhora - Korbielów. Celkovo spája 11 obcí Oravy a 30457 ľudí (približne 26%).

Druhá významnejšia cesta prvej triedy I/59, ktorá spája okresy Dolný Kubín a Tvrdošín s dĺžkou 58km. Prepája dva krajské administratívne celky Banskobystrický kraj a Žilinský kraj o celkovej dĺžke 111,608km, a vedie z Banskej Bystrice cez Ružomberok, Dolný Kubín, Oravský Podzámok do Tvrdošína a ďalej do Poľska cez hraničný priechod Trstená - Chyžné. Spolu prechádza 12-timi obcami, čím spája 47615 (35%) obyvateľov Oravy. Týmto dôležitým tranzitným ťahom prechádza aj väčšina kamiónovej prepravy ako spojenie diaľnice D1 a Poľska.

Treťou najkratšou (17,45km) cestou prvej triedy je vylepšená dopravná dostupnosť Dolnej ale aj Hornej Oravy zo západného smeru severného multimodálneho koridoru. Spája úsek Kral'ovany, Párnica a Dolný Kubín, čo odľahčuje dopravnú zaťaženosť cesty I/59 a skracuje dopravnú trasu pri migrácii juhozápadným a severovýchodným smerom. Prechádza 5-timi obcami s počtom obyvateľov 23306 (17,3%).

Cesty druhej triedy

Cesty druhej triedy obsluhujú tretinu obyvateľstva Oravy (48565 obyvateľov – 36%). Ich hlavný cieľ je prepojenie regiónov Oravy so susednými regiónmi Slovenska, konkrétne okresom Čadca, Žilina a Liptovský Mikuláš.

Prvá najdôležitejšia a najdlhšia trasa druhej triedy II/520 s dĺžkou 63km ako jediná charakteristická západno-východným smerom zabezpečuje dopravné prepojenie Hornej Oravy, spája 15 obcí s počtom obyvateľov 39900 a prepája Hornú Oravu s okresom Čadca – Suchá. Jej trasa začína v meste Čadca vedie cez Krásno nad Kysucou a pomocou novovybudovaného úseku spája Oravu s Kysucami, pokračuje cez Oravskú Lesnú, Brezu, Lokcu, Námestovo, Tvrdošín a až po Suchú Horu.

Druhou podstatne kratšou cestou druhej triedy II/548 s dĺžkou 15km s počtom obyvateľov 5124, sa zabezpečuje prepojenie Hornej Oravy, Tvrdošína, s Liptovským Mikulášom. Trasa II/584 začína v obci Podbiel, naviazaním na cestu I/59 pokračuje smerom na juh spájaním obcí Oravský Biely Potok, Zuberec, Habovka a prechodom cez Huty do Liptovského Mikuláša. Táto trasa má aj nadregionálny charakter. Podporuje rozvoj cestovného ruchu v oblasti Západných Tatier.

Tretia cesta druhej triedy II/583 obsluhujúca 3541 obyvateľov s dĺžkou okolo 15km sa javí ako výhodná trasa prepojenia Dolnej Oravy s okresom Žilina. Začína v Párnici odpojením od cesty I/70 východno-západným smerom, spája Zázrivú, prechádza cez sedlo Rovná Hora do Terchovskej doliny obcami Terchová, Belá, Teplička nad Váhom až napokon do krajského mesta Žiliny.

Cesty tretej triedy

Cesty tretej triedy tvoria najpočetnejšiu skupinu ciest s najväčšou dĺžkou 239,274km. Ich primárnou úlohou je spojenie odľahlejších obcí neležiacich v koridore hlavných dopravných ťahov so spádovým okresným mestom. Najmenší počet týchto obcí je v okrese Tvrdošín, kde sú takéto dve obce s počtom obyvateľov 2166. V okrese Dolný Kubín, s počtom 11 a obyvateľstvom 7862, tvoria 20 percentný podiel obyvateľstva okresu. Najväčší počet obyvateľov žijúcich v obciach s dopravnou infraštruktúrou ciest tretej triedy sa nachádza na severe regiónu Námestovo, kde žije 17909 obyvateľov tvoriacich 30 percentný podiel zo všetkých obyvateľov okresu Námestovo.

Celková cestná sieť pozostávajúca z hlavných ťahov ciest prvej a druhej triedy, na ktoré nadväzujú cesty tretej triedy, vytvára akúsi sieťovú štruktúru. Centrum tejto štruktúry je tvorené rovnoramenným trojuholníkom spájajúcim spádové okresné mestá jednotlivých regiónov. Na ne sa následne odstredivo napájajú ostatné cesty. Cesty celkovo vytvárajú dopravne stabilný región s pravidelnou a pomerne priamočiарou infraštruktúrou, ktorá značnou mierou prispieva k efektívnosti dopravnej obsluhy.

3.3.5.2 Železničná dopravná infraštruktúra Oravy

Infraštruktúra železničnej siete v porovnaní s cestnou infraštruktúrou pri obsluhy obcí hrá iba vedľajšiu úlohu, nakoľko obsluhuje len dva regióny: okres Dolný Kubín a Tvrdošín. Oravu obsluhuje jednou dopravnou líniou lemujúcou riekou Orava a cestnú dopravnú trasu prvej triedy, čím táto línia naberá koridorový význam. Regiónom prechádza jediná železničná trasa číslo 181, ktorou prevádzkovateľ je ŽSR s celkovou dĺžkou 56,45km (Železnice Slovenskej republiky (2008) http://www.zsr.sk/slovensky/zeleznicna-dopravna-cesta/marketing/trate/trate-a-ttp.html?page_id=925). Trať začína v Kraľovanoch napojením na železničnú trať číslo 180, dvojkoľajnú, elektrifikovanú vedúcu zo Žiliny do Košíc, ktorá je súčasťou paneurópskeho multimodálneho koridoru Va (Bratislava-Užgorod-L'vov) a končí v Trstenej. Charakterizuje ju jednokľajová neelektrifikovaná trať, ktorú obsluhujú motorové dvojvozňové vlaky s regionálnym názvom „Oravka“. Trať obsluhuje 15 obcí, čo tvorí 24 percentný podiel všetkých obcí Oravy. V Dolnom Kubíne trať vedie cez 11 obcí (46%) a v Tvrdošíne cez 4 obce (27%). V obciach, cez ktoré vedie železničná trať žije 49834 obyvateľov, čo tvorí 37 percentný podiel celého obyvateľstva Oravy. Z ukazovateľa vyplýva, že železničná doprava prímestským, vnútroregionálnym a priamym (bez prestupu na autobusový spoj) charakterom ovplyvňuje iba tretinu obyvateľstva Oravy a to len na línii rieky Oravy. Z hľadiska potenciálu je významné prepojenie dvoch okresných miest Dolný Kubín – Tvrdošín. Pre nadregionálne cestovanie má železničná doprava význam z hľadiska napojenia na hlavný železničný ťah Bratislava – Košice, kde sú dopravné grafiky regionálnych spojov prispôsobené spojom diaľkovej železničnej dopravy.

4. Definície a pojmy

V tejto časti práce sa budeme zaoberať a vysvetľovať pojmy geografie dopravy, ktoré úzko súvisia s dopravnou obslužnosťou obcí Oravy, čím stanovíme presnú definíciu kľúčových pojmov vymedzenú pre našu prácu, ktoré sa implicitne nachádzajú v texte.

4.1 Základné pojmy geografie dopravy

Dopravná cesta

Dopravná cesta je oddelený pás pozemnej plochy, podpovrchového, podzemného, vodného alebo vzdušného priestoru používaného k doprave, ktorý je za týmto účelom vhodne upravený (Korec 1997). Dopravná cesta sa tiež definuje ako pás terénu spájajúci dva body (a nespočetné medziľahlé body), na ktorom sa uskutočňuje doprava. V tomto poňatí dopravné cesty patria do takzvanej technickej infraštruktúry (Brinke 1999). V tejto práci budeme termín dopravná cesta niekedy nahrádzať pojmom cesta. My sa budeme zaoberať dopravnými cestami vo forme železničných tratí a ciest prvej, druhej a tretej triedy, ktoré spájajú príslušné obce, na ktorých sa uskutočňuje verejná doprava.

Dopravná línia (trasa)

Dopravná trasa alebo dopravná línia je smerové, miestopisné, prípadne polohové vytýčenie dopravnej cesty, spojené s konkrétnym druhom dopravy pri využití danej dopravnej cesty (Korec 1997). Tento termín sa bude v našej práci spomínať pri analýze najdôležitejších dopravných línií, na ktorých sa podieľa najväčší počet spojov. Na tejto línii sa nachádzajú dopravné body a uzly, na ktorých sa uskutočňuje najväčší počet zastavujúcich spojov. V práci budeme rozlišovať cestnú dopravnú líniu, železničnú dopravnú líniu, a dopravnú líniu, spojenie cestnej a železničnej dopravnej línie.

Dopravná linka

Dopravná linka je prepravné spojenie, ktorým sa zabezpečuje prepravná obsluha určitých miest (Korec 1997). Dopravnou linkou sa obvykle označuje dopravné spojenie, ktoré sa uskutočňuje konkrétnym dopravným prostriedkom, medzi dvomi, alebo viacerými miestami v jednom, alebo oboch smeroch, pravidelne väčšinou podľa stanoveného časového rádu na existujúcej dopravnej ceste (Brinke 1999). Dopravnú linku v regióne predstavujú autobusové a železničné linky, ktorým sa bližšie budeme venovať v ďalšej kapitole.

Dopravný bod

Dopravný bod je taký bod na dopravnej ceste, kde sa uskutočňuje nakladanie alebo vykladanie tovaru, prípadne nástup alebo výstup cestujúcich (Korec 1997). V osobnej doprave ho charakterizuje nástup cestujúcich do dopravného prostriedku, výstup cestujúcich z dopravného prostriedku a prestup z jedného prostriedku do druhého.

Dopravný spoj

Dopravný spoj je cestovným poriadkom alebo inak časove i miestne určené jednotlivé prepravné spojenie medzi určitými miestami v rámci pravidelnej prepravnej obsluhy týchto miest (Korec 1997). Databáza cestných a železničných dopravných spojov je kľúčovým podnetom na analýzu priestorového rozsahu verejnej hromadnej dopravy, identifikáciu hlavných prepravných ťahov, intenzitu verejnej dopravy a dopravnej obslužnosti. Pri tomto zisťovaní sme počítali spoje samostatne počas jedného bežného pracovného dňa.

Dopravný uzol

Dopravným uzlom nazývame taký dopravný (komunikačný) bod, v ktorom sa zbiehajú najmenej tri komunikácie (dopravné cesty). V prípade, že ide o cesty rovnakého druhu, rozoznávame železničný, cestný uzol (Brinke 1999). V tejto práci nebudú tvorené dopravné uzly cestnými komunikáciami, ale dopravnými trasami verejnej hromadnej dopravy.

Dopravná sieť

Často používaným termínom dopravná sieť budeme rozumieť súhrn dopravných ciest jedného, viacerých alebo všetkých druhov dopravy a tiež dopravných bodov, križovatiek a uzlov na danom území. Ak nás zaujíma iba železničná doprava, hovoríme o železničnej sieti, ak cestná doprava o cestnej sieti a pod (Korec 1997). Nami upravený pojem dopravnej siete bude opäť zahŕňať iba tie dopravné cesty, či už cestnej alebo železničnej dopravy, na ktorých sa uskutočňuje verejná hromadná doprava. Pojem dopravná infraštruktúra zahŕňa pojmy dopravná sieť, dopravné prostriedky a dopravné zariadenia v danom regióne.

Intenzita dopravy

Intenzitu dopravy môžeme charakterizovať ako ukazovateľ, ktorý určuje počet spojov (autobusových alebo železničných) medzi dvoma dopravnými bodmi (obcami).

Udáva sa ako počet spojov za určitý časový úsek. V našom prípade budeme narábať s počtom spojov za 24 hodín v bežný pracovný deň. Z dôvodu fungovania železničnej a autobusovej dopravy, budeme rozlišovať intenzitu autobusovej dopravy a intenzitu železničnej dopravy. Pojem intenzita dopravy bude zahŕňať autobusové aj železničné spoje.

4.2 Verejná doprava

Verejná osobná doprava je neoddeliteľnou súčasťou fungovania spoločnosti s významnou úlohou v sociálnom a ekonomickom vývoji. Verejná doprava je významnou zložkou vo sfére služieb, ktorá sa výrazne podieľa na životnej úrovni a životnom štýle jednotlivca a spoločnosti. Zahŕňa vzťahy v prepravnom systéme na určitom území. Je sprostredkovateľom prepravných vzťahov v území (Pirochta, 1999), v ktorom zaisťuje dopravné spojenie medzi jednotlivými miestami, sídelnými útvarmi, alebo významnými centrami štátu a výrazne determinuje priestorové rozmiestnenie ostatných ľudských aktivít (Slamka 2009).

Do verejnej dopravy patria subjekty s prevažujúcou dopravnou činnosťou vykonávajúce prepravu tovaru a osôb vo vnútroštátnej a medzinárodnej doprave vrátane vedľajších a pomocných činností v doprave (okrem cestovných kancelárií). Do cestnej verejnej dopravy sú zahrnuté dopravné podniky a živnostníci zapísaní v Obchodnom a Živnostenskom registri, ktorí vykonávajú služby v odvetví dopravy. Prepravenými osobami sa rozumejú osoby prepravené vo verejnej doprave vozidlami mestskej hromadnej dopravy.

(http://enviroportal.sk/pdf/indikatory/0037/3712/16_DOPR_verej_hromad_dopr_upr.pdf)

Podľa Surovca (2002) harmonicky riadená verejná doprava by mala spĺňať nasledovné podmienky:

- musí umožňovať dostupnosť k sociálnym a ekonomickým aktivitám – do zamestnania, škôl, úradov, zdravotných kultúrnych a iných zariadení
- musí stimulovať regionálny rozvoj a rast
- musí minimalizovať náklady v súlade so zodpovedajúcimi dostupnými finančnými zdrojmi a kapacitou
- musí vyrovnávať a koordinovať vzťah medzi využívaním územia a dopravou

- musí zabezpečovať rozvoj prepravných príležitostí
- musí poskytovať maximálnu úroveň dopravnej obsluhy a využitia existujúceho systému
- musí poskytovať flexibilnú regionálnu dopravu, ktorá zabezpečuje prijateľné charakteristiky výkonnosti
 - prispôsobivosť požiadavkám prepravy a územia
 - pohodlie cestujúcich
 - maximálnu cestovnú rýchlosť a bezpečnosť dopravného systému

4.2.1 Verejná pravidelná autobusová (železničná) doprava

Je doprava zaisťovaná autobusmi (vlakmi), ktorá slúži na uspokojenie prepravných potrieb obyvateľov regiónu ako pravidelne opakujúca sa preprava cestujúcich po presne určenej trase s presne určenými zastávkami na nastupovanie resp. vystupovanie cestujúcich, ktorých dopravca prepravuje podľa prepravného (cestovného) poriadku a tarify.

V pravidelnej hromadnej cestnej preprave osôb (prímestská a diaľková autobusová doprava), je dominantným prepravcom sieť podnikov štátnej Slovenskej automobilovej dopravy (SAD). Linky podnikov SAD pokrývajú obce Slovenska, čo súvisí s nesporne vyššou pružnosťou autobusovej dopravy oproti železničnej. Kým diaľkové linky spravidla spájajú navzájom regionálne centrá okresov, prípadne zabezpečujú medzinárodnú prepravu, spoje na prímestských linkách zabezpečujú spojenie medzi centrami a ich zázemím. Súkromní prepravcovia sa na pravidelnej autobusovej preprave na Slovensku podieľajú len nepatrne, aj to len na diaľkových linkách. V nepravidelnej hromadnej preprave osôb (príležitostná preprava) je popri podnikoch SAD činné veľké množstvo súkromných spoločností (Korec 1997).

Všeobecné členenie verejnej autobusovej dopravy rozlišuje:

- medzinárodná autobusová doprava
- diaľková autobusová doprava
- prímestská autobusová doprava
- mestská autobusová doprava

V našej práci budeme skúmať a vyhodnocovať hlavne prímestskú autobusovú dopravu nakoľko najlepšie charakterizuje obslužnosť na miestnej úrovni. Špeciálne budeme niekedy zohľadňovať aj diaľkovú autobusovú dopravu, nakoľko v niektorých prípadoch zohráva dôležitú úlohu pri niektorých hraničných sídlach regiónu. Medzinárodnú a mestskú autobusovú dopravu nebudeme zohľadňovať v dôsledku ich absencie alebo zanedbávajúcej výpovednej hodnoty.

V minulosti bol monopolným železničným prepravcom na Slovensku podnik Železnice Slovenskej republiky (ŽSR). Od 1. 1. 2002 ostala v správe ŽSR iba železničná infraštruktúra (t. j. železničné trate, zabezpečovacie zariadenia, niektoré prekladiská, atď.), kým mobilný park a prepravná činnosť pripadla novovzniknutej Železničnej spoločnosti, a. s., ktorá je aj v súčasnosti kľúčovým železničným prepravcom na území Slovenska. Okrem tejto spoločnosti je však podľa súčasnej legislatívy železničná infraštruktúra SR prístupná taktiež iným vykonávateľom železničnej prepravy, ktorí splňajú určité legislatívne a technické normy na prevádzku koľajových vozidiel. (Korec 1997). Železničná doprava sa člení na:

- regionálna a prímestská doprava
- diaľková doprava (medziregionálny vlak, vlak vyššej kvality, vlak najvyššej kvality)

Na území nášho regiónu železničná doprava prispieva k obslužnosti obcí iba regionálnou a prímestskou dopravou, nakoľko diaľkové trasy regiónom neprechádzajú. Z tohto pohľadu má kľúčovú úlohu obec Kraľovany ako dopravný uzol napájajúci región Oravy na severoslovenský multimodálny koridor, najdôležitejší dopravný ťah SR.

4.3 Dopravná obslužnosť

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 hľadiska času (odchody spojov, časová dostupnosť s použitím verejnej dopravy), priestoru (vzdialenosť chôdze k najbližšej zastávke verejnej dopravy) a kapacity (ponuka počtu spojov a kapacity vozidiel) (Surovec 2002). Surovec aj ďalej definuje štandardy minimálnej, základnej a ostatnej dopravnej obslužnosti. Tieto kvalitu určujúce štandardy musia uspokojiť potreby obyvateľov a slúžiť ako základ pre určenie rozsahu osobnej dopravy v regiónoch.

Štandardy minimálnej dopravnej obslužnosti

Štandardy minimálnej dopravnej obslužnosti regiónov ako právo prístupu k doprave každého človeka, nech žije kdekoľvek v danom regióne musí štát zabezpečiť a tiež financovať preukázateľnú stratu príslušných dopravcov zo štátneho rozpočtu. Minimálny počet spojov verejnej dopravy medzi obcou a spádovým alebo okresným mestom bol určený nasledovne (Surovec 2002):

- Pre obec s počtom obyvateľov väčším ako 500
 - 5 párov spojov v pracovný deň
 - 3 páry spojov v dňoch pracovného voľna a pracovného pokoja
- Pre obec s počtom obyvateľov menším ako 500:
 - 3 páry spojov denne a 1 pár spojov navyše v dňoch školského vyučovania (t.j. mimo školských prázdnin)

Štandard základnej dopravnej obslužnosti regiónov

Základnú dopravnú obslužnosť určuje krajská samospráva, konkrétne počtom spojov v závislosti od miestnych podmienok a nesmie klesnúť pod štandard minimálnej dopravnej obslužnosti. Krajská samospráva musí financovať preukázateľnú stratu základnej dopravnej obslužnosti zo svojho rozpočtu. Presné určenie základnej dopravnej obslužnosti je vykonané s použitím znalostí prepravných požiadaviek, vzťahov medzi veľkosťou obcí (počtom obyvateľov), ich štruktúry, vybavenosti (pracovné príležitosti, školy, zdravotnícke zariadenia, úrady, služby a pod.) a vzdialenosti od spádového alebo okresného mesta.

5. Analýza priestorového rozsahu verejnej hromadnej dopravy Oravy, identifikácia hlavných prepravných smerov

Nasledujúce kapitoly budú obsahovať priestorovú analýzu rozsahu verejnej dopravy. Za určujúci ukazovateľ sme použili ukazovateľ intenzity spojov, ktorý nám určuje počet spojov za 24 hodín bežného pracovného dňa prechádzajúcimi dopravnými prepojeniami jednotlivých dopravných bodov tvorenými obcami Oravy. Pomocou intenzity spojov vytvoríme hierarchicky členenú dopravnú sieť verejnej dopravy tvorenú jednotlivými dopravnými prepojeniami, kde sa pokúsime identifikovať najdôležitejšie dopravné uzly a hlavné prepravné smery. V analýze prepravných smerov sa budeme opierať aj o dopravné linky, na ktorých budeme hodnotiť intenzitu dopravy.

5.1 Analýza priestorového rozsahu verejnej dopravy a prepravných smerov v okrese Dolný Kubín

V okrese Dolný Kubín je verejná doprava zabezpečovaná autobusovou a železničnou dopravou. Z hľadiska dopravnej infraštruktúry zaznamenanaj v prílohe 3.2 a rozmiestnenia sídiel v regióne je v okrese dominantná rieka Orava, na ktorú nadväzujú cesty prvej triedy, železničná trať a celkovo charakter osídlenia. Spádové centrum Dolný Kubín s vysokou mierou centralizačného charakteru má výhodnú polohu v strede regiónu pri rieke Orava. Mapa intenzity autobusovej a železničnej dopravy je tvorená 24 dopravnými bodmi (obcami) a sieťou 31 vzájomných prepojení pomocou cestnej a železničnej infraštruktúry (pozri príloha 3.3, 3.4, 3.5). Z priestorového členenia obcí a z charakteru dopravnej siete možno v okrese nájsť 8 koncových bodov, 6 priechodných dopravných bodov a 8 dopravných uzlov. Najdôležitejšie dopravné uzly spájajúce 5 dopravných prepojení sú Dolný Kubín, ktorý sa spája s obcami Veličná, Istebné, Vyšný Kubín, Bziny a Medzibrodie nad Oravou a Oravský Podzámok, ktorý tvorí prepojenie s okresom Námestovo cez obec Hruštín, ďalej prepojenie s obcami Pribiš, Horná Lehota, Medzibrodie nad Oravou a Dolný Kubín. Obec Medzibrodie nad Oravou spája 4 obce: Dolný Kubín, Oravský Podzámok, Bziny a Pucov. Rovnako 4 obce spája aj obec Párnica, ktorá prepojením so Zátrivou tvorí spojenie s okresom Žilina. Zvyšné dopravné uzly spájajú 3 dopravné prepojenia a patrí tu obec Kraľovany, ktorá prepája región s okresom Martin a Ružomberok, čím tvorí hlavný dopravný uzol na nadregionálnej úrovni, dopravné uzly Veličná, Vyšný Kubín a Dlhá nad Oravou, spájajúce koncové dopravné body cestnej

siete. Okres Dolný Kubín ponúka prepojenie s piatimi okresmi: Martin (pomocou dopravného prepojenia Kraľovany - Šútovo), Ružomberok (prepojenie Kraľovany - Stankovany, Jasenová – Valaská Dubová), Žilina (prepojenie Zázrivá - Terchová), Námestovo (prepojenie Oravský Podzámok - Hruštín), Tvrdošín (prepojenie Krivá - Podbiel).

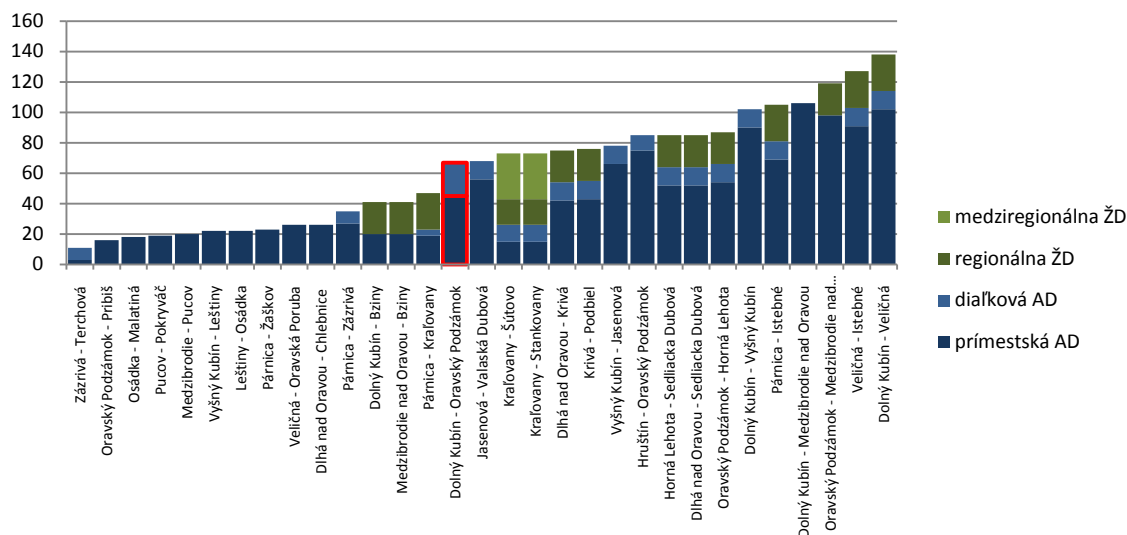
Intenzita dopravných spojov uskutočnených na jednotlivých prepojeniach zaznamenaná v grafe č.1 a v prílohe 1.3 nám hierarchizuje dôležitosť jednotlivých dopravných prepojení. Dopravné prepojenie v okrese Dolný Kubín má priemernú hodnotu 62 spojov za 24 hodín. Táto hodnota určí 11 prepojení podpriemerných a 17 nadpriemerných. Najintenzívnejšie hodnoty ukazovateľa s dolnou hranicou 100 vykazujú práve prepojenia okresného mesta na trase Párnica – Istebné – Veličná – Dolný Kubín Medzibrodie nad Oravou – Oravský Podzámok, a prepojenie Dolný Kubín – Vyšný Kubín. Menej početné ale stále nadpriemerne intenzívne spojenia pokračujú po cestách prvej triedy v dopravnej trase Oravský Podzámok – Krivá – Podbiel, kde dôležitú úlohu má práve železničná doprava, Oravský Podzámok – Hruštín, a Vyšný Kubín – Jasenová, prepojenia uskutočnené iba autobusovou dopravou. Najmenej intenzívne prepojenia sú tvorené medzi obcami ležiacimi na hlavnej prepravnej trase a koncovými odľahlými obcami ako Pribiš, Oravská Poruba, Žaškov, Chlebnice, a tiež na trase Vyšný Kubín – Malatiná, Medzibrodie nad Oravou – Pokryváč.

Samotný okres obsluhuje 24 dopravných autobusových liniek, jedna dopravná linka železničnej dopravy a niekoľko diaľkových dopravných liniek. Deväť prímestských autobusových liniek má charakter spojenia odľahlých obcí okresu Dolný Kubín (Chlebnice, Pribiš, Pokryváč, Malatiná, Žaškov) s okresným mestom, 8 liniek má charakter spojenia okresného mesta s okresnými mestami iných okresov a zaujímavé spojenia Dolný Kubín – Novot', Dolný Kubín – Oravská Lesná, Dolný Kubín – Hruštín, Dolný Kubín – Mútne, ktoré spájajú obce susedného okresu s čiastočne spádovým mestom Dolný Kubín.

Z intenzity dopravy a zo zastúpenia železničnej a diaľkovej autobusovej dopravy má silné dominantné postavenie dopravná línia západno-východného smeru Kraľovany – Dolný Kubín – Krivá – Podbiel kde hlavné prepravné smery smerujú do spádového centra a tiež významné dopravne prepájajú okres s susednými okresmi. Z prepravného hľadiska je významný aj južno-severný smer Valaská Dubová – Jasenová – Dolný Kubín – Oravský

Podzámok – Hruštín zabezpečujúci prepojenie okresov Ružomberok, Dolný Kubín a Námestovo.

Graf č. 1 Počet priamych spojov medzi obcami okresu Dolný Kubín



Zdroj: <http://cp.atlas.sk/vlak/spojenie/>, <http://cp.atlas.sk/vlak/spojenie/>

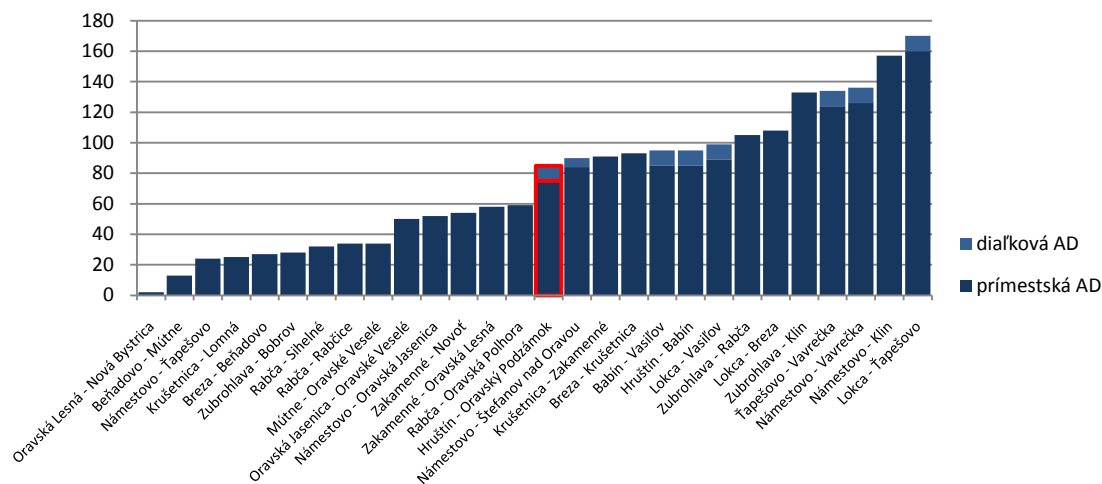
5.2 Analýza priestorového rozsahu verejnej dopravy a prepravných smerov v okrese Námestovo

Verejná hromadná doprava je v regióne zastúpená výlučne iba autobusovou dopravou, čo tvorí homogénnu dopravnú sieť. Priestorové rozmiestnenie sídiel je 7 obcí ležiacich v dopravne významnej Oravskej kotline spojené cestou prvej triedy, 4 obce na ceste prvej triedy významnej na medzinárodnej úrovni a 4 obce ležiace na ceste druhej triedy (príloha 3.2). Dopravnú obslužnosť zvyšných menej dostupných obcí zabezpečujú komunikácie tretej triedy. Poloha spádového centra, mesta Námestovo je výrazne excentrická v Oravskej kotline, čo spôsobuje nepriaznivú dostupnosť obcí pohraničných oblastí. Vzhľadom na okrajovú polohu okresného mesta, ktoré na seba viaže významnú dopravnú líniu má celková štruktúra dopravnej siete osobitný špecifický charakter.

V okrese Námestovo sa nachádza 24 dopravných bodov a 28 ich vzájomných prepojení. Štruktúra dopravnej siete vyprofilovala 7 dopravných uzlov, 6 koncových a 11 priechodných dopravných bodov (príloha 3.3, 3.5). Dominantne najdôležitejším dopravným uzlom je mesto Námestovo, ktoré spája 4 dopravné prepojenia obcí Vavrečka, Oravská Jasenica, Klin a Štefanov nad Oravou tvoriacim významné prepojenie s okresom Tvrdošín. Ďalšie dopravné uzly sú tvorené obcami Lokca, Breza, Zákamenné, Krušetnica,

Zubrohlava a Rabča. Rabča spája 4 dopravné prepojenia a zabezpečuje spojenie s koncovými obcami Sihelné a Rabčice. Ostatné dopravné uzly majú charakter napojenia koncových obcí (Lomná, Bobrov, Mútne, Beňadovo a i.) na hlavnú dopravnú líniu.

Graf č. 2 Počet priamych spojov medzi obcami okresu Námestovo



Zdroj: <http://cp.atlas.sk/vlak/spojenie/>, <http://cp.atlas.sk/vlak/spojenie>

Podľa grafu č.2 a prílohy 1.3 hodnoty intenzity autobusových spojov sa v regióne pohybujú v rozpätí od 2 do 170. Priemerná hodnota činí 74 spojov na 24 hodín, čím rozdelí prepojenia na 14 podpriemerných a 14 nadpriemerných. Navyššia intenzita prekračujúca hranicu 100 spojov za 24 hodín je uskutočnená na trase Breza – Lokca – Ťapešovo – Vavrečka – Námestovo – Klin – Zubrohlava – Rabča, čím jednoznačne štruktúra vyčleňuje hlavnú prepravnú líniu s dominantným prepravným smerom. Najfrekventovanejší úsek je práve Lokca - Námestovo – Rabča, kde obce Námestovo, Lokca, Rabča predstavujú kľúčové dopravné uzly, kde sa prímestská doprava rozdeľuje a rozptyľuje do ostatných oblastí. Nadpriemerne významný je smer pokračovania cesty prvej triedy na trase Hruštín-Babín-Vasil'ov-Lokca, kde je okolo 90 spojov denne. Významné a intenzívne je prepojenie Námestovo – Štefanov nad Oravou s hodnotou 90, kde denne migruje veľké množstvo ľudí. Cesta druhej triedy je tretí najvyťaženejší prepravný smer spájajúci obce Lokca – Breza – Krušetnica – Zákamenné – Oravská Lesná, kde sa denne učastní 58-108 spojov. Najmenej frekventované sú spojenia koncových odľahlých obcí s hlavnou prepravnou trasou ako Bobrov, Rabčice, Sihelné. Rovnako je aj slabšia intenzita spojov na dopravnej trase Námestovo – Oravská Jaseňica – Oravské Veselé – Mútne.

Námestovský okres obsluhuje 30 autobusových dopravných línií, z ktorých 16 má čisto prímestský charakter, kedy spájajú koncové obce s okresným mestom, 7 línií

prepája okresné mesto so spádovými centrami susedných okresov Dolný Kubín, Čadca, Trstená, Nižná, Martin alebo Ružomberok. V okrese premávajú aj linky, ktoré sú úplne nezávislé od Námestova a spájajú obce s centrami susedných okresov ako linky Novot' – Dolný Kubín, Dolný Kubín – Oravská Lesná, Dolný Kubín – Mútne, Dolný Kubín – Hruštín.

Celková dopravná sieť nadobúda okrajový charakter, kde hlavná dopravná os s hlavným prepravným smerom prechádza popri hranici regiónu, čím sa dostupnosť niektorých okrajových obcí ležiacich na západe a severozápade regiónu mierne komplikuje.

5.3 Analýza priestorového rozsahu verejnej dopravy a prepravných smerov v okrese Tvrdošín

V okrese Tvrdošín je doprava zabezpečená prevažne autobusovou dopravou. Čiastočne je zastúpená aj železničná doprava, ktorá spája 4 obce, vrátane okresného mesta Tvrdošín a dôležitých sídiel Trstená, Nižná a Podbiel. Dopravná infraštruktúra nadväzuje na hlavnú dopravnú líniu západno-východným smerom prechádzajúcu okresom Dolný Kubín, kde pozdĺž vodného toku vedie cesta prvej triedy, prechádzajúc spádovými centrami Tvrdošín a Trstená ďalej napojená na poľskú infraštruktúru (príloha 3.2). Spojenie s námestovským okresom zabezpečuje cesta druhej triedy, ktorá je západno-východného smeru a spája Námestovo, Tvrdošín, Trstenú a Suchú Horu.

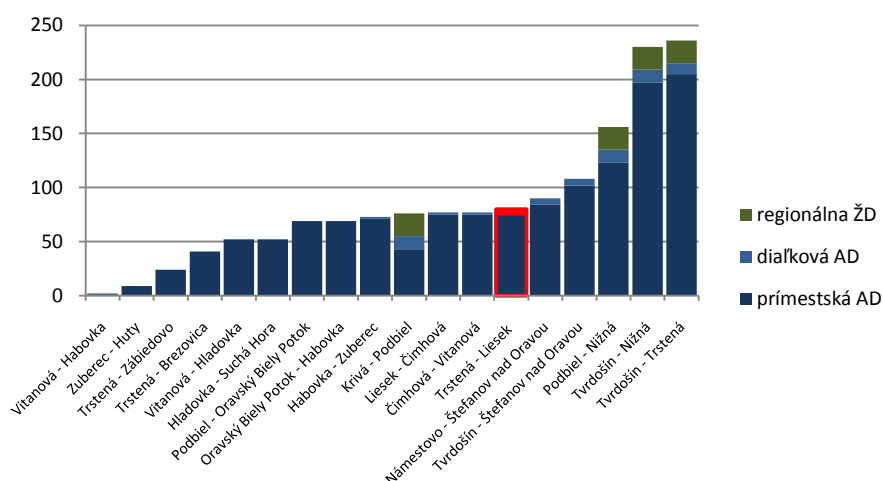
Okres Tvrdošín obsahuje 15 dopravných bodov a 18 vzájomných prepojení jednotlivých obcí. V regióne sa nachádza 5 dopravných spojov, 3 koncové obce a 7 priechodných obcí (príloha 3.3, 3.4, 3.5). Najdôležitejšie dopravné uzly tvoria obce Tvrdošín, Trstená a Podbiel, kde Trstená spája koncové dopravné body Zábiedovo a Brezovica. Tvrdošín je dopravnou križovatkou spájajúcou prepravný smer z Námestova. Podbiel tvorí spojenie s obcami ležiacimi na juhu okresu.

Podľa grafu č.3 a prílohy 1.3 možno sú zrejmé veľké rozdiely pri dopravnom vyťažení jednotlivých dopravných prepojení. Možno tu vyčleniť tri úrovne intenzity. Prepojenia obcí s najnižšími hodnotami sa nachádzajú v okrajových častiach okresu a spájajú koncové obce Brezovica, Zábiedovo s mestom Trstená. Sú tvorené odľahlejšími obcami na trati Suchá Hora – Hladovka – Vitanová. Druhá úroveň obsahuje dopravné prepojenia na približne rovnakej hodnote intenzity okolo 75 spojov za 24 hodín. Sú to

dopravné spojenia obcí ktoré tvoria hlavnú prepravnú líniu s obcami v periférnejšej oblasti spádových centier. Takýmito obcami sú Podbiel, Habovka, Liesek, Čimhová. Kategoriaálne najvyššie hodnoty v rámci celého regiónu a v rámci Oravy nadobúdajú prepojenia troch významných obcí okresu Tvrdošín, ktoré tvoria spádové centrum nielen pre obce Tvrdošina ale aj Dolného Kubína a Námestova. Najfrekventovanejšie spojenie je Tvrdošín – Trstená s počtom 236 spojov za 24 hodín, Tvrdošín – Nižná s počtom 230 spojov a prepojenie Nižná – Podbiel s počtom spojov 156.

Celý charakter dopravnej siete v okrese vyjadruje jednoduchá hlavná os, na ktorej leží väčšina obcí a uskutočňuje sa tu väčšina obslužnosti verejnou dopravou. Celkovo okres obsluhuje 20 dopravných liniek, ktoré vďaka dobrej dopravnej sieti kvalitne obsluhujú všetky obce. Výborne v okrese fungujú aj prepravné smery spájajúce spádové centrum so susednými okresmi Martin, Dolný Kubín, Ružomberok, Liptovský Mikuláš a Námestovo.

Graf č. 3 Počet priamych spojov medzi obcami okresu Tvrdošín



Zdroj: <http://cp.atlas.sk/vlak/spojenie/>, <http://cp.atlas.sk/vlak/spojenie>

6. Dopravná obslužnosť obcí Oravy verejnou dopravou

Kritérií hodnotenia obslužností obcí verejnou dopravou je niekoľko, no za naše hlavné kritérium kvality dopravnej obslužnosti sme si zvolili ukazovateľ, ktorý odráža pomer počtu zastavujúcich autobusových a železničných spojov k počtu obyvateľov jednotlivých obcí (počet spojov/100obyv.). Všímame si súhrnný počet spojov zastavených aspoň na jednom mieste dopravného bodu (obce), pričom nezohľadňujeme na koľkých a ktorých miestach spoje zastavili. Tento relatívny ukazovateľ počítaný pre každú jednu obec osobitne rozčlení obec Oravy na jednotlivé kategórie, na ktorých možno skúmať pozorovaný jav. Zároveň je potrebné upozorniť na skutočnosť, že napriek presnému vyjadreniu hustoty spojov vzhľadom na počet obyvateľov, môžu pri početnejších sídlach (dopravných uzloch) s vysokou kvalitou dopravnej obslužnosti vzhľadom na rôznosť prepravných smerov byť vyčíslené nízke hodnoty tohto ukazovateľa. Našou prioritou je posúdenie kvality obslužnosti celej Oravy, ktorá bude vyplývať z čiastočných analýz jednotlivých regiónov. Podobne budeme analyzovať zvlášť obsluhu obcí autobusovou a zvlášť železničnou dopravou nakoľko je región Oravy celkovo nehomogénny.

6.1 Dopravná obslužnosť obcí autobusovou dopravou

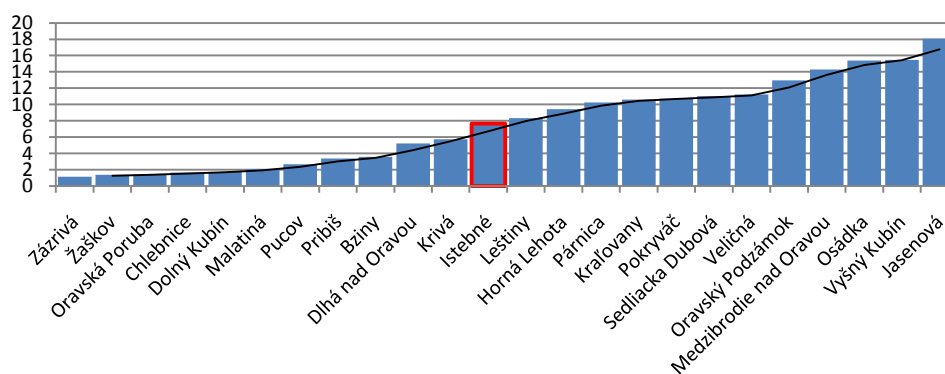
Verejná autobusová doprava, v našom prípade vo väčšine jediná dostupná verejná doprava, je kľúčová pre okresy Námestovo a Tvrdošín. Z predchádzajúcej štúdie z hľadiska prepravných smerov a intenzity vyplýva, že výrazne podporuje (hlavne prímestská autobusová doprava) regionálne členenie na úrovni spádových okresných miest, kde smerujú prevažne všetky prepravné smery. Diaľková autobusová doprava, ktorú sme tiež zahrnuli do počtu spojov obsluhujúcich jednotlivé obce čiastočne narúša naše chápanie na vnútroregionálnej úrovni, no z hľadiska medziokresných väzieb a niektorých obcí nachádzajúcich na hlavných dopravných líniah hrá dôležitú úlohu. Pri vyhodnotení budeme brať do úvahy ako prímestské, tak aj diaľkové spoje, pričom ich nebudeme rozlišovať.

6.1.1 Dolný Kubín

V okrese Dolný Kubín podľa grafu č.4 a prílohy 1.2, 3.6 sa hodnoty pomeru počtu spojov na 100 obyvateľov obce vyskytujú v intervale od 1,12 do 18,07 s priemernou hodnotou 7,72, veľmi blízkou obci Istebné. Môžeme povedať, že najvyššie hodnoty sa sústreďujú: v menej početných obciach, cez ktoré prechádzajú cesty prvej triedy ako

Jasenové (18,06), Vyšný Kubín (15,47), Oravský Podzámok (12,94), Medzibrodie nad Oravou (14,28), Veličná (11,22), Sedliacka Dubová (11,02), v najmenej početných obciach, cez ktoré spádovo prechádzajú dopravné linky z odľahlejších obcí ako Osádka (15,38), Pokryváč (10,74), alebo v prípade obce Kraľovany (10,61), kde dôležitú úlohu zohráva diaľková autobusová doprava ako napojenie na hlavnú dopravnú líniu Slovenska. Naopak, obce s najmenšími hodnotami sú Zázrivá (1,13), Žaškov (1,37), Oravská Poruba (1,39) a Chlebnice (1,65), ktoré svojou excentrickou polohou v rámci dopravnej infraštruktúry spôsobujú, že ich dopravcovia obsluhujú ako koncové obce dopravných liniek. Nízka hodnota obce Dolný Kubín je zapríčinená vysokým počtom obyvateľov, nie zlou dopravnou obslužnosťou. Podľa strmosti trendovej čiary na grafe možno konštatovať pomerne značné rozdiely a s tým súvisiacu nehomogenitu dopravnej obslužnosti, kde 9 (37,5%) obcí sa nachádza pod hodnotou 4, čím dosahujú len polovičnú hodnotu priemeru za celý región a naopak 5 obcí nadobúda hodnotu vyššiu ako 12, čo je v niektorých obciach až dvojnásobok priemeru. Príčinou je okrajová dopravná poloha obcí s najmenšími hodnotami, kde denne smeruje jedna, dve linky obsluhujúce iba okrajové obce, a výborná poloha na spádovej dopravnej línii najfrekventovanejšie obslužených obcí.

Graf č. 4: Dopravná obslužnosť obcí okresu Dolný Kubín autobusovou dopravou: vyjadrenie počtu spojov na 100 obyvateľov obce



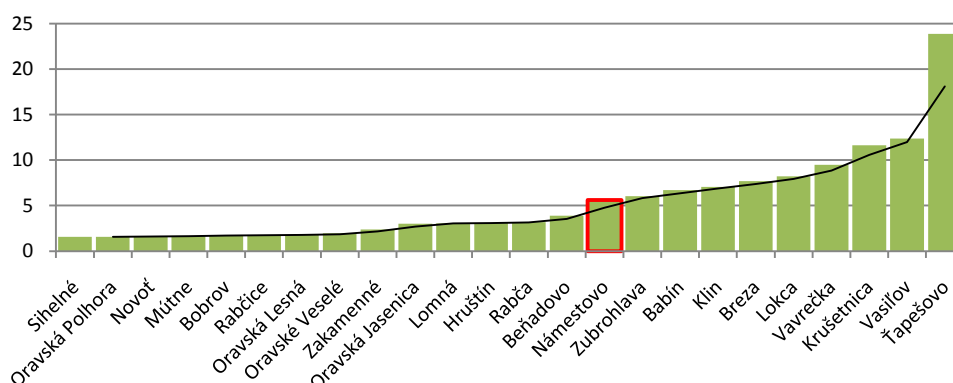
Zdroj: <http://cp.atlas.sk/bus/spojenie/>

6.1.2 Námestovo

V okrese Námestovo podľa grafu č.5 a prílohy 1.2, 3.6 sa hodnoty pohybujú v rozpätí od 1,55 do 23,85, kedy priemernou hodnotou je pomerne nízka hodnota 5,45 blízka hodnote obci Námestovo, pričom zvyšok sa nachádza ešte pod touto hodnotou, kde 8 obcí pod hodnotou 2 a najmenšie hodnoty vykazujú obce Sihelné (1,55), Oravská Polhora (1,56), Novot' (1,61), Mútne (1,65), Bobrov (1,74). Tieto nízke hodnoty sú

spôsobené jednak vysokou početnosťou obyvateľstva v týchto obciach, a tiež okrajovou polohou v rámci regiónu a hlavne dopravnej siete. Značná odľahlosť obcí Sihelné, Novot', Mútne spôsobuje prepravcom vysoké prepravné náklady a obyvateľom časovo najnepriaznivejšiu dopravnú dostupnosť umocnenú značnou nepravidelnosťou dopravných spojov. Priaznivejšia skupina obcí leží na hlavných dopravných líniách regiónu západným a juhozápadným smerom: Zákamenné (2,38), Hruštín (3,09), Rabča (3,18), Breza (7,67), kde v obciach Klin (7,06), Lokca (8,21), Zubrohlava (6,04). Keďže susedia s okresným mestom sú tieto hodnoty priaznivejšie. Najvyššia obslužnosť je v najmenej početných obciach Ťapešovo (23,85), Vasil'ov (12,36), ktoré ležia na hlavných líniách dopravy v tesnej blízkosti Námestova. Trendová čiara predstavuje pomernú vyrovnanosť prevažne o prvých pätnástich obciach s hodnotou menšou ako 5, ďalej nabera postupne strmší vzostup pri obciach na dopravných líniách, pri obciach Krušetnica a Vasil'ov tvorí až dvojnásobne vyššiu hodnotu vzhľadom na priemer regiónu a Ťapešovo tvorí až štvornásobok priemeru.

Graf č. 5: Dopravná obslužnosť obcí okresu Námestovo autobusovou dopravou: vyjadrenie počtu spojov na 100 obyvateľov obce



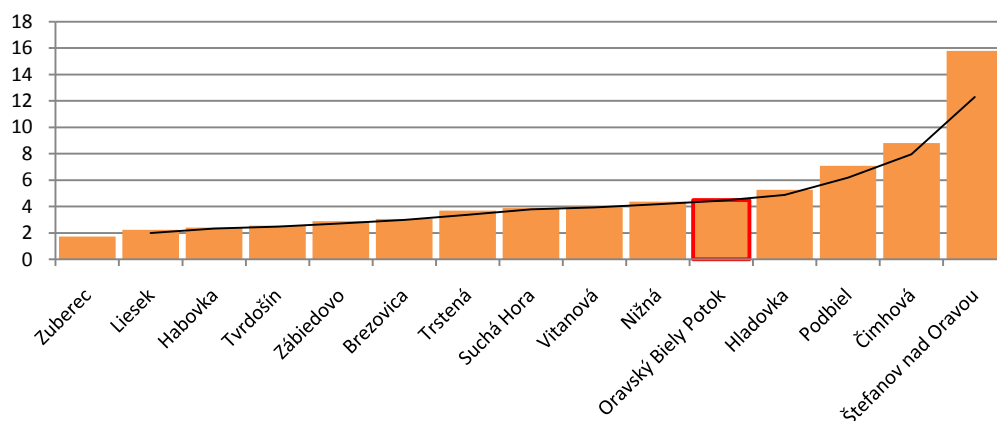
Zdroj: <http://cp.atlas.sk/bus/spojenie/>

6.1.3 Tvrdošín

Okres Tvrdošín podľa grafu č.5 a prílohy 1.2, 3.6 z hľadiska dopravnej obslužnosti možno považovať za najhomogénnejší s pomerne vyrovnanými hodnotami. Hodnoty obcí tvoria rozpätie od 1,73 do 15,79 s priemernou hodnotou 4,82. Homogenita hodnôt obslužnosti je spôsobená pomerne výhodnou štruktúrou dopravnej siete, kde dominantou je hlavná línia, cesta prvej triedy, na ktorej leží 9 obcí, čím vytvára jednu spádovú dopravnú trasu, ktorá obsluhuje väčšinu obyvateľstva a tým zjednodušuje riešenie

dopravnej obslužnosti. Otázkou ostáva nakoľko sú dostačujúce prepravné kapacity dopravných spojov, vzhľadom na početnejšie obce ležiace na tejto dopravnej trase. Štefanov nad Oravou (15,8) s takmer dvojnásobnou hodnotou je z nášho hľadiska najlepšie obslužená obec. Táto skutočnosť je spôsobená výhodnou polohou ležiacou na intenzívnej dopravnej väzbe medzi okresnými mestami Námestovo a Tvrdošín. Za obce s najmenšou obslužnosťou sú považované Zuberec (1,73), Liesek (2,23) a Habovka (2,41) kvôli svojej odľahlej excentrickej polohe a vysokému počtu obyvateľov. Pomerne najlepšiu homogenitu potvrdzuje aj trendová čiara, ktorá pri prvých 11 obciach činí veľmi slabý sklon v rozpätí od 1,7 do 5, následne strmo stúpa charakterizovaná málo početnými obcami s dobrou dopravnou polohou.

Graf č. 6: Dopravná obslužnosť obcí okresu Tvrdošín autobusovou dopravou: vyjadrenie počtu spojov na 100 obyvateľov obce



Zdroj: <http://cp.atlas.sk/bus/spojenie/>

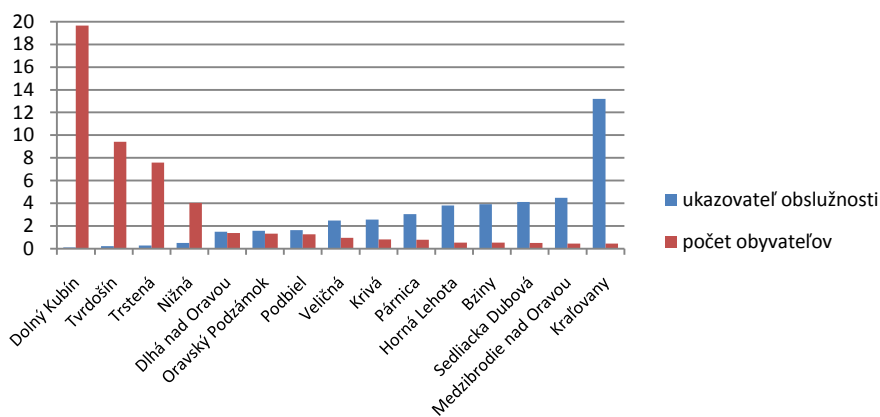
6.2 Dopravná obslužnosť obcí železničnou dopravou

Železničná doprava obsluhuje iba 24% obcí, kde žije približne 37% obyvateľov a tvorí pozdĺž rieky Oravy jednu priamu dopravnú trasu spájajúcu obce s okresnými mestami Dolný Kubín a Tvrdošín, kde obsluhuje 13 obcí formou prímestskej dopravy do spádových centier a prepája dve okresné mestá (príloha 3.2, 3.4, 3.7). Ako už bolo spomenuté má nadregionálny význam. Celkovo nemožno hodnotiť a analyzovať dopravnú obslužnosť obcí samostatne železničnou dopravou nakoľko vo väčšine obcí úplne absentuje a v obciach napojených na železničnú trať hrá len pridruženú úlohu autobusovej dopravy. Aj keď možno argumentovať jej dobre vymedzenou trasou v rámci dôležitej dopravnej línie, komplikácia prestupovania z autobusových spojov neprepojených obcí

a pomerne nízka priemerná prepravná rýchlosť (s porovnaním s autobusmi) jej znemožňuje hrať v úlohe dopravnej obslužnosti hlavnú úlohu. My sa ňou budeme zaoberať len ako súčasť celkovej verejnej autobusovej a železničnej dopravy, kde nás bude zaujímať podiel železničnej dopravy na celkovej doprave v regióne Orava.

Napriek tomu je dôležité sa zmieniť nie o celku, ale o jednotlivých obciach, v ktorých badať markantný význam železničnej dopravy na úrovni dopravnej obslužnosti. Podľa grafu č.7 a prílohy 1.2, 3.4 najväčší takýto vplyv má železničná doprava na obec Kral'ovany, ktorá je súčasne jediným železničným uzlom. Z toho dôvodu je jej hodnota ukazovateľa pomeru zastavujúcich železničných spojov ku počtu obyvateľov 3 až 20 krát väčšia ako pri ostatných obciach. K ďalším obciam s vysokým zastúpením pomeru železničných spojov a počtu obyvateľov sú málo početné obce Medzibrodie nad Oravou (4,48), Sedliacka Dubová (4,13), Bziny (3,93) a Horná Lehota (3,8). Rastom počtu obyvateľov v jednotlivých obciach v dôsledku konštantného počtu spojov na celej trase klesá význam železničnej dopravy ako to môžeme vidieť na grafe č.7.

Graf č. 7: Vzájomný vzťah dopravnej obslužnosti obcí Oravy železničnou dopravou a počtu obyvateľov Oravy: vyjadrenie počtu spojov na 100 obyvateľov obce (ukazovateľ obslužnosti) a počet obyvateľov predelených 100



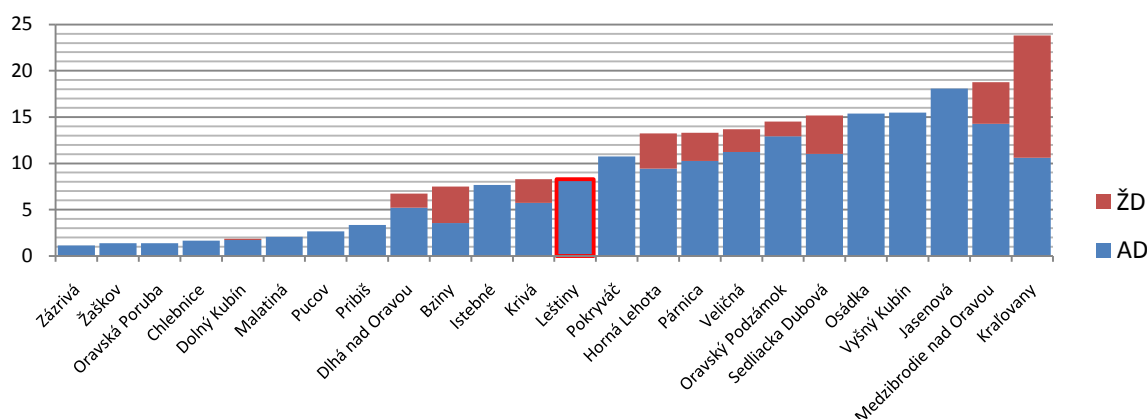
Zdroj: <http://cp.atlas.sk/vlak/spojenie/>

6.3 Analýza venovaná porovnaniu autobusovej a železničnej

V nasledujúcich podkapitolách sa ešte zmienime o význame železničnej verejnej dopravy v niektorých obciach, demonštrujeme jej podiel na celkovej obslužnosti, pokúsime sa určiť, či obslužnosť danej obce má skôr autobusový alebo železničný charakter. V tejto analýze pochopiteľne okres Námestovo vynecháme, nakoľko v ňom nie je železničná doprava zastúpená.

V okrese Dolný Kubín železničná verejná doprava podporila dominantnú dopravnú a prepravnú líniu, čím skvalitnila obslužnosť obcí z pohľadu ďalšej novej dimenzie. Podľa grafu č.8 a prílohy 1.2 skvalitnenie obslužnosti 24 dennými železničnými spojmi na trati Kraľovany – Dolný Kubín a 21 dennými spojmi na trati Dolný Kubín – Krivá vylepšilo celkovú bilanciu priemernej hodnoty obslužnosti z hodnoty 7,72 na 9,42. Výraznou mierou túto hodnotu ovplyvnili aj regionálne a medziregionálne spoje prechádzajúce cez Kraľovany, ktoré však nespádajú pod vnútroregionálnu organizáciu regiónu. Z grafu č.8 a prílohy 3.6, 3.7, 3.8, ktorý demonštruje celkovú dopravnú obslužnosť okresu Dolný Kubín možno vyčítať niektoré skutočnosti a zmeny, ktoré zapríčinila železničná doprava na úkor autobusovej. Prvou známku týchto skutočností je relatívne vysoká účasť železničnej dopravy na celkovej dopravnej obslužnosti obcí. Za vyprofilované obce považujeme Kraľovany a Bziny, v menšej miere obce Krivá, Horná Lehota a Sedliacka Dubová.

Graf č. 8: Dopravná obslužnosť obcí okresu Dolný Kubín verejnou autobusovou a železničnou dopravou: vyjadrenie počtu spojov na 100 obyvateľov obce



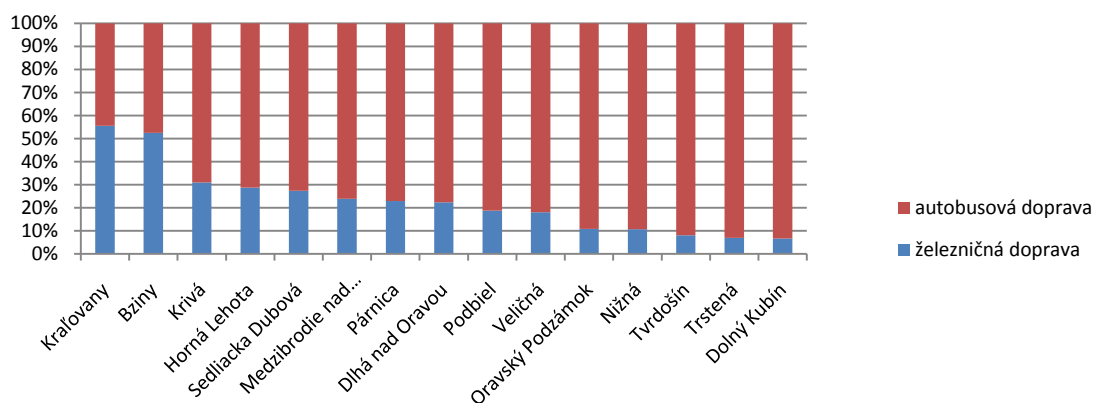
Zdroj: <http://cp.atlas.sk/bus/spojenie/>, <http://cp.atlas.sk/vlak/spojenie/>

Z grafu č.9 možno vyčítať skutočnosť, že v obciach Kraľovany a Bziny prevláda ako v jediných na celej Orave obslužnosť železničnou dopravou. Ako vidíme z grafu na prvé miesto dopravnej obslužnosti sa dostala obec Kraľovany, kde hodnota stúpla dvojnásobne z 10,61 na 23, 81. Ako bolo spomenuté, táto skutočnosť však nevznikla len na báze vnútroregionálnej dopravnej obslužnosti, ale v interakcii so susednými regiónmi ako prepojujací článok medziregionálnej politiky dopravy. Táto hodnota zahŕňa medziregionálne (ďalškové) železničné spoje (20 spojov) a vnútroregionálne spoje (17 spojov). Druhou obcou s prevahou železničných spojov je obec Bziny, kde železničná

doprava má 53%-ný podiel obslužnosti a zvyšuje hodnotu viac ako dvojnásobne. Podiel ostatných obcí obsluhovaných železničnou dopravou je menší: Krivá – 31%, čo predstavuje nárast hodnoty obslužnosti z 5,73 na 8,29, Sedliacka Dubová, podiel 29% a nárast z 11,02 na 15,16, Medzibrodie nad Oravou, podiel 24% a nárast z 14,29 na 18,76, Párnica, podiel 23% a nárast z 10,25 na 13,29, Dlhá nad Oravou, podiel 22% a nárast z 5,23 na 6,73. Podiel dopravy železničnej obslužnosti u ostatných obcí bol do 20%.

Z celkového vývoja dopravnej obslužnosti okresu Dolný Kubín z hľadiska porovnania celkovej dopravnej obslužnosti s autobusovou možno vyvodit' tieto skutočnosti. Železničná doprava vyrovnáva úroveň obslužnosti v celom regióne, vytvára lineárnu trendovú čiaru, ktorá rozčleňuje obslužnosť akoby na tri úrovne. Úroveň odľahlých „slepých“ dopravných trás, úroveň obcí ležiacich čiastočne na dopravnej línii, kde účasť železničnej verejnej dopravy obslužnosť výrazne podporuje, a úroveň obcí dostatočne obslužených autobusovými spojmi, kde predimenzovanie železničnými spojmi nie je také potrebné. Železničná doprava podporuje obce na hlavnej trendovej línii, kde samotná autobusová doprava je naddimenzovaná a obce odľahlejších dopravne menej dostupnejších častí regiónu ostávajú regionálne na nižšej úrovni. Tieto obce sú najmä Žaškov, Oravská Poruba, Zázrivá a Chlebnice.

Graf č. 9: Relatívne zastúpenie autobusovej a železničnej verejnej dopravy v obciach Oravy

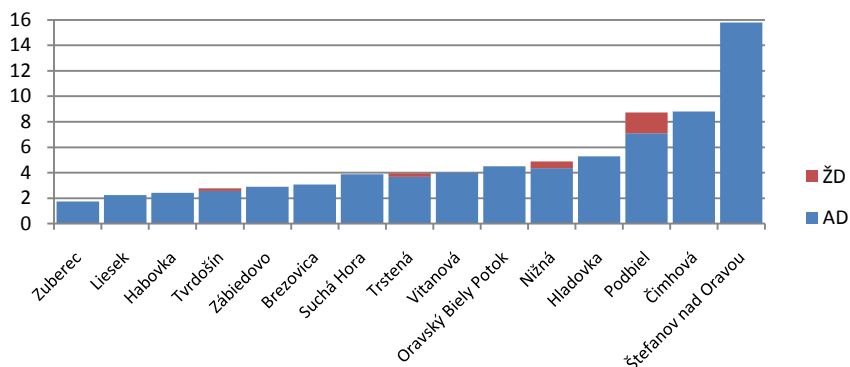


Zdroj: <http://cp.atlas.sk/bus/spojenie/>, <http://cp.atlas.sk/vlak/spojenie/>

Úroveň pôsobnosti železničnej dopravy v okrese Tvrdošín na vnútroregionálnej prímestskej doprave je podstatne nižšia ako v okrese Dolný Kubín. Súvisí iba so 4 obcami, z ktorých sú regionálne dôležité dve mestá Tvrdošín a Trstená. Z hľadiska prepojenia okresných miest a skvalitnenia obslužnosti nie tak z hľadiska úrovne a intenzity ako z hľadiska kvality je účasť železničnej verejnej dopravy mimoriadne dôležitá. Ukazovatele

obslužnosti obcí v grafe č.10 a prílohe 1.2, 3.6, 3.7 však neprikladajú regiónu takmer nijakú dôležitosť.

Graf č. 10: Dopravná obslužnosť obcí okresu Dolný Kubín verejnou autobusovou a železničnou dopravou: vyjadrenie počtu spojov na 100 obyvateľov obce



Zdroj: <http://cp.atlas.sk/bus/spojenie/>, <http://cp.atlas.sk/vlak/spojenie/>

Železničné spoje, ktoré počtom 21 prispievajú k obsluhu obcí v relatívnych ukazovateľoch vyčlenia v obci Podbiel 18% podielu na dopravnej obslužnosti, v obci Nižná 11% podielu dopravnej obslužnosti, v Tvrdošine 8% a v Trstenej 7%. Z toho možno usudzovať, že železničná doprava nehrá z hľadiska prímestskej verejnej dopravy v samotnom okrese dôležitú úlohu. Nenarušením obslužnosti regiónu a zachovaním úrovne obslužnosti autobusovej dopravy celková kvalita obslužnosti ostáva dominantná v autobusovej verejnej doprave.

6.4 Zhodnotenie celkovej dopravnej obslužnosti regiónu Orava

Po vyhodnotení všetkých skutočností z pohľadu úrovne mikroregionálnej verejnej dopravy a spádovosti obcí k nim prislúchajúcich, úrovne medziokresných väzieb dôležitých dopravných uzlov až po úroveň celoplošnej charakteristiky verejnej dopravy možno usúdiť, že priestorová nesúrodosť obslužnosti obcí Oravy sa vplyvom železničnej dopravy ešte prehĺbuje a vytvára deficit oblastiam s absenciou železničnej dopravy úrovňou obslužnosti a kvalitou z hľadiska ďalšieho možného druhu cestovania. Prehĺbuje sa najmä polarita medzi severom a juhom, kde obslužnosť obcí Dolného Kubína je na hlavnej dopravnej línii značne predimenzovaná. Táto skutočnosť, ktorá pri analýze autobusovej verejnej dopravy nebola až taká zrejmalá, pri celkovom ukazovateli jasne určuje líniu obcí ležiacich na dvoch dôležitých dopravných ťahoch Dolný Kubín – Kľačany a Dolný Kubín – Jasenová ako líniu predimenzovanej dopravnej obslužnosti. Fakt

podporuje aj príloha 2.1, 3.8, kde 6 obcí (z celkového počtu 8) patrí do najvyššej kategórie dopravnej obslužnosti s hodnotami 15-24, kde vplyvom železničnej dopravy pribudli obce Kral'ovany, Medzibrodie nad Oravou a Dlhá nad Oravou. Zastúpenie tejto kategórie obcami Ťapešovo (Námestovo) a Štefanov nad Oravou (Tvrdošín) je spôsobené vplyvom malého počtu obyvateľov obce s polohou v blízkosti spádového centra. V kategórii hodnôt obslužnosti 10-15, 7 obcí leží v okrese Dolný Kubín a 2 obce v okrese Námestovo. Celkovo v týchto najvyšších hodnotách obslužnosti sa nachádza 73% obcí Dolného Kubína (11 obcí z celkového počtu 15), čo tvorí až 46% s počtu všetkých obcí Dolného Kubína. K značnej polarizácii prispieva aj fakt, že v najnižších dvoch kategóriách s hodnotami 1-5, ktoré obsahujú menej ako 50% obslužnosti obcí dvoch najvyšších spomínaných kategórií, je zastúpených 33 obcí, čo tvorí 52% všetkých obcí Oravy. V týchto kategóriách žije 99005 ľudí, čo predstavuje 73% všetkých obyvateľov. Pri tomto vyhodnotení však treba byť opatrní, nakoľko v dvoch najnižších kategóriách sú započítané dôležité spádové dopravné uzly Dolný Kubín, Tvrdošín, Trstená, ktoré svojou centrálnou funkciou, dopravnou obslužnosťou z hľadiska prepravných smerov a vysokým počtom obyvateľov nie je vhodné zahrnúť medzi poddimenzované obce. Výpočet bez týchto centier verejnej dopravy určuje 62328 obyvateľov Oravy relatívne tvoriacich 46% obyvateľstva. Tento vysoký podiel obyvateľstva prislúcha hlavne obciam okrajových častí Námestovského okresu. Tieto obce sú charakteristické vysokým počtom obyvateľstva, 37903 obyvateľov, čo tvorí 61% obyvateľstva obcí v kategóriách hodnôt 1-5 a celkovo 28% všetkých obyvateľov. Dôležitým faktorom je, že napriek nízkemu počtu slabšie obslužených obcí (Novoť, Mútne, Zákamenné, Sihelné, Oravská Polhora, Oravská Lesná) je počet takto obslužených obyvateľov mimoriadne vysoký, čo len potvrdzuje značnú nesúrodosť nielen z priestorového hľadiska rozmiestnenia obcí, ale aj z hľadiska obyvateľstva.

Snaha o pochopenie a analyzovanie reálnych skutočností a trendu vývoja dopravnej obslužnosti obcí Oravy verejnou dopravou odhaľuje v regióne zaujímavé atribúty organizácie a metódy riešenia dopravnej obslužnosti, ktoré nie sú pozoruhodné len na regionálnej úrovni, ale sú špecifické plošne, čím podporujú regionálne chápanie Oravy ako celku pozostávajúceho z troch jadier - okresov. Preto región z nášho hľadiska môžeme považovať za uzatvorený so silnými vnútornými väzbami.

Na porozumenie špecifikácií regiónu je potrebné hodnotiť dopravnú obslužnosť v dvoch úrovniach. Prvou je dopravná obslužnosť obcí zameraná na priestorové rozloženie, vyčlenenie oblastí jadra a zázemia z pohľadu dopravnej obslužnosti, a druhá úroveň sa

vzťahuje na regionálne špecifikácie priestorového rozloženia obyvateľstva v regióne a špecifikácie vysokej proporcie nepravidelnosti v početnosti obyvateľstva v jednotlivých obciach. Na prvej úrovni možno hodnotiť prirodzenú orientáciu na hlavné prepravné smery sprostredkované hlavnými dopravnými líniami, kde sa v značnej miere uskutočňuje vysoká miera migrácie do zamestnania, do škôl, centier obchodu, kultúry a podobne. Táto obslužnosť obcí je vo veľkej miere dostatočná a obce vykazujú vysokú mieru obslužnosti. Výhodou Dolnej Oravy je orientácia väčšej časti obcí na tieto dopravné línie, čím sa situácia podstatne zjednodušuje. Spojením dôležitých dopravných línii s okresnými spádovými mestami sa tiež vytvára výborná dopravná obslužnosť okresných miest za účelom migrácie z jedného okresu do druhého, čím sa výrazne eliminujú hranice okresných regiónov. V protipóle stojí obslužnosť obcí odľahlých hraničných miest v susedstve štátnych hraníc a pod geomorfologickými bariérami horstiev. Táto výrazná dopravná rozptýlenosť obcí ekonomicky a organizačne komplikuje situáciu a vytvára z hľadiska obslužnosti obcí výrazne slabšie dopravné väzby. Na úrovni nepravidelnej proporcie početnosti obyvateľstva v priestorovom rozptýlení a v jednotlivých obciach sa obslužnosť obcí výrazne komplikuje nakoľko rozptýlenie obyvateľstva úplne nezodpovedá proporciám dopravnej obslužnosti. Zaujímavým fenoménom je sústredenie obyvateľstva práve v okrajových častiach, kde obce vykazujú vysokú početnosť obyvateľstva. Za takého obce sme vyčlenili: Zázrivá, Oravská Lesná, Novot', Mútne, Zákamenné, Oravské Veselé, Sihelné, Oravská Polhora, Rabčice, Bobrov, Zuberec, Chlebnice, kde žije okolo 35600 obyvateľov (26%). Každá obec má v priemere 2600 obyvateľov. Naopak nízkou početnosťou sa vyznačujú mnohé obce ležiace priamo v okrese Dolný Kubín. V dôsledku pôsobenia spomínaných dvoch úrovní a ich fenoménov vznikajú na území značné lokálne priestorové nedostatky dopravnej obslužnosti, ktoré môžu mať istý dopad na kvalitu životnej úrovne obyvateľstva Oravy.

ZÁVER

Hlavným zámerom našej práce bolo sledovanie verejnej dopravy vo vyčlenenom regióne Orava, ktorý bol v minulosti tvorený významným celkom Oravská župa. Napriek potláčaniu jeho historického a zároveň aktuálneho významu, si v súčasnosti zachováva svoje osobité črty, čím sa odlišuje od ostatných regiónov Slovenska. Snahou práce bolo preniknúť do štruktúry a organizácie verejnej dopravy v regióne a charakterizovať ju pomocou dopravnej obslužnosti obcí ako základných stavebných jednotiek tejto práce. Cielene sme sa snažili smerovať analýzu jednotlivých ukazovateľov od najmenších jednotiek až po celý región bez hraníc a členenia s dôrazom na odhalenie odlišností a spoločných znakov vo vnútornom členení, čím sme chceli dospieť k záveru, že región je z hľadiska verejnej dopravy homogénny systém fungujúci nielen na okresnej úrovni, úrovni spádových centier, ale aj na vzájomnom prepojení okresov. Ďalším cieľom bolo charakterizovať obslužnosť vzhľadom na početne veľké obce práve v okrajových oblastiach regiónov, kde početnosť niektorých obcí je porovnateľná s okresným mestom. Posledným cieľom bolo určiť v regióne hlavné prepravné smery, pohyby a organizáciu verejnej dopravy.

Verejná osobná preprava predstavuje dôležitý sociálno-ekonomický prvok prostredia. Jej charakter spočíva v uspokojovaní každodenných požiadaviek na prepravu (migrácia do zamestnania, škôl, úradov, do zdravotníckych zariadení a pod.). Na tejto úlohe sa rozhodujúcou mierou podieľa osobná autobusová a sčasti železničná doprava, v rámci ktorej má pri dopravnej obsluhu okresných miest a obcí nezastupiteľné postavenie prímestská autobusová a železničná doprava.

Podniky verejnej osobnej dopravy sa však nachádzajú v zložitej finančnej situácii, spôsobenej stálym poklesom frekvencie cestujúcich, neriešením cien cestovného, sociálnej politiky a zvyšujúcimi sa vlastnými nákladmi. Za posledných 15 rokov na Slovensku poklesol podiel cestujúcich v železničnej osobnej doprave o takmer 29% a v pravidelnej autobusovej doprave o cca 6%. Je nevyhnutné zlepšiť spoluprácu štátnej správy, samosprávy a dopravcov. Súčasťou všestranného rozvoja územia samosprávneho kraja a obcí v ňom by malo byť primerané uspokojovanie prepravných potrieb. Za primeranú dopravnú obslužnosť môžeme považovať vytvorenie ponuky kvalitných prepravných výkonov v pravidelnej autobusovej doprave a železničnej doprave, ktorá zodpovedá dopytu cestujúcich vzhľadom na rýchlosť dopravných prostriedkov, frekvenciu, presnosť

a pravidelnosť spojov, možnosť prestupu, vzdialenosť k zastávkam, bezpečnosť, výbava a čistota dopravných prostriedkov, tarifu, ako aj prístup k informáciám, dôležitým pre cestovanie.

Táto práca je členená tak, že v úvodnej časti sa snaží poukázať na všetky podnety a vplyvy, ktoré ovplyvňujú súčasný stav verejnej dopravy. Je to predovšetkým geografická charakteristika regiónu, ktorá spolu s teoretickými poznatkami z geografie dopravy a zistení iných autorov vytvára vhodné prostredie na lepšie zvládnutie a pochopenie problematiky. Tieto kapitoly, ktoré sa snažia popísať svojský ráz regiónu sme uplatnili v praktickej časti, kde nám poslúžili na vysvetlenie faktov, ktoré odzrkadlili výskum.

V praktickej časti sa podarilo charakterizovať región na základe dopravnej obslužnosti a vybraných ukazovateľov, podarilo sa kategorizovať obce na základe týchto ukazovateľov a čiastočne vysvetliť skutočnosti. V zásade však zistenia nie sú absolútne a potrebovali by ešte hodnotiť región aj z pohľadu iných reprezentatívnych postupov. Takýmto by mohlo byť hodnotenie dopravnej časovej dostupnosti, vzdialenosti od spádových centier, zhodnotenie frekvencie a pravidelnosti spojov a presnešie prepravné kapacity verejnej dopravy. Úspešne sa podarilo charakterizovať priestorový rozsah verejnej dopravy, identifikovať hlavné prepravné smery. Potvrdilo sa, že hlavnú úlohu z hľadiska obslužnosti nehrá rozloženie obcí na základe početnosti, zohľadňovanie početnejších obcí pred menej početnými, ale práve umiestenie obcí vzhľadom na hlavné prepravné smery a hlavné dopravné ťahy. Z toho dôsledku vznikli na území Oravy markantné až 15 násobné rozdiely v daných výstupných hodnotách, v prospech malých obcí s taktickou polohou na hlavnom ťahu z násobenou v blízkosti pádového centra. V práci sa podarilo potvrdiť predpoklad, že každé okresné mesto funkčne zvláda dopravnú obslužnosť jemu prislúchajúcim obciam, verejná doprava nepôsobí izolovane a že prenos medzi okresmi je zjavný, podporený značnou previazanosťou dopravných liniek spájajúcich obce so susednými okresnými centrami. Hlavne tento fakt vytvára z hľadiska verejnej dopravy z troch samostatných regiónov jeden, región Orava.

Zoznam bibliografických odkazov

ATLAS KRAJINY SR. 2002. 1.vyd. Bratislava: Ministerstvo životného prostredia SR; Banská Bystrica: Slovenská agentúra životného prostredia, 2002. 344 s. ISBN 80-88833-27-2.

BRINKE, J. 1999. *Úvod do geografie dopravy*: vysokoškolské skriptá. 1.vyd. Praha: Karolinum, 1999. 112 s. ISBN 80-7184-923-5.

Cestovné poriadky. 2010. [online]. [citované 14.5.2011]. Dostupné z <<http://cp.atlas.sk/bus/spoje/>>.

Cestovné poriadky. 2010. [online]. [citované 14.5.2011]. Dostupné z <<http://cp.atlas.sk/vlaky/spoje/>>.

ČELKO, J. 2002. Hodnotenie vybranej časti cestnej siete žilinského kraja. In: *Komunikácie*. ISSN 1335-4205, 2002, september-október, s. 73-82.

Estránky.sk. 2005. *Oravský hrad – história Oravy*. [online]. 2005. [aktualizované 14.5.2011], [citované 14.5.2011]. Dostupné z <<http://www.oravskyhrad.estranky.sk/stranka/historia-oravy>>.

FLOREKOVÁ, I. – CHMELÍK, M. 2008. *Orava.sk - História - vitajte na Orave, región prírodných krás*. [online]. 2008. [aktualizované 14.5.2011], [citované 14.5.2011]. Dostupné z <<http://www.orava.sk/historia>>.

HORŇÁK, M. – MAJO, J. 2009. Orava po roku 1989 – posun od chudoby k prosperite?. In *Medzinárodná konferencia: "50 let geografie na Přírodovědecké fakultě Univerzity Palackého v Olomouci"* [online]. Olomouc: Univerzity Palackého v Olomouci, 2009. [citované 14.5.2011]. Dostupné z <http://www.humannageografia.sk/projekt1/download/Hornak_Majo_v%20tlaci.pdf>.

HORŇÁK, M. 2004. Súčasný stav a perspektívy vývoja dopravnej infraštruktúry Slovenskej republiky. In: *Prace Komisji Geografii Komunikacji Polskiego Towarzystwa Geograficznego*. č.10. Warszawa-Rzeszów: 2004. ISSN 1426-5915. s. 231-250.

KENDRA, M. 2007. Faktory ovplyvňujúce prepravnú ponuku v regionálnej osobnej doprave. In *Železničná doprava a logistika*. [online]. 2007, roč.3, č.1. [citované 14.5.2011]. Dostupné z <http://www.zdal.utc.sk/images/stories/clanky_pdf/archiv_ZDALu/zdal_2007_01.pdf>. s. 54-58. ISSN 1336-7943.

KOREC, P. 1994. *Humánna geografia 1: vysokoškolské skriptá*. Bratislava: Univerzita Komenského, 2009. 161 s. ISBN 80-223-0839-0.

KOREC, P. 1997. *Kraje a okresy Slovenska: Nové administratívne členenie*. Bratislava: Q111, 1997. 392. ISBN 80-85401-58-4.

LOKŠOVÁ, Z. 2006. Posúdenie kvality osobnej dopravy z hľadiska dopravnej dostupnosti. In *Železničná doprava a logistika*. [online]. 2006, roč.2, č.3. [citované 14.5.2011]. Dostupné z <http://www.zdal.utc.sk/images/stories/clanky_pdf/archiv_ZDALu/zdal_2006_03.pdf>. s. 36-39. ISSN 1336-7943.

MADZINOVÁ, M. -ROCHOVSKÁ, A. 2009. Chudoba na Slovensku z pohľadu jedného z národných indikátorov chudoby, s bližším zreteľom na región Oravy. In: *Zborník vedeckých prác doktorandov a mladých vedeckých pracovníkov "Mladí vedci 2009"* [online]. 2009. [citované 14.5.2011]. Dostupné z <http://www.humannageografia.sk/projekt1/download/madzinova_rochovka_new.pdf>.

MLÁDEK, J. a kol. 2006. *Atlas obyvateľstva Slovenska*. Bratislava: Univerzita Komenského, 2009. 166 s. ISBN 80-233-2190-7.

SENČÁK, R. 2008. *Kysuce, Orava - chudobné regióny?: bakalárska práca*. Bratislava: Univerzita Komenského, 2008. 62 s.

SENČÁK, R. 2010. *Stav chudoby a životných stratégií v regióne Oravy: diplomová práca*. Bratislava: Univerzita Komenského, 2010. 82 s.

SLAMKA, J. 2009. *Hodnotenie vývoja dopravnej obslužnosti obcí v okrese Pezinok verejnou dopravou: diplomová práca*. Bratislava: Univerzita Komenského, 2009. 72 s.

Slovenská agentúra životného prostredia. 2007. Verejná doprava a jej vplyv na životné prostredie. [online]. Banská Bystrica: Slovenská agentúra životného prostredia, 2007. 3 s. [citované 14.5.2011]. Dostupné z <http://enviroportal.sk/pdf/indikatory/0037/3712/16_DOPR_verej_hromad_dopr_upr.pdf>.

Slovenská správa ciest. 2010. *Miestopisný priebeh cestných komunikácií: Stav siete cestných komunikácií k 1.1.2010*. [online]. Bratislava: Slovenská správa ciest, 2010. 172 s. [citované 14.5.2011]. Dostupné z <http://www.cdb.sk/files/documents/cestna-databanka/vystupy-cdb/miestopis_2010.pdf>.

STAŠ, J. 2002. *ORAVA – sprievodca krajom*. [online]. 2002. [aktualizované 14. 5. 2011], [citované 14. 5. 2011]. Dostupné z

<http://www.oravainfo.sk/orava.php?mnu=or2&inf=orava/pr_pom/vodopis>.

SUROVEC, P. 2002. Verejná osobná doprava v regiónoch. In: *Komunikácie*. ISSN 1335-4205, 2002, september-október, s. 10-17.

Štatistický úrad SR. 2009. *RegDat – databáza regionálnej štatistiky*. [online]. 2009. [aktualizované 19.3.2010], [citované 4. 4. 2011]. Dostupné z <<http://px-web.statistics.sk/PXWebSlovak/>>.

Železnice Slovenskej Republiky. 2005. *Tabuľky traťových pomerov 113*: Pre trate: Trstená – Kraľovany. [online]. Bratislava: Železnice Slovenskej Republiky, 2005. 30 s. [citované 14.5.2011]. Dostupné z <<http://www.zsr.sk/buxus/docs/Marketing/TTP/TTP113A6z.pdf>>.

PIROCHTA, P. 1999. *Verejná doprava a mikroregionálny rozvoj*: Magisterská práca. Praha: Karlova Univerzita, 1999.

MARADA, M. 2003. *Dopravní hierarchie stredisek v Česku: vzt'ah k organizaci osídlení*: dizertačná práca. Praha: Karlova Univerzita, 2003.

Zoznam príloh

Príloha č. 1 – tabuľkové výstupy

Tabuľka 1.1: Počet autobusových a železničných spojov v obciach Oravy

Tabuľka 1.2: Dopravná obslužnosť obcí Oravy autobusovou a železničnou dopravou

Tabuľka 1.3: Počet priamych autobusových a železničných spojov medzi obcami Oravy

Príloha č. 2 – grafové výstupy

Graf 2.1: Dopravná obslužnosť obcí Oravy autobusovou dopravou

Graf 2.2: Dopravná obslužnosť obcí Oravy autobusovou a železničnou dopravou

Príloha č. 3 – mapové výstupy

Mapa 3.1: Počet obyvateľov obcí okresov Dolný Kubín, Námestovo a Tvrdošín ku dňu 31.12.2009

Mapa 3.2: Cestná a železničná dopravná infraštruktúra regiónu Orava

Mapa 3.3: Intenzita verejnej autobusovej dopravy v okrese Dolný Kubín, Námestovo a Tvrdošín

Mapa 3.4: Intenzita verejnej železničnej dopravy v okrese Dolný Kubín, Námestovo a Tvrdošín

Mapa 3.5: Intenzita verejnej autobusovej a železničnej dopravy v okrese Dolný Kubín, Námestovo a Tvrdošín

Mapa 3.6: Pomer počtu zastavujúcich autobusových spojov k počtu obyvateľov v okrese Dolný Kubín, Námestovo a Tvrdošín

Mapa 3.7: Pomer počtu zastavujúcich železničných spojov k počtu obyvateľov v okrese Dolný Kubín, Námestovo a Tvrdošín

Mapa 3.8: Pomer počtu zastavujúcich autobusových a železničných spojov k počtu obyvateľov v okrese Dolný Kubín, Námestovo a Tvrdošín