
GEOGRAFICKÝ ČASOPIS

60

2008

1

*Daniel Michniak**

MEDZINÁRODNÉ VÄZBY JEDNOTLIVÝCH OKRESOV SLOVENSKA NA BÁZE PRIAMÝCH DOPRAVNÝCH PREPOJENÍ

D. Michniak: International linkages of individual districts in Slovakia based on direct transport connections. *Geografický časopis*, 60, 2008, 1, 9 figs., 1 tab., 16 refs.

The article is concerned with the direct international transport connections of individual districts in Slovakia, which point to the wide spectrum of mutual linkages (economic, political, cultural, ...) between Slovakia and other countries. Direct transport links with individual countries were evaluated using their number as the criterion of intensity. The position of individual districts in relation to international public transport depends on their size (population number and economic performance), size of the regional centre, quality of transport infrastructure and the geographical position. The districts with the most intensive transport connections are Bratislava, Žilina, Trenčín and Košice. Connections with the Czechia prevail in the majority of districts. Based on the number of direct transport connections the most intensive link is between Bratislava and Vienna, Austria.

Key words: international links, direct transport connections, train connections, bus connections, air connections, boat connections, public transport, districts, Slovakia

ÚVOD

V dôsledku meniacej sa geopolitickej situácie v Európe, integračných procesov a prebiehajúcich procesov globalizácie sa výrazne menia aj medzinárodné väzby jednotlivých krajín. V období po roku 1989 sa na Slovensku napr. zmenila orientácia zahraničného obchodu, nastal postupný prílev zahraničných inves-

* Geografický ústav SAV, Štefánikova 49, 814 73 Bratislava, geogmich@savba.sk

tícií, došlo k rozvoju cestovného ruchu, nárastu dochádzky za prácou do zahraničia, k rozvoju cezhraničnej spolupráce v prihraničných regiónoch. Slovensko vstúpilo do NATO, EÚ a uskutočnilo sa ešte viacero ďalších zmien. Medzi Slovenskom a inými krajinami sa tak začali vytvárať nové politické, ekonomické, spoločenské a kultúrne väzby.

Výskum rozličných foriem vzťahov (väzieb) medzi rôznymi priestorovými jednotkami (napr. pohyb obyvateľov, tovaru, kapitálu, informácií) patrí k tradičným oblastiam geografického výskumu. Špecifický charakter majú priestorové vzťahy presahujúce hranice jednotlivých krajín, pretože existenciu a intenzitu týchto vzťahov významným spôsobom ovplyvňuje aj charakter hranice medzi týmito krajinami. Z celého spektra väzieb majú osobitné postavenie medzinárodné dopravné prepojenia, ktoré do značnej miery odrážajú existujúce medzinárodné väzby rôzneho charakteru, pretože dokážu pomerne pružne reagovať na prebiehajúce zmeny, ako napr. na otvorenie trhu práce a nárast počtu pracovných migrantov, na rast dopytu po preprave do miest atraktívnych z hľadiska cestovného ruchu a podobne.

Hlavným cieľom štúdie je analýza medzinárodných väzieb Slovenska na báze priamych dopravných prepojení v roku 2007. Osobitná pozornosť sa venuje analýze dostupnosti priamych medzinárodných dopravných prepojení v jednotlivých okresoch. Vychádza sa pritom z predpokladu, že početné spojenia z jednotlivých regiónov do viacerých krajín poukazujú na silu (ekonomickú, populačný potenciál) týchto regiónov a do istej miery odrážajú ich konkurenčnú pozíciu. Dalším cieľom je identifikácia faktorov ovplyvňujúcich priestorové usporiadanie dopravných väzieb Slovenska so zahraničím.

TEORETICKO-METODOLOGICKÉ VÝCHODISKÁ

Medzinárodné väzby môžeme rozdeliť do štyroch skupín podľa ich charakteru – hospodárske, spoločenské, politické a ostatné (Komornicki 2003), pričom jednotlivé druhy väzieb sú vzájomne závislé. Prejavom ekonomických väzieb môžu byť toky tovarov a pohyb kapitálu, prejavom spoločenských väzieb migrácie stále alebo dočasné – ako napr. zahraničný cestovný ruch. K politickým väzbám patrí aj medzinárodná spolupráca lokálnych a regionálnych samospráv, kde možno zahrnúť aj cezhraničnú spoluprácu. K ostatným väzbám môžeme zaradiť dopravné spojenia a interakcie prostredníctvom informačno-komunikačných technológií. Masívne investície do rozvoja dopravných a komunikačných systémov umožňujú rozvoj medzinárodných vzťahov a spôsobujú „zmenšovanie sa“ sveta, v ktorom rastie aj vzájomná závislosť jednotlivých miest a regiónov.

Medzinárodné dopravné väzby môžeme študovať z viacerých hľadísk, ako napr. z hľadiska cezhraničnej dopravnej infraštruktúry, z hľadiska prepravy osôb a tovaru a z hľadiska pravidelných medzinárodných dopravných spojení. V tejto štúdii sústredíme pozornosť na existujúce priame medzinárodné dopravné spojenia v jednotlivých okresoch. Vychádzame z členenia Slovenska na 72 okresov (Bratislavu a Košice sme považovali za samostatné vnútorne nerozčlenené jednotky).

Problematicke priamych dopravných prepojení sa vo svojich prácach podrobne venuje napr. Komornicki (1996, 2001 a 2002a) študoval hlavne medziná-

rodné autobusové prepojenia, priestorovú diferenciáciu priamych dopravných prepojení na úrovni vojvodstiev (Komornicki 2002b) a priestorovú diferenciáciu rôznych foriem medzinárodných sociálno-ekonomických väzieb v Poľsku (Komornicki 2003). Seidenglanz (2005 a 2006) sa zaoberal priamymi medzinárodnými železničnými prepojeniami Prahy a Bratislavy. Winder et al. (2001) sa zaoberali cezhraničnou verejnou dopravou v urbanizovaných areáloch Európy z hľadiska jej ovplyvňovania existujúcimi bariérami (prírodné, administratívne a kultúrne), ktoré spôsobuje hranica. Naesh (2000) skúmal vplyv vybudovania novej dopravnej infraštruktúry na cezhraničnú mobilitu na príklade regiónu Öresund. Zo slovenských geografov sa problematike priamych dopravných prepojení venoval Székely (2004 a 2006), ktorý študoval priame dopravné prepojenia okresných miest Slovenska. Cezhraničné väzby a cezhraničnú spoluprácu na príklade slovensko-českého pohraničia podrobne spracoval Halás (2005).

Na Slovensku existujú štyri typy medzinárodných priamych dopravných prepojení (vlakové, autobusové, letecké, lodné), ktoré sa uskutočňujú prostredníctvom liniek štyroch rôznych druhov dopravy (železničná, cestná, letecká, vnútrozemská vodná).

Podkladom pre výskum priamych medzinárodných dopravných prepojení verejnou dopravou (počet, intenzita, trasa) boli cestovné poriadky autobusovej a železničnej dopravy platné v apríli 2007 (www.cp.sk, www.zsr.sk), lodný cestovný poriadok spoločnosti Slovenská plavba a prístavy, a.s. a Central Danube Region Marketing & Development GmbH prevádzkujúcej spojenie medzi Bratislavou a Viedňou loďou TWIN CITY LINER, a letový poriadok slovenských letísk na leto 2007. Pri vlakových spojeniach sme zohľadnili aj priame vozne do niektorých krajín. Do úvahy sme brali iba obojsmerné spoje. Intenzitu spojení sme vyjadrili počtom spojov v priebehu jedného týždňa. V prípade sezónnych spojení sme počet spojení prepočítali na obdobie celého roka (napr. tri spoje za týždeň počas štyroch mesiacov = jeden spoj týždenne v priebehu celého roka).

Pri výbere spôsobu dopravy do zahraničia zohrávajú úlohu mnohé faktory, ako sú napr. dopravná infraštruktúra (existujúce dopravné trasy, dostupnosť najbližšieho dopravného uzla), frekvencia a sezónnosť spojov, cena a pohodlnosť dopravy, prepravný čas, osobné preferencie a pod. Jednotlivé spôsoby dopravy sú preto vo vzájomnej konkurencii.

Prepojenia prostredníctvom železničnej dopravy patria v medzinárodnej doprave k tým najstabilnejším a sú do značnej miery závislé od existujúcej dopravnej infraštruktúry. Pri výstavbe železníc v jednotlivých štátoch vznikli viaceré technické rozdiely (rozchod koľajníc, rôzne elektrizačné systémy, zabezpečovacie a informačné systémy), ktoré sú prekážkou rozvoja medzinárodnej dopravy a ich prekonávanie si vyžaduje veľké investície. Nevýhodou železničnej dopravy je jej cena, ktorá v mnohých prípadoch prevyšuje cenu autobusovej dopravy. Túto nevýhodu sa snažia prepravcovia zmierniť rôznymi zľavami oproti cenám podľa medzinárodnej tarify pre železničnú prepravu cestujúcich. Takéto zľavy existujú napr. pri ceste do všetkých krajín susediacich so Slovenskom. K výhodám železničnej dopravy patrí pohodlnosť prepravy najmä pri cestách na väčšie vzdialenosti. Význam železníc v medzinárodnej doprave rastie v súvislosti s budovaním vysokorýchlostných trás spájajúcich viaceré európske krajiny.

Dopyt po medzinárodných autobusových spojeniach sa zvýšil v dôsledku nárastu cestovného ruchu po politických zmenách v Európe v roku 1989. Autobusová doprava dokázala najrýchlejšie reagovať na novú situáciu. Rozvoju autobusových spojení napomáha aj európska sieť diaľnic, ktorá umožňuje rýchlu prepravu do veľkej časti európskeho kontinentu. Najväčšou výhodou autobusovej dopravy je skutočnosť, že prostredníctvom autobusových spojení je možné obslúžiť najväčšie množstvo cieľových staníc v porovnaní s ostatnými spôsobmi dopravy. Ďalšou výhodou je nižšia cena v porovnaní so železničnou a leteckou dopravou. V konkurencii s vlakovou dopravou sa snažia prevádzkovatelia autobusových liniek najmä v diaľkových autobusoch ponúkať dostatočný komfort z hľadiska priestoru, ako aj vybavenia autobusu (klimatizácia, video, ponuka občerstvenia). Výhodou autobusových prepojení je aj poloha autobusových staníc v blízkosti centier miest. Problematike vzájomnej konkurencie medzi cestnou a železničnou cezhraničnou dopravou sa venoval napr. Shuen (2004).

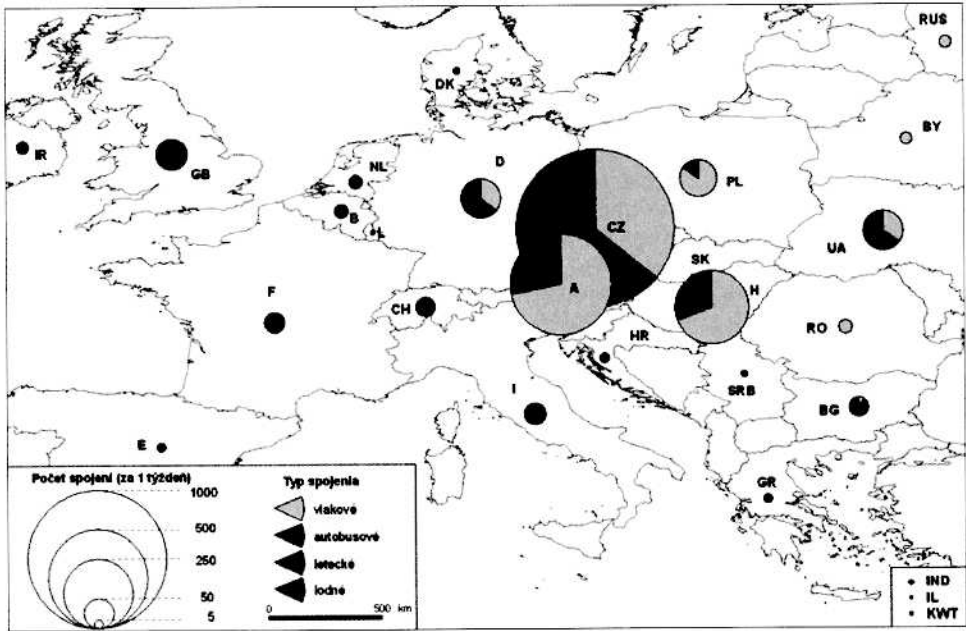
V ostatnom období vzrástol význam leteckej dopravy v medzinárodnej preprave osôb. Hlavnou výhodou leteckej dopravy je rýchlosť prepravy, čomu zodpovedala v minulosti aj vyššia cena. V ostatných rokoch však vstúpili do konkurenčného boja nízkonákladové letecké spoločnosti, ktoré konkurujú nízkymi cenami, najmä v podobe rôznych akciových cien, ostatným spôsobom dopravy. Vplyvu nízkonákladových leteckých spoločností na autobusovú dopravu (pokles počtu medzinárodných autobusových spojení) medzi Poľskom a Veľkou Britániou sa venoval Bojczuk (2007). K nevýhodám leteckej dopravy patrí aj poloha letísk na okrajoch miest a pri cestách do centra treba využiť ďalší dopravný prostriedok. Letecká doprava je silno viazaná na existujúcu dopravnú infraštruktúru – na medzinárodné letiská, ktorých množstvo je v porovnaní s počtom autobusových a železničných staníc iba veľmi malé. Na Slovensku je iba šesť medzinárodných letísk – v Bratislave, Košiciach, Žiline, Poprade, Piešťanoch a Sliachi. Pravidelné medzinárodné letecké spojenia existujú v piatich z nich (okrem Piešťan). Letecké spoločnosti dokážu pomerne rýchlo reagovať na zmeny v dopyte po ich službách, čo vedie k častejšiemu rušeniu a zavádzaniu nových spojení.

Lodná doprava má v medzinárodnej preprave osôb na Slovensku iba doplnkovú funkciu. Pravidelná medzinárodná lodná doprava má sezónny charakter s maximálnou premávkou v letných mesiacoch a je využívaná hlavne turistami. Je taktiež silno viazaná na dopravnú infraštruktúru (splavné úseky riek a prístavy), a preto medzinárodné lodné spojenie existuje iba na rieke Dunaj.

PRIAME MEDZINÁRODNÉ DOPRAVNÉ PREPOJENIA SLOVENSKA

Slovensko má pravidelné medzinárodné dopravné spojenie s 26 krajinami v Európe a Ázii. Počas jedného týždňa je možné zo Slovenska do zahraničia cestovať až 2 351 spojmi štyroch rôznych druhov dopravy. Najpočetnejšie sú autobusové spoje (1 071 týždenne) smerujúce do 17 krajín, nasledujú vlakové spojenia (1 059 týždenne do 12 krajín). V posledných rokoch vzrástol význam leteckých spojov (203 týždenne do 17 krajín) a okrajový význam majú medzinárodné lodné prepojenia (18 týždenne do dvoch krajín). Intenzita priamych dopravných prepojení zo Slovenska do jednotlivých krajín je zobrazená na obr. 1

a počet spojov do jednotlivých krajín v priebehu jedného týždňa je uvedený v tabuľke 1.



Obr. 1. Priame dopravné prepojenia zo Slovenska do jednotlivých krajín

Najintenzívnejšie autobusové prepojenie má Slovensko s Českou republikou, keďže takmer 70 % zo všetkých autobusových prepojení smeruje do Českej republiky (742 spojov týždenne). Až 373 autobusových spojov týždenne premáva zo Slovenska do Brna a 317 do Prahy. V zahraničných prepojeniach ďalej nasleduje Rakúsko, kam smeruje 121 autobusových spojov týždenne (11,3 % zo všetkých spojov do zahraničia). V prepojení s Rakúskom dominuje spojenie hlavných miest Bratislavy a Viedne (115 spojov týždenne). Z hľadiska počtosti spojov je až na treťom mieste autobusové spojenie s Maďarskom (82 spojov, hlavne Ostrihom, Budapešť, Győr), hoci s Maďarskom má Slovensko najdlhšiu spoločnú hranicu. Pomerne veľa autobusových spojení existuje medzi Slovenskom a Ukrajinou (53 spojov, hlavne Užhorod). Naopak nedostatočné je autobusové prepojenie Slovenska s Poľskom (11 spojov). Z ďalších je Slovensko dobre prepojené autobusovou dopravou s Nemeckom (24 spojov, hlavne Mníchov, Stuttgart a Frankfurt nad Mohanom). Ďalej nasledujú Bulharsko (15 spojov, hlavne Sofia), Švajčiarsko (14 spojov, hlavne St. Gallen, Zürich, Bazilej, Bern, Ženeva a Lausanne), Veľká Británia (11 spojov, Londýn), Francúzsko (9 spojov, hlavne Štrasburg a Lille), Belgicko (9 spojov, hlavne Brusel), Taliansko (9 spojov, hlavne Udine, Benátky a Rím), Holandsko (8 spojov, hlavne Amsterdam, Haag, Rotterdam). Okrem uvedených krajín existuje priame autobusové spojenie s Chorvátskom, Srbskom, Gréckom a Luxemburskom. Môžeme konštatovať, že priame medzinárodné autobusové spojenia sú orientované najmä na ČR a krajiny EÚ ležiace západne od Slovenska.

Tab. 1. Priame dopravné prepojenia zo Slovenska do jednotlivých krajín (počet spojov v priebehu jedného týždňa)

Krajina	MPZ	Autobusové	Vlakové	Letecké	Lodné	Spolu
Belgicko	B	9,6	0,0	0,0	0,0	9,6
Bielorusko	BY	0,0	7,0	0,0	0,0	7,0
Bulharsko	BG	15,5	1,8	1,2	0,0	18,4
Česká republika	CZ	742,0	456,2	71,0	0,0	1 269,2
Dánsko	DK	0,0	0,0	2,0	0,0	2,0
Francúzsko	F	12,8	0,0	11,0	0,0	23,8
Grécko	GR	2,0	0,5	1,3	0,0	3,8
Holandsko	NL	8,5	0,0	7,0	0,0	15,5
Chorvátsko	HR	2,3	0,2	1,7	0,0	4,2
India	IND	0,0	0,0	2,0	0,0	2,0
Írsko	IR	0,0	0,0	7,0	0,0	7,0
Izrael	IL	0,0	0,0	1,0	0,0	1,0
Kuvajt	KWT	0,0	0,0	1,0	0,0	1,0
Luxembursko	L	1,0	0,0	0,0	0,0	1,0
Maďarsko	H	82,0	190,2	0,0	3,2	275,4
Nemecko	D	24,3	28,0	27,0	0,0	79,3
Poľsko	PL	11,1	59,0	0,0	0,0	70,1
Rakúsko	A	121,4	375,0	11,0	0,0	522,1
Rumunsko	RO	0,0	8,8	0,0	14,7	8,8
Rusko	RUS	0,0	7,0	0,0	0,0	7,0
Srbsko	SRB	2,0	0,0	0,0	0,0	2,0
Španielsko	E	0,0	0,0	3,7	0,0	3,7
Švajčiarsko	CH	14,0	0,0	4,0	0,0	18,0
Taliansko	I	9,2	0,0	14,0	0,0	23,2
Ukrajina	UA	53,0	28,0	0,0	0,0	81,0
Veľká Británia	GB	11,3	0,0	37,0	0,0	48,3
Všetky spoje		1 071,4	1 059,2	202,8	17,9	2 351,3

Aj v medzinárodnej železničnej doprave dominujú spojenia do ČR (456 vlakových prepojení týždenne), čo predstavuje 43,1 % zo všetkých medzinárodných vlakových spojení. Viac ako tretina vlakových spojov (35,4 %) smeruje do Rakúska (375 týždenne, hlavne spojenie Bratislava – Viedeň) a 18 % do Maďarska (190 týždenne). Ďalej nasledujú Poľsko (59), Nemecko a Ukrajina (po 28). Zo Slovenska možno priamym vlakom, prípadne vozňom cestovať aj do Rumunska, Bieloruska, Ruska a Bulharska. Najintenzívnejšie medzinárodné že-

lezničné spojenie na Slovensku je medzi Bratislavou a Viedňou. Ostatné medzinárodné železničné prepojenia Slovenska sú orientované najmä na bývalé socialistické krajiny, kde dominuje spojenie s Českou republikou. Hlavnou diaľkovou trasou je naďalej trasa spájajúca niekoľko hlavných miest týchto štátov (Berlín – Praha – Budapešť – Bukurešť). Slovensko nemá priame vlakové spojenie s inými západoeurópskymi krajinami s výnimkou Rakúska a Nemecka.

V medzinárodnej leteckej doprave je najčastejším cieľom tiež Česká republika, pričom letecké spojenie do Prahy má päť letísk (71 leteckých spojení týždenne, t. j. 35 % zo všetkých leteckých spojení). Dominantné postavenie v leteckej doprave na Slovensku má Bratislava. V študovanom období mala pravidelné letecké spojenie s 28 mestami v šestnástich krajinách. Najintenzívnejšie letecké spojenie má Slovensko s Veľkou Britániou, kam týždenne smeruje 37 letov, ktorých cieľom je najmä Londýn (28 letov). Na druhom mieste je Nemecko s 27 letmi, pričom dominantným cieľom je Mníchov (19 letov týždenne). Z ďalších krajín existuje dobré spojenie s Talianskom (14 letov, hlavne Miláno a Rím), Francúzskom (11 letov do Paríža), Írskom (7 letov do Dublinu) a Holandskom (7 letov do Amsterdamu). Počas letnej turistickej sezóny existuje letecké spojenie do Grécka (Atény a Solún), Chorvátska (Dubrovnik a Split), Bulharska (Burgas a Varna), do ďalších miest v Taliansku (Catania a Neapol) a do Španielska (Malaga a posilnenie prepravy do Barcelony). Sú to spojenia do destinácií v krajinách atraktívnych pre veľké množstvo slovenských turistov. Mimoeurópskymi cieľmi priamych dopravných prepojení zo Slovenska sú iba Amritsar v Indii, Tel Aviv v Izraeli a Kuvajt. Pravidelné lety do Amritsaru (duchovné a kultúrne centrum Sikhov v indickom štáte Pandžáb) zabezpečuje letecká spoločnosť, ktorej majiteľom je obyvateľ Veľkej Británie indického pôvodu. Túto linku využívajú hlavne Indovia žijúci v západnej Európe, pričom Bratislava je pre nich iba miestom na medzipristátie. Lety do Indie nadväzujú na lety zo západnej Európy a to najmä z Londýna, Birminghamu, Milána a Kolína.

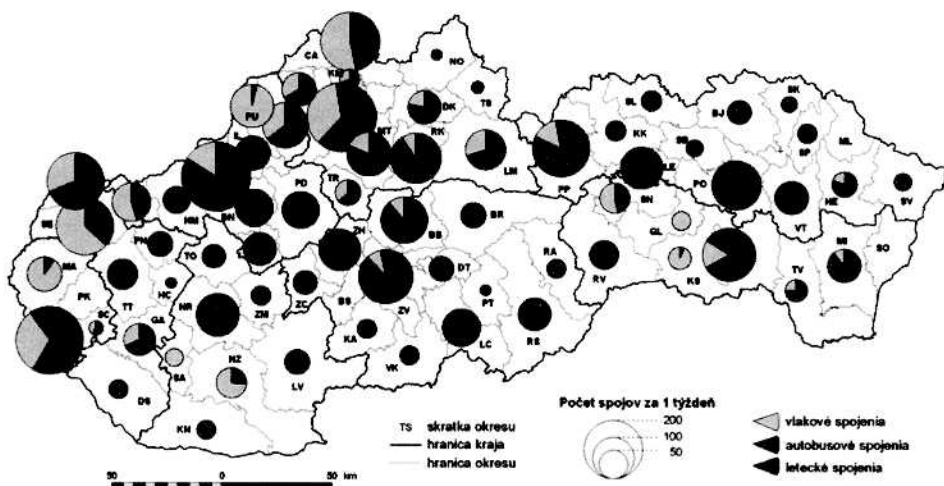
Medzinárodné spojenie loďnou dopravou existuje iba na rieke Dunaj (paneurópsky dopravný koridor č. VII) a spája Bratislavu s Viedňou a Budapešťou. Spojenie Bratislavy a Viedne zabezpečujú dve spoločnosti, pričom v letných mesiacoch jún – august premáva medzi týmito mestami až 31 spojov týždenne. V priemere existuje každý týždeň 14 lodných spojení do Rakúska a tri do Maďarska.

PRIAME MEDZINÁRODNÉ DOPRAVNÉ PREPOJENIA JEDNOTLIVÝCH OKRESOV SLOVENSKA

V nasledujúcej časti štúdie sústredíme pozornosť na priestorovú diferenciáciu dostupnosti priamych medzinárodných dopravných prepojení na území Slovenska podľa jednotlivých krajín.

Ako je zrejmé z obr. 1, v priamych medzinárodných dopravných prepojeniach dominujú spojenia do susedných krajín. Až 54 % zo všetkých priamych medzinárodných prepojení zo Slovenska smeruje do ČR. Priame dopravné prepojenia do ČR sú dostupné prakticky z celého územia Slovenska (obr. 2) s výnimkou štyroch okresov, ktorými sú Pezinok (ležiaci v blízkosti Bratislavy) a okresy Banská Štiavnica, Medzilaborce a Sobrance, nachádzajúce sa mimo hlavných dopravných trás. Najviac spojení do ČR je dostupných v okresoch

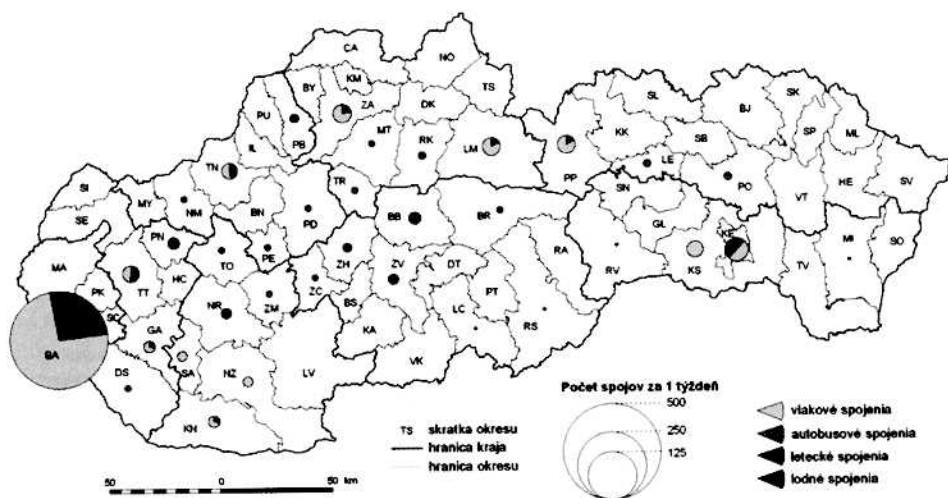
Trenčín a Žilina (po 279 týždenne), nasledujú Bratislava (269), Čadca (204), Senica (193), Poprad (190) a Skalica (189). Priame vlakové spojenia do ČR sú sústredené v okresoch v blízkosti hranice s ČR (Senica, Čadca, Púchov, Žilina). Tieto spojenia vedú najmä po hlavných tratiach Štúrovo – Nové Zámky – Bratislava – Kúty, Košice – Žilina – Čadca/Púchov – hranica s ČR. Z jednotlivých obcí majú najviac priamych vlakových prepojení do ČR Kúty, Čadca, Púchov, Žilina a Bratislava. Priame autobusové spojenia do ČR sú na Slovensku dostupné prakticky po celom území. Najviac autobusových prepojení s ČR má okres Trenčín v dôsledku výhodnej prihraničnej a tiež aj dopravnej polohy. Viac ako 100 autobusových spojení týždenne s ČR majú všetky okresy, ktorých centrami sú krajské mestá. Veľmi dobre dostupné sú autobusové spojenia do ČR aj v okresoch vo väčšej vzdialenosti od spoločnej hranice, ktorých centrá majú dobrú dopravnú polohu (Poprad, Zvolen, Ružomberok a Levoča). Intenzívne autobusové spojenie s ČR existuje aj v okrese Skalica, najmä kvôli prepojeniu miest Holíč a Hodonín. Všetky letiská na Slovensku s pravidelnými linkami majú letecké spojenie s Prahou, pričom najviac Bratislava a Košice. V prípade letísk v Žiline a Sliací sú spojenia do Prahy jedinými pravidelnými medzinárodnými spojeniami. Letecké spojenie Sliac – Praha bolo však pre nerentabilitu medzičasom zrušené.



Obr. 2. Priame dopravné prepojenia medzi SR a ČR v jednotlivých okresoch

Dopravné spojenia zo Slovenska sa v ČR koncentrujú do najväčších centier v ČR – do Prahy (479 spojov týždenne) a Brna (441). Tieto centrá patria k cieľom dochádzky do zamestnania v ČR a podľa Halása (2005) študuje v nich najviac študentov zo Slovenska. Tretím najlepšie prepojeným mestom so Slovenskom je Hodonín (186 spojov), avšak tieto prepojenia slúžia najmä dennej dochádzke do zamestnania z oblasti Skalice a Holíča. Ďalším dobre prepojeným centrom je Ostrava (179), do ktorej smerujú najmä spojenia z Kysúc, pretože Ostravsko je tradičnou oblasťou so silnou dochádzkou do zamestnania z tohto regiónu.

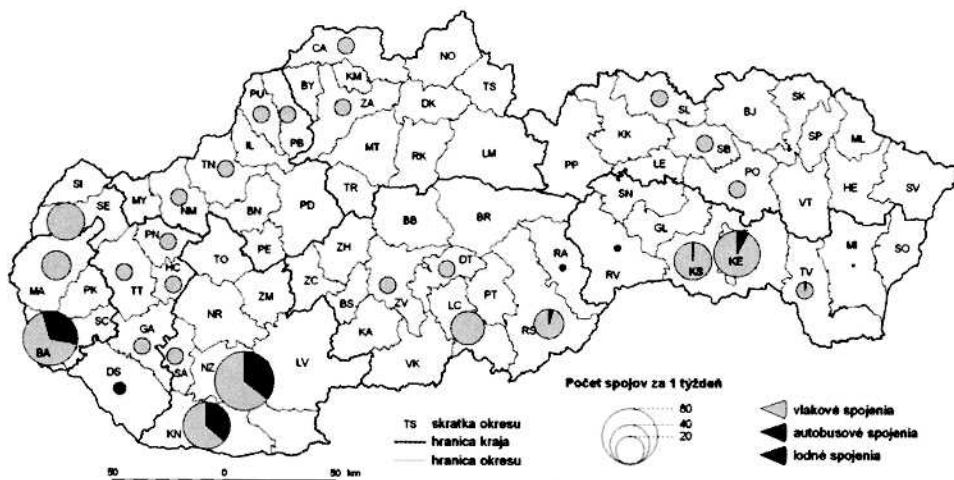
Veľmi intenzívne priame dopravné prepojenia medzi SR a ČR odrážajú široké spektrum vzájomných vzťahov oboch krajín. Dopravné spojenia medzi Slovenskom a ČR slúžia najmä obyvateľom SR, ktorí dochádzajú za prácou do ČR a študentom vysokých škôl študujúcich v ČR. Podľa Horákovej (2006) bolo k 30. 6. 2006 v ČR oficiálne zamestnaných 91,7 tis. Slovákov. Tieto spojenia využívajú aj obyvatelia s dobrými sociálnymi kontaktmi (rodinné vzťahy a priateľstvá), z ktorých časť bola vytvorená ešte v období spoločného štátu pred rozdelením federácie (01.01.1993) a osamostatnením Slovenskej republiky a Českej republiky. Na druhej strane dopravné prepojenia využívajú aj obyvatelia ČR, pre ktorých je Slovensko atraktívnym miestom z hľadiska cestovného ruchu.



Obr. 3. Priame dopravné prepojenia medzi SR a Rakúskom v jednotlivých okresoch

Podľa počtu priamych dopravných spojení má Slovensko veľmi intenzívne dopravné prepojenie s Rakúskom (522 týždenne). Rakúsko je jedinou krajinou, do ktorej je možné cestovať zo Slovenska prostredníctvom štyroch druhov pravidelnej osobnej dopravy. Na rozdiel od spojení do ČR sú spojenia do Rakúska koncentrované na oboch stranách a ide takmer výlučne o prepojenie hlavných miest oboch krajín, t.j. Bratislavy a Viedne (obr. 3). Obe hlavné mestá sú vzdialené iba 65 km, čo predstavuje dve najbližšie položené metropoly krajín vo svete. V dopravných spojeniach dominujú vlakové spoje. Medzi Bratislavou a Viedňou premáva 375 vlakových spojov týždenne, čo predstavuje v priemere 53 obojsmerných spojov denne. Vo väčšine prípadov sú to regionálne vlaky medzi Bratislavou a Viedňou, premávajúce cez hraničné prechody Devínska Nová Ves – Marchegg a Petržalka – Kitzsee. Okrem nich však existujú aj spojenia vlakmi kategórie InterCity na trase Košice – Bratislava – Viedeň. Veľký význam má aj autobusové spojenie oboch miest (115 týždenne), čo predstavuje asi tretinu všetkých medzinárodných autobusových spojení Bratislavy, ktoré zabezpečuje taktiež spojenie Bratislavy s letiskom vo Schwechate. Na silné väzby oboch miest poukazuje aj rozvíjajúce sa lodné spojenie centier oboch miest (v priemere 14 lodných spojov týždenne). Okrem uvedených spojení sa v rámci

projektu Twin City Viedeň – Bratislava pripravuje výstavba železničného prepojenia oboch susedných medzinárodných letísk, ktorej realizácia by znamenala ďalší nárast intenzity spojov medzi Bratislavou a Viedňou. Tento región má silný rozvojový potenciál. Podrobnému výskumu cezhraničnej dopravy v priestore Bratislava – Viedeň sa venovali aj Herry et al. (2000). Z ostatných okresov majú dopravné spojenie s Rakúskom najmä Košice (vlakové, autobusové a aj letecké ako jediný región) a niektoré okresy, ktorých centrá ležia na hlavnej železničnej trase Košice – Žilina – Bratislava (okresy Poprad, Liptovský Mikuláš, Žilina, Trenčín a Trnava).

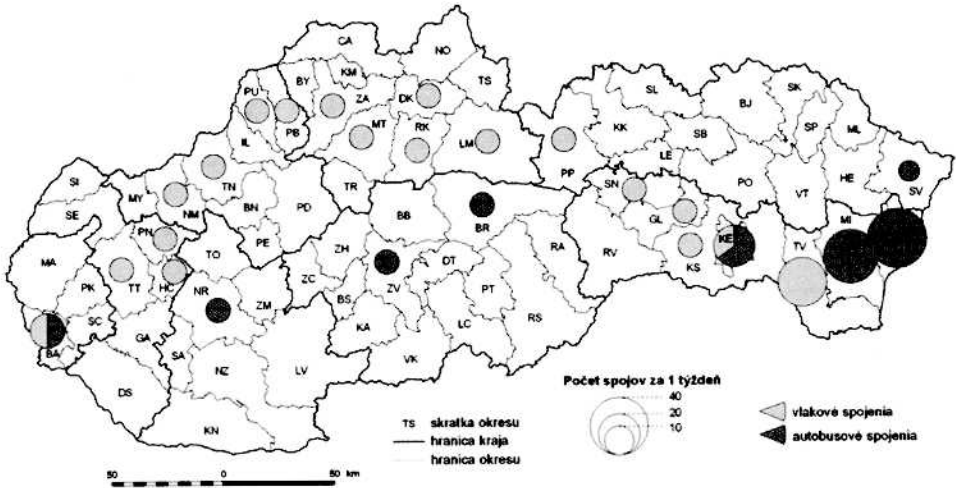


Obr. 4. Priame dopravné prepojenia medzi SR a Maďarskom v jednotlivých okresoch

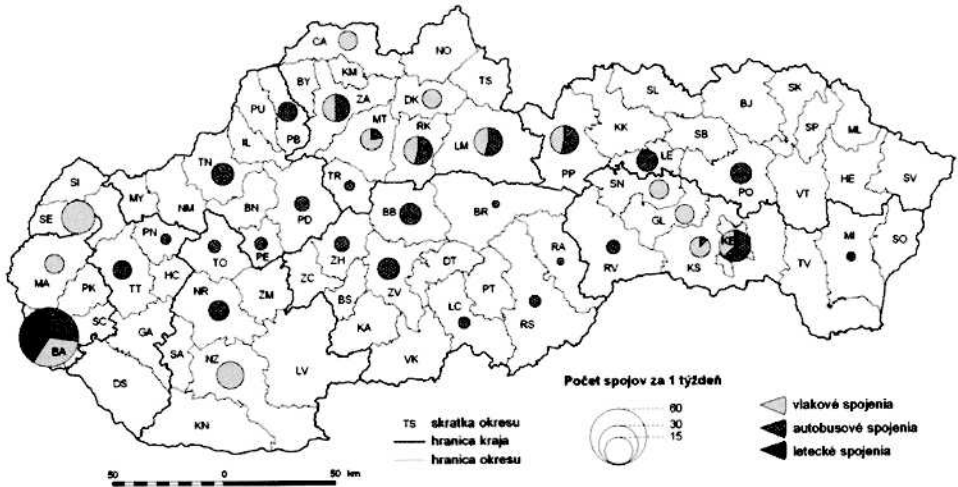
V poradí treťou krajinou podľa počtu priamych dopravných prepojení so Slovenskom je Maďarsko (275 týždenne), hoci má so Slovenskom najdlhšiu hranicu. V prepojení s Maďarskom (obr. 4) dominujú železničné spojenia na tratiach medzinárodných dopravných koridorov (hlavne v smere ČR – Kúty – Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo – Budapešť a Bratislava – Rajka – Győr – Budapešť). Slúžia na medzinárodnú prepravu turistov a na dochádzku do zamestnania. Spojenia do Maďarska sú najlepšie dostupné v okrese Nové Zámky (87 spojov týždenne), v ktorom okrem spomínaných železničných prepojení existujú aj priame autobusové spojenia medzi mestami Štúrovo a Ostrihom. Dobré dopravné prepojenie s Maďarskom má aj Bratislava (74), Komárno (55) a Košice (53). Existuje taktiež potenciál pre rozšírenie spojení, najmä kvôli intenzívnej dochádzke za prácou z prihraničného územia do Maďarska. Doprava týchto pracovníkov je však zabezpečovaná zmluvnými prepravcami jednotlivých podnikov.

Priame dopravné prepojenia na Ukrajinu (81 týždenne) sú najlepšie dostupné v okresoch východného Slovenska (Sobrance 41 týždenne, Michalovce 34, Trebišov 28 a Košice 20). U autobusov prevažujú spojenia s ukrajinským mestom

Užhorod a pri vlakoch existuje aj priame prepojenie Bratislavy a Kyjeva (obr. 5). Spojenia na Ukrajinu využívajú najmä obyvatelia prihraničných oblastí, ako aj obyvatelia Ukrajiny pracujúci na Slovensku.



Obr. 5. Priame dopravné prepojenia medzi SR a Ukrajinou v jednotlivých okresoch

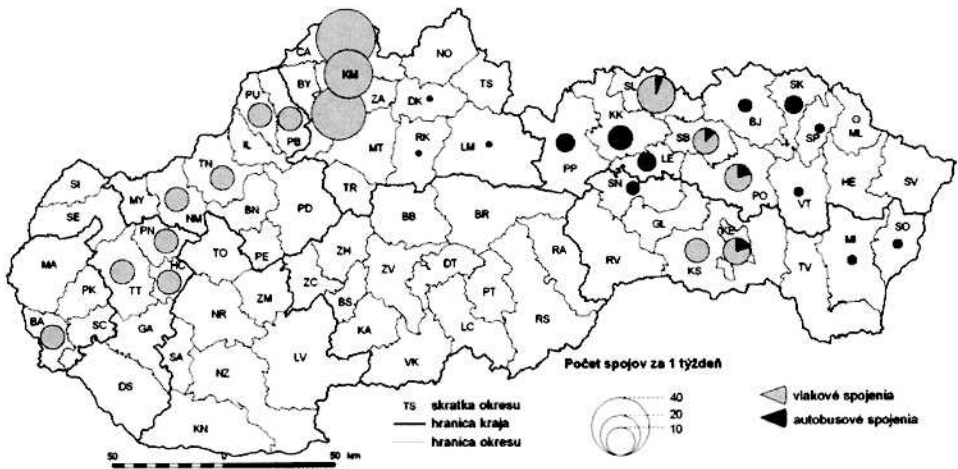


Obr. 6. Priame dopravné prepojenia medzi SR a Nemeckom v jednotlivých okresoch

V spojeniach s Nemeckom (79 týždenné) má veľký význam najmä Bratislava, v ktorej sa koncentruje až 83 % spojení s Nemeckom (obr. 6), pričom jednotlivé druhy dopravy sú tu zastúpené približne rovnako. Z ostatných regiónov majú dobré spojenie najmä okresy, ktorými prechádzajú železničné trate, ktoré

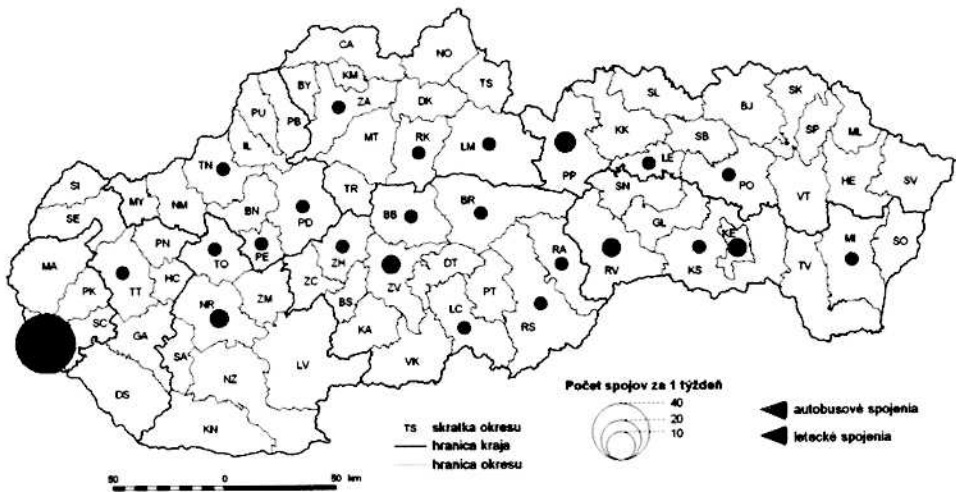
sú súčasťou medzinárodných dopravných koridorov (Senica, Košice, Liptovský Mikuláš, Poprad, Ružomberok, Nové Zámky a Žilina). Spojenia s Nemeckom využívajú dochádzajúci za prácou v Nemecku, manažéri a ďalší predstavitelia nemeckých firiem na Slovensku a turisti.

Až na šiestom mieste sú priame dopravné spojenia s Poľskom (70 týždenne). Prevažujú tu železničné, ktoré sú najintenzívnejšie v okresoch Čadca, Žilina a Kysucké Nové Mesto (obr. 7). Železničné spojenie existuje aj na trase Bratislava – Žilina – Varšava a taktiež Budapešť – Košice – Krakov. Autobusové spojenie s Poľskom majú najmä okresy na východnom Slovensku (napr. Kežmarok, Poprad a Levoča). Väčšina z nich smeruje do mesta Nowy Targ. Autobusy premávajú v čase konania tradičných trhov. Poľsko spolu s Maďarskom patria ku krajinám s potenciálom pre nárast počtu priamych dopravných prepojení.



Obr. 7. Priame dopravné prepojenia medzi SR a Poľskom v jednotlivých okresoch

Osobitné postavenie v priamych medzinárodných prepojeniach Slovenska má Veľká Británia (48 týždenne), pretože po ČR je to druhá krajina, v ktorej pracuje najviac obyvateľov SR (podľa odhadov vyše 50-tisíc). Tieto spojenia sú koncentrované do Bratislavy (43 týždenne) a smerujú hlavne do Londýna. Slúžia najmä obyvateľom dochádzajúcim za prácou, a na druhej strane aj turistom z Veľkej Británie, pre ktorých je Bratislava atraktívnym miestom pre zábavu. V dopravných spojeniach prevažujú letecké spoje a okrem Bratislavy má letecké spojenie s Veľkou Britániou aj Poprad (na konci roka 2007 bolo zavedené taktiež letecké spojenie z Košíc). Okrem toho existujú aj autobusové spojenia do Veľkej Británie prechádzajúce cez viacero väčších miest na Slovensku (obr. 8).



Obr. 8. Priame dopravné prepojenia medzi SR a Veľkou Britániou v jednotlivých okresoch

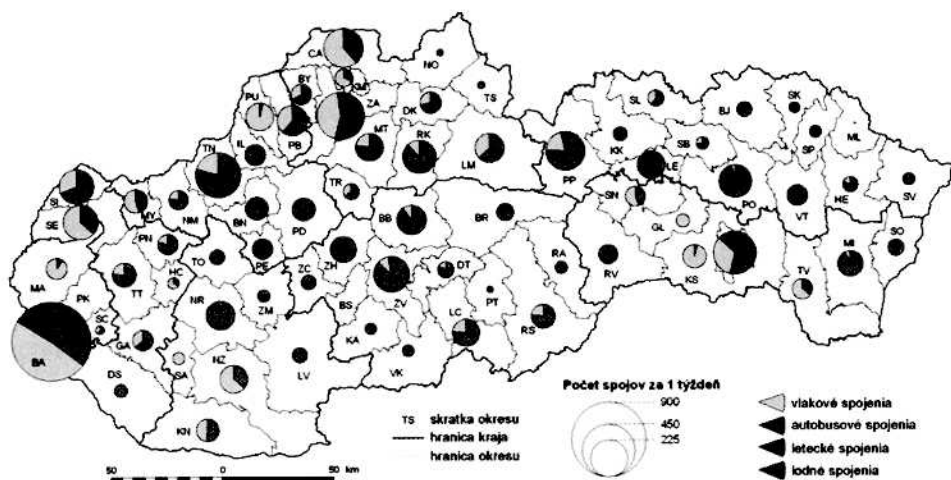
Na ďalších miestach sú krajiny atraktívne z hľadiska cestovného ruchu – Francúzsko a Taliansko (po 23 spojení týždenne). Tieto spojenia sú najlepšie dostupné v Bratislave. V ostatných regiónoch Slovenska sú lepšie dostupné spojenia do Talianska. V spojeniach do ostatných európskych krajín (Belgicko, Holandsko, Dánsko, Španielsko, Írsko, Srbsko, Švajčiarsko, Grécko, Chorvátsko a Luxembursko) dominuje Bratislava. Mimo európskymi cieľmi priamych dopravných prepojení zo Slovenska sú iba Amritsar v Indii, Tel Aviv v Izraeli a Kuvajt. Pravidelné letecké spojenia do týchto krajín sú koncentrované v Bratislave.

ZÁVER

Priame medzinárodné dopravné prepojenia odrážajú široké spektrum vzájomných väzieb medzi Slovenskom a ostatnými krajinami (ekonomické, politické, kultúrne a iné). Na Slovensku existuje priame dopravné prepojenie s 26 krajinami v Európe a Ázii, pričom v priebehu jedného týždňa je možné zo Slovenska do zahraničia cestovať v priemere až 2 351 spojmi štyroch rôznych druhov dopravy. Najpočetnejšie z nich sú autobusové spojenia, nasledujú vlakové, letecké (pričom ich význam vzrástol v ostatných rokoch) a okrajový význam majú medzinárodné lodné prepojenia.

Pozícia jednotlivých okresov z hľadiska počtu a štruktúry priamych medzinárodných dopravných prepojení v jednotlivých okresoch je znázornená na obr. 9.

Pozícia jednotlivých regiónov v medzinárodnej doprave závisí od ich veľkosti (z hľadiska počtu obyvateľov a ekonomickej výkonnosti), od veľkosti centra regiónu, kvality dopravnej infraštruktúry a geografickej polohy.



Obr. 9. Priame medzinárodné dopravné prepojenia v jednotlivých okresoch

Všetky uvedené faktory prispievajú k dominantnej pozícii Bratislavy v medzinárodnej doprave vo všetkých typoch priamych dopravných prepojení (993 spojov týždenne do 26 krajín). Je to spôsobené jej veľkosťou, funkciou a geografickou polohou (Bratislava je súčasťou troch paneurópskych dopravných koridorov č. IV, V, VII, blízkosť Viedne ako centra celoeurópskeho významu). V porovnaní s inými regiónmi má Bratislava najlepšie dopravné prepojenie s 19 krajinami. Iba z Bratislavy existuje spojenie do siedmich krajín (Dánsko, Írsko, Srbsko, Španielsko, India, Izrael a Kuvajt) a iba z Bratislavy je možné priame dopravné prepojenie mimo Európy (India, Izrael, Kuvajt). Iba v prípade spojení do štyroch susedných krajín majú lepšiu pozíciu iné okresy. Najviac spojov do ČR prechádza okresom Trenčín, najviac spojov do Poľska okresom Čadca. Najlepšie prepojenie s Maďarskom má okres Nové Zámky a s Ukrajinou okres Sobrance.

Dominancia Bratislavy je zrejماً aj zo skutočnosti, že má viac priamych medzinárodných prepojení ako je ich súčet v ďalších troch okresoch – Žilina, Trenčín a Košice. Napriek tomu, že cez okresy Žilina a Trenčín prechádza viac medzinárodných spojov (najmä do ČR), v Košiciach existujú priame dopravné prepojenia do väčšieho počtu krajín.

Počet priamych dopravných prepojení v jednotlivých okresoch ovplyvňuje taktiež skutočnosť, že hlavné dopravné magistrály prechádzajú okresmi s väčším počtom obyvateľov, v ktorých sa nachádzajú väčšie mestá, a na druhej strane niektoré populačne slabšie okresy ležia mimo hlavných dopravných trás.

Faktor geografickej polohy sa pozitívne prejavuje na počte medzinárodných spojov v okresoch susediacich najmä s ČR (Trenčín, Čadca, Senica, Skalica a Myjava), Maďarskom (Nové Zámky), Ukrajinou (Sobrance) a okresoch ležiacich na významných dopravných líniah vedúcich z východnejšie položených oblastí Slovenska (Žilina, Trenčín, Poprad, Zvolen a Ružomberok). Dobré dopravné prepojenie je aj v okresoch, ktorých centrami sú krajské mestá (Prešov, Nitra a Banská Bystrica), čo však neplatí v prípade okresu Trnava.

Iba v dvoch okresoch neexistuje žiadne priame medzinárodné dopravné prepojenie (Pezinok a Banská Štiavnica). V okrese Pezinok je to spôsobené jeho polohou v bezprostrednom zázemí Bratislavy a okres Banská Štiavnica leží mimo hlavných dopravných koridorov.

Medzinárodné dopravné prepojenia sú závislé od dopravnej infraštruktúry. Všetky štyri typy prepojení sú dostupné iba v Bratislave, pričom medzinárodné lodné spojenie existuje iba v Bratislave. Tri typy spojení sú v okresoch s leteckým spojením (Košice, Poprad, Zvolen a Žilina). Vo väčšine okresov prevažujú autobusové spoje. Medzinárodné železničné spojenia dominujú v 15 okresoch (Bratislava, Čadca, Senica, Púchov, Košice-okolie, Nové Zámky, Malacky, Trebišov, Kysucké Nové Mesto, Spišská Nová Ves, Gelnica, Šaľa, Hlohovec a Medzilaborce), pričom v okresoch Gelnica, Šaľa a Medzilaborce existuje so zahraničím iba priame vlakové prepojenie.

V tejto štúdii sme sa pokúsili zhodnotiť priame medzinárodné dopravné prepojenia Slovenska a ich dostupnosť v jednotlivých okresoch v období pred vstupom Slovenska do schengenského priestoru, v ktorom je možné cestovanie bez kontrol na hraniciach. Chceme upozorniť na skutočnosť, že v medzinárodných dopravných prepojeniach dochádza k častým zmenám, ktoré sa snažia reagovať na meniaci sa dopyt po nich. Príkladmi takýchto zmien v roku 2007 môže byť napr. posilnené autobusové prepojenie Bratislavy a Viedne, zrušené letecké spojenie medzi Sliačom a Prahou alebo nové letecké spojenie z Košíc do Londýna či Dublinu.

Zaujímavou otázkou vo výskume priamych dopravných prepojení je problematika „chýbajúcich“ priamych spojení zo Slovenska do viacerých krajín v Európe, hlavne v jej severnej časti (Škandinávia a Pobaltské krajiny). Táto skutočnosť je pravdepodobne spôsobená nedostatočným dopytom po nich na Slovensku a taktiež aj tým, že takéto spojenia existujú v susedných krajinách s väčším potenciálom na ich fungovanie ako napr. letecké spojenia z Viedne, Budapešti a Prahy.

Tento príspevok vznikol v rámci riešenia projektu č. 2/6038/27 financovaného grantovou agentúrou VEGA.

LITERATÚRA

- BOJCZUK, J. (2007). *The impact of low-cost airlines on international coach market between Poland and the UK*. London (University of Westminster).
- HALÁS, M. (2005). *Cezhraničné väzby, cezhraničná spolupráca: na príklade slovensko-českého pohraničia s dôrazom na jeho slovenskú časť*. Bratislava (Univerzita Komenského).
- HERRY, M., SCHUSTER, M., SCHÖBEL, H. (2000). Better connections in European passenger transport. Case study: Wien – Bratislava. Case study site report (final version). Dostupné na: <http://www.compass.org/> (cit: 2008-02-07).
- HORÁKOVÁ, M. (2006). *Zahraniční pracovní migrace v České republice dva roky po vstupu ČR do EU*. Praha (VÚPSV).
- KOMORNICKI, T. (1996). Bus connections between Poland and other European countries. *Transport Reviews*, 16, 99-108.
- KOMORNICKI, T. (2001). The development of international bus transport in Central Europe: the case of Poland. In *Regular interurban coach services in Europe*. Round Table 114. Paris (European Conference of Ministers of Transport, Economic Research Centre), pp. 45-76.

- KOMORNICKI, T. (2002a). Międzynarodowa komunikacja autobusowa w Polsce na tle europejskim. In Wendt, J., ed. *Wybrane zagadnienia geografii transportu*. Szczecin (Uniwersytet Szczeciński), pp. 104-118.
- KOMORNICKI, T. (2002b). Bezpośrednie powiązania transportowe polskich województw z zaganicą. In Kitowski, J., Lijewski T. eds. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 8, pp. 159-180.
- KOMORNICKI, T. (2003). *Przestrzenne zróżnicowanie międzynarodowych powiązań społeczno-gospodarczych w Polsce*. Prace Geograficzne, 190. Warszawa (IGiPZ PAN).
- NAESH, S. (2000). Cross border mobility in the Öresund region. *Public Transport International*, 6, 18-20.
- SEIDENGLANZ, D. (2005). Přímá železniční spojení z Prahy a Bratislavy (vliv politických a společenských změn). *Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae, Geographica*, Supplementum 3, 535-542.
- SEIDENGLANZ, D. (2006). International railway transport in the Czech Republic and in Slovakia. *History of transport, traffic, and mobility*. Paris (Université Paris 1 Panthéon Sorbonne – Ecole Nationale des Ponts et Chaussées), CD-ROM, 1-9.
- SHUEN, T. W. (2004). *Competition between rail and road on cross-boundary traffic*. Hong Kong (University of Hong Kong).
- SZÉKELY, V. (2004). Priame dopravné prepojenia okresných miest Slovenska. *Prace komisji geografii komunikacji PTG*, 10, 281-302.
- SZÉKELY, V. (2006). Priame dopravné prepojenia vybraných miest Prešovského kraja. In *Acta Facultatis Studiorum Humanitatis et Naturae Universitatis Prešovensis, Prírodné vedy, Folia Geographica*, 10, 500-505.
- WINDER, A., KRUG, S., MEINHARD, D. (2001). *Cross-border public transport in Europe: overcoming the barriers*. London (Association for European Transport).

Daniel Michniak

INTERNATIONAL LINKAGES OF INDIVIDUAL DISTRICTS IN SLOVAKIA BASED ON DIRECT TRANSPORT CONNECTIONS

The principal aim of the study is the to analyses of the international linkages of Slovakia based on the direct transport connections in 2007. Special attention was given to the analysis of accessibility of international connections in individual districts. It is assumed that the numerous connections from individual regions to several countries point to the power of these regions (economic, population potential) and reflect to certain degree their competitiveness. Another aim was to identify the factors controlling the spatial transport linkages between Slovakia and foreign countries.

Direct transport connections with the individual countries were evaluated using the criterion of their number during a week.

Slovakia has the regular transport connections with 26 countries in Europe and Asia (Figs. 1 and 9). In April 2007, there were more than 2 300 international connections by four means of public transport with number of bus connections at the first position (1071 a week to 17 countries), followed by train connections (1059 a week to 12 countries). In recent years, the importance of air connections increased (203 a week to 17 countries) while the role of international boat connections is marginal (18 a week to 2 countries). In terms of countries, there is the greatest number of connections with Czechia (Fig. 2), followed by Austria (Fig. 3), Hungary (Fig. 4), Ukraine (Fig. 5), Germany (Fig. 6), Poland (Fig. 7) and Great Britain (Fig. 8).

Direct international transport connections reflect the wide spectrum of mutual linkages between Slovakia and other countries (economic, political cultural, ...). The posi-

tion of individual regions depends on the size (population number and economic performance), size of the regional centre, quality of transport infrastructure and the geographical position. All quoted factors contribute to the dominant position of Bratislava in international transport in all types of direct transport connections (993 connections a week to 26 countries). It is caused by its size, function and geographical position, as Bratislava is part of three pan-European corridors nos. IV, V, VII; it is situated within a small distance of Vienna, a centre of European significance. Bratislava has the best transport connection with 19 countries. Bratislava has the only connection with seven countries (Denmark, Ireland, Serbia, Spain, India, Israel, and Kuwait) and it is only Bratislava that enjoys direct connection with countries outside Europe. The position of other districts is better only in case of connections with four neighbouring countries: Trenčín has the best connection with Czechia, the district of Čadca has the best connection with Poland, the district of Nové Zámky has the best connection with Hungary and the district of Sobrance is best connected with Ukraine.

The factor of the geographical connection positively manifests in the number of international connections in districts neighbouring above all on the Czechia (Trenčín, Čadca, Senica, Skalica, and Myjava), Hungary (Nové Zámky), Ukraine (Sobrance) and districts situated on important transport lines leading from more easterly situated districts (Žilina, Trenčín, Poprad, Zvolen, Ružomberok). The districts where the centres are also centres of administrative regions (Prešov, Nitra and Banská Bystrica), have good transport connections, but this is not true in case of Trnava.

The author of this study attempts to evaluate the international transport connections of Slovakia and their accessibility in individual districts before entry of Slovakia into the Schengen area. It should be noted that international transport connections are subject to frequent changes that respond to the changing demand. An interesting question for research into direct transport connection is that of the "absence" of direct connections of Slovakia with several European countries above all in the north (Scandinavia, Baltic countries). This fact has probably been caused by the low demand and that these connections are serviced by the neighbouring countries with higher potential for their use such as the air connections from Vienna, Budapest and Prague.

Translated by H. Contrerasová