

# AKTUÁLNE PROBLÉMY VEREJNEJ DOPRAVY V REGIÓNE GEMER

## Topical Problems of Public Transport in the Region of Gemer

MARCEL HORŇÁK, VLADIMÍR TÓTH

### Abstract

*The main goal of the paper was an analysis of public transport capacity change in the Gemer region being one of the most lagging Slovakia's regions within the last decade. This region has witnessed a long-term negative trend of socio-economic performance. The negative development seems to be linked with the public transport quality descent in the region, too. The surveyed territory has been affected by restrictions of passenger railway transport within the recent period, therefore, one of the partial goals of the paper will be showing reaction of bus transport system and its adoption to restricted railway transport capacity in the region of Gemer.*

### Key words

*Gemer region, public passenger transport, train services, bus services, frequency of services*

### Úvod

Obdobie po páde socialistického režimu prinieslo v sektore verejnej dopravy významné zmeny vo všetkých postsocialistických krajinách. Zmena spôsobu financovania verejnej dopravy, rast cestovných taríf, rozsiahle zmeny v ekonomike postsocialistických krajín (pokles významu priemyslu a nárast sektora služieb, fenomén nezamestnanosti) i v spoločenských hodnotách (zmeny v spotrebnom správaní obyvateľstva, rast významu osobného automobilu) spôsobili postupný pokles kapacít verejnej dopravy i na Slovensku. V praktickej rovine sa tento pokles kapacít prejavil zníženou frekvenciou spojov pravidelnej verejnej dopravy. Toto sa prejavilo rovnako v autobusovej i vlakovej doprave, avšak v priestorovo diferencovanej podobe. Vo všeobecnosti bol týmto vývojom výraznejšie postihnutý vidiek,

čo je doložené početnými štúdiami z viacerých postsocialistických krajín (Pucher a Buehler 2005, Komornicki 2005, Seidenglanz 2007, Taylor 2007, Marada a Květoň 2010, Marada, Květoň a Vondráčková 2010, a ďalší). Štúdium citovaných prác naznačuje, že vo všeobecnosti je možné sledovať snahy o zvýšenie ekonomickej únosnosti a efektívnosti verejnej dopravy, ktoré však majú rôzne (často i negatívne) dôsledky, osobitne v oblastiach so zvláštnymi nárokmi na dopravnú obsluhu verejnou dopravou (napr. oblasti z rozptýleným osídlením). Na druhej strane v slovenskej spoločnosti je zjavný nárast významu osobného automobilu (Faith 2008), čo možno považovať za jednu z reakcií na klesajúcu kapacitu verejnej dopravy (napr. znižovanie frekvencie spojov) a rastúce ceny cestovných taríf vo verejnej doprave.

Pokúsime sa načrtnúť situáciu vo vývoji verejnej dopravy regióne Gemer v južnej časti stredného Slovenska. Región Gemer patrí v súčasnom období k najproblematickejším územiám Slovenskej republiky z hľadiska dlhodobého vývoja ekonomických a sociálnych ukazovateľov (viac pozri napr. Korec a kol. 2005). K rastúcej sociálnej exklúzii obyvateľstva v tomto regióne zjavne prispieva i zhoršovanie situácie v regionálnej verejnej doprave, čo sa pokúsime v tomto príspevku dokázať. Hlavným cieľom tohto príspevku je analýza vývoja vybraných aspektov kvality dopravnej obslužnosti obcí v regióne Gemer systémom verejnej dopravy v období 1999-2009. Parciálnym cieľom bolo tiež analyzovať, ako na zrušenie pravidelnej osobnej dopravy na niektorých regionálnych železničných tratiach v skúmanom území reagovala regionálna autobusová doprava.

### **Špecifiká skúmaného regiónu**

Historicky sa región Gemer formoval v časoch Rakúsko-Uhorska ako samostatný správny celok spolu so susedným Malohontom (stolica, neskôr župa, pozri, Žudel 1980). Dodnes názov Gemer pretrval len v kultúrno-geografickej rovine, keďže súčasné územnosprávne členenie Slovenska neodráža tradičné regióny sformované v minulosti, čo má negatívne dôsledky i v regionalizácii a priestorovej organizácii verejnej dopravy (Hornák, Pšenka 2013). V našom príspevku sme región Gemer vymedzili ako priestor dnešných štatistických okresov Rimavská Sobota, Revúca a Rožňava (obr. 1). Tieto spolu vytvárajú kompaktné územie, ktoré tvorí

jadro niekdajšej Gemersko-malohontianskej stolice (neskôr Gemersko-malohontianskej župy).

Špecifikom územia je jeho prihraničná poloha s Maďarskom, ktorá výrazne determinovala aj priestorové aspekty vývoja dopravnej infraštruktúry po vzniku ČSR. Ďalším dôležitým determinantom dopravy sú prírodné pomery regiónu. Väčšina územia spadá do hornatej oblasti Slovenského rudohoria (Veperské, Stolické a Volovské vrchy) prenikajúceho do regiónu zo severnej strany. Dôsledkom takýchto geomorfologických pomerov je orientácia dopravnej infraštruktúry v smere Z → V. Na juhu regiónu je výraznou bariérou rozvoja dopravy pohorie Slovenský kras. Zvyšnú časť regiónu tvoria zníženiny reprezentované Rimavskou kotlinou a Bodvianskou pahorkatinou (Zubriczký a Szöllös 2002). Práve tieto lokality sa vyznačujú najväčšou hustotou zaľudnenia a intenzitou socioekonomických procesov a aktivít v hospodárstve vrátane dopravy.

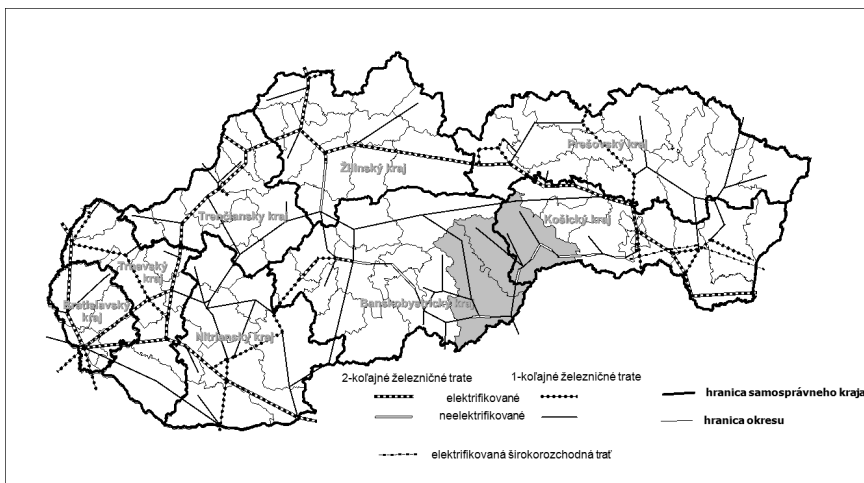
Územie sa vyznačuje podpriemernou mierou urbanizácie (podľa sčítania obyvateľstva v roku 2011 približne 45 % obyvateľov tu žije v mestách, slovenský priemer je 54,4 %). Špecifiká sídelnej a demografickej štruktúry Gemera (vysoký podiel obcí do 500 obyvateľov, výrazné zastúpenie vyšších vekových kategórií), chýbajúce investície do infraštruktúry i nedostatok pracovných príležitostí vytvárajú z tohto regiónu územie s vysokou mierou evidovanej nezamestnanosti (okolo 30 %, slovenský priemer v auguste 2013 dosahoval 13,7 %) so všetkými sociálnymi a ekonomickými dôsledkami. Priemerná mzda v regióne v roku 2012 dosahovala približne 60-80 % priemernej mzdy v Slovenskej republike (podľa databázy SK NACE Štatistického úradu Slovenskej republiky podľa okresov). Efektívnosť verejnej dopravy v tomto území ovplyvňuje v negatívnom zmysle viacero faktorov. Okrem nevýrazných prúdov denne dochádzajúcich (vysoká nezamestnanosť, „veľkí“ zamestnávateľia v regionálnych mestských centrách dnes často nefungujú) je problematická i zlá dopravná dostupnosť viacerých obcí v hornatom teréne v severnej časti územia. Približne 1/4 obcí má menej 200 alebo menej obyvateľov, 9 % obcí má 100 alebo menej obyvateľov, v tomto prípade ide navyše spravidla o obce so starnúcim obyvateľstvom (Bleha 2011). Na problematiku verejnej dopravy v tomto území upozorňuje i práca Horňák (2012), ktorá venuje pozornosť práve nízkej priemernej mzde v regióne a jej vplyvu na využívanie verejnej dopravy a osobného automobilu pri dochádzke do zamestnania.

K zaostávaniu regiónu v minulosti prispeli nenaplnené snahy o modernizáciu južného železničného ťahu medzi Bratislavou a Košicami. Ekonomické zaostávanie v súčasnosti zvyrazňuje aj poddimenzovaná cestná infraštruktúra v regióne a prepojenie významných centier kvalitnou dopravnou sieťou. V plánoch Národnej diaľničnej spoločnosti síce figuruje aj rýchlostná cesta prechádzajúca cez región Gemera (R2), avšak reálna situácia je obmedzená iba na obchvat Tornale, pričom vzhľadom aj na uvedené základné charakteristiky regiónu sú pre vládu SR prioritné iné rozvojové územia a riešenie cestnej dopravnej situácie zostáva v nedohľadne.

Naša analýza je zameraná na obdobie 1999-2009. Ide totiž o obdobie, v ktorom prebehla v Slovenskej republike redukcia osobnej železničnej dopravy na viacerých regionálnych tratiach a dotkla sa v rôznom rozsahu i železničnej siete v regióne Gemer (obr. 2). K odstaveniu trate Rimavská Sobota – Poltár prišlo ešte v roku 2000 pre zlý technický stav, v období 2000-2003 tu bola vlaková doprava nahradená autobusmi. K najväčšej redukcii pritom prišlo vo februári 2003, pri ktorej bola zastavená osobná vlaková doprava na vyše 30 regionálnych tratiach (niektoré dopady tejto redukcie boli zhodnotené v práci Horňák 2005). Z týchto tratí tri sa nachádzajú práve v regióne Gemer: trať Plešivec – Slavošovce, Rožňava – Dobšiná, Plešivec – Muráň. Na poslednej z menovaných tratí bola osobná vlaková doprava obnovená v obmedzenom rozsahu ešte v roku 2003. K jej úplnému zastaveniu prišlo v roku 2011, čo však naša analýza nezachytáva.

Z hľadiska organizácie prímestskej autobusovej dopravy považujeme za nevyhnutné spomenúť, že kým okresy Rimavská Sobota a Revúca ležia v Banskobystrickom samosprávnom kraji, okres Rožňava je súčasťou Košického samosprávneho kraja. Z tohto rozdelenia historického regiónu medzi dva súčasné kraje vyplývajú možné odchýlky vo financovaní prímestskej verejnej dopravy. Z toho tiež vyplýva skutočnosť, že prímestská autobusová doprava je v regióne Gemer prevádzkovaná dvoma odlišnými prepravnými spoločnosťami.

Obr. 1 Poloha regiónu Gemer v Slovenskej republike vo vzťahu k železničnej sieti



*Prameň: vlastné vypracovanie*

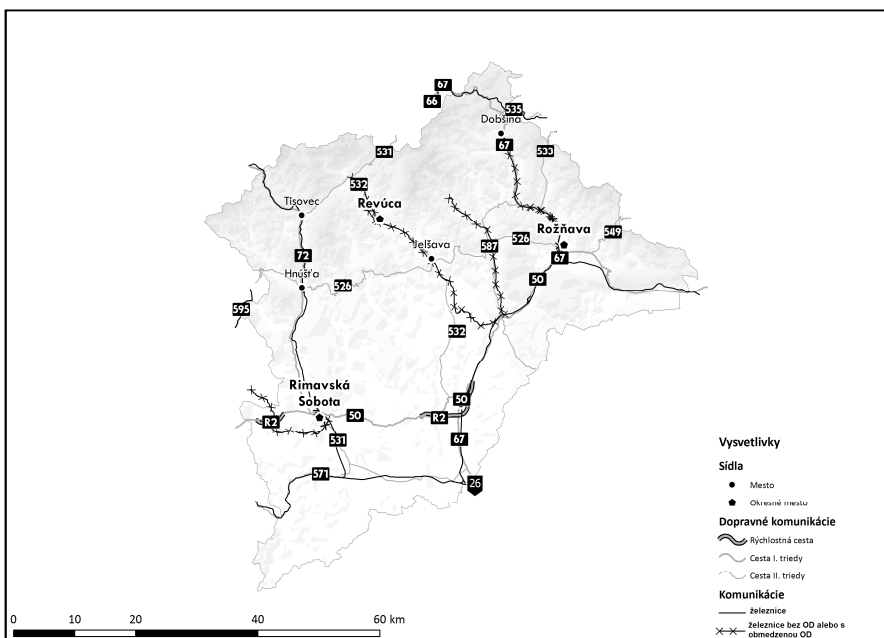
Kľúčovou zdrojovou databázou pre skúmanie vývoja verejnej dopravy v regióne Gemer boli pre nás cestovné poriadky pravidelnej vlakovej a autobusovej dopravy (len regionálna doprava, bez diaľkových spojov) za roky 1999 a 2009. Pozornosť sme upriamili na ukazovateľ počtu spojov v bežný pracovný deň počas školského roka, ktoré zastavujú v príslušnej obci, bez ohľadu na smerovanie a počet zastavení spoja v obci. Ako zdroj pre našu analýzu slúžili cestovné poriadky (pre regionálnu vlakovú a regionálnu autobusovú dopravu) platné pre obdobie 1999-2000 a pre rok 2009 bola využitá elektronická verzia cestovných poriadkov Spoločnosti pre informatiku, prognózy a optimalizáciu, ktorá prevádzkuje internetový vyhľadávač spojov [www.cp.sk](http://www.cp.sk). Medzinárodné a diaľkové spoje neboli do databázy zahrnuté.

Naším cieľom pritom bolo zistiť, do akej miery sa zmenila kvalita obslužnosti obcí Gemera (vyjadrená počtom spojov regionálnej verejnej dopravy/24 hod) v priebehu obdobia 1999-2009 a do akej miery bola strata osobnej vlakovej dopravy na regionálnych tratiach Gemera kompenzovaná autobusovou dopravou tak, aby ostala zachovaná primeraná miera obslužnosti obcí v regióne. Na porovnanie zmien v období 1999-2009 sme použili jednoduchý index vyjadrujúci počet spojov v roku 2009/počet

spojov v roku 1999, ktorý bol aplikovaný zhodne pre vývoj počtu vlakových spojov, autobusových spojov i súčtu spojov za oba druhy regionálnej verejnej dopravy. Kapacita spojov nebola v analýze zohľadnená.

V závere príspevku sme sa pokúsili tiež analyzovať, do akej miery je strata spojov verejnej dopravy predovšetkým vo vidieckom priestore regiónu kompenzovaná mierou automobilizácie domácností.

Obr. 2 Dopravná sieť regiónu Gemer



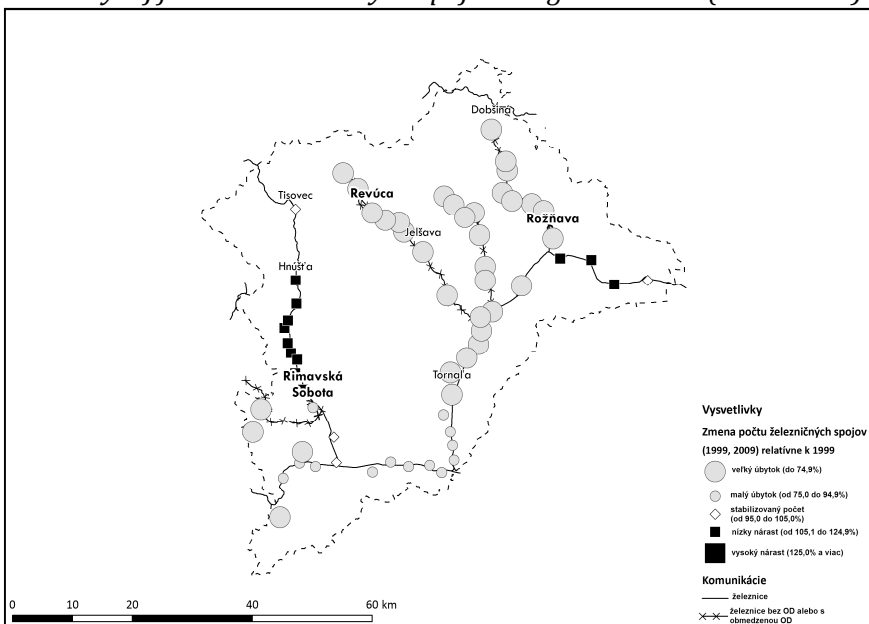
Pameň: vlastné vypracovanie

### Výsledky analýzy

Napriek tomu, že v určitej časti železničnej siete Gemera (konkrétne trať Plešivec – Muráň) bola regionálna osobná vlaková doprava i po roku 2003 zachovaná, resp. v obmedzenej miere čiastočne obnovená (prakticky s polovičnou frekvenciou), celková bilancia vývoja počtu vlakových spojov v období 1999-2009 v prípade drvivej väčšiny obcí na železnici v regióne záporná. Viacero obcí na severovýchode i juhozápade regiónu prišla o osobné vlaky úplne, obce na hlavnej trati Zvolen – Lučenec – Košice síce o tento prostriedok verejnej dopravy neprišli celkom, ale dočkali sa

výrazného zníženia frekvencie osobných vlakov (obr. 3). Len zlomok obcí zaznamenal prírastok počtu zastavujúcich vlakov. V tomto prípade rozdelenie územia regiónu medzi dva rôzne samosprávne kraje pravdepodobne nehrá úlohu, keďže schvaľovanie licencie pre vlakové spoje prebieha na Slovensku zatiaľ stále na centrálnej úrovni.

Obr. 3 Vývoj frekvencie vlakových spojov v regióne Gemer (1999-2009)

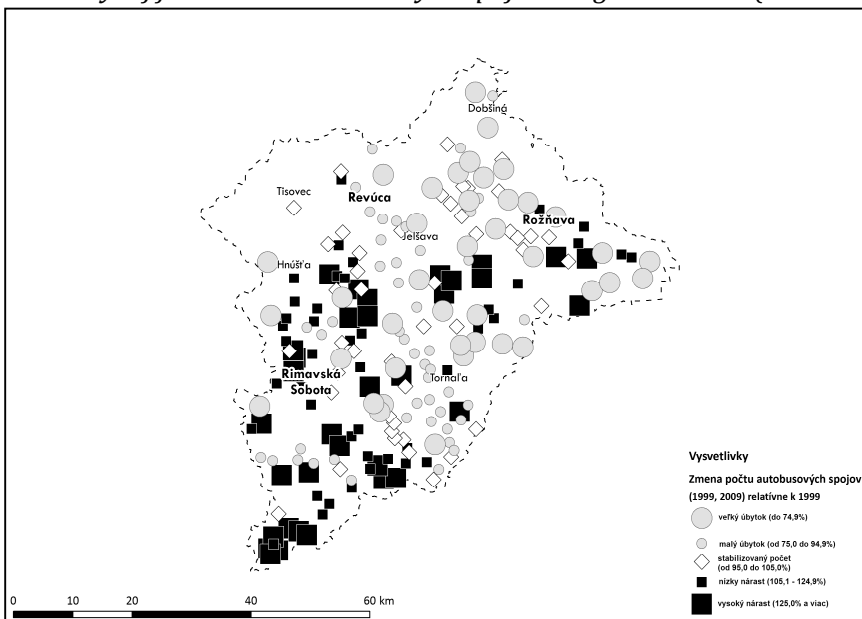


Prameň: Cestovný poriadok ŽSR 1999/2000, [www.cp.sk](http://www.cp.sk)

Je možné predpokladať, že oslabenie kapacity osobnej železničnej dopravy bude v regióne kompenzované autobusovou dopravou. Obr. 4 však naznačuje, že približne polovica obcí Gemera zaznamenáva v období 1999-2009 celkovo mierny až výrazný počet zastavujúcich autobusov, a to i v častiach regiónu, ktoré boli postihnuté stratou vlakovkej dopravy. Do určitej miery je možné to pripísať i oslabovaniu dochádzky do zamestnania, čo je spôsobené nielen stabilne vysokou nezamestnanosťou v regióne, ale i starnúcou populáciou niektorých obcí, v dôsledku čoho v nich klesá počet ekonomicky aktívnych obyvateľov s vyššími nárokmi na pravidelnú dennú migráciu za prácou. Zaujímavé je pritom, že pokles kapacity (resp. frekvencie) autobusových spojov postihol i niektoré mestské sídla v regióne (napr. mestá Dobšiná či Revúca). Porovnanie obr. 3 a 4 prináša prekvapivé zistenie, že obce ležiace pozdĺž železničných tratí so zrušenou, resp.

obmedzenou osobnou vlakovou dopravou zaznamenávajú tiež mierny alebo výrazný pokles frekvencie autobusových spojov. Celkovo postihli obmedzenia, resp. úplné zrušenie vlkovej dopravy v regióne 41 obcí. Z tejto skupiny obcí približne polovica (22 obcí) zaznamenalo tiež pokles frekvencie autobusových spojov. Z priestorového hľadiska zaujme tiež fakt, že obce s výraznejším obmedzením autobusových spojov sa zjavne koncentrujú v severovýchodnej časti regiónu v okrese Rožňava. Toto je možné dať do súvislosti s tým, že okres Rožňava leží v Košickom samosprávnom kraji, a prímestská autobusová doprava je tam dotovaná z iného zdroja, a prevádzkovaná inou dopravnou spoločnosťou, ako vo zvyšku regiónu.

Obr. 4 Vývoj frekvencie autobusových spojov v regióne Gemer (1999-2009)



Prameň: Cestovný poriadok autobusovej dopravy 1999/2000, [www.cp.sk](http://www.cp.sk)

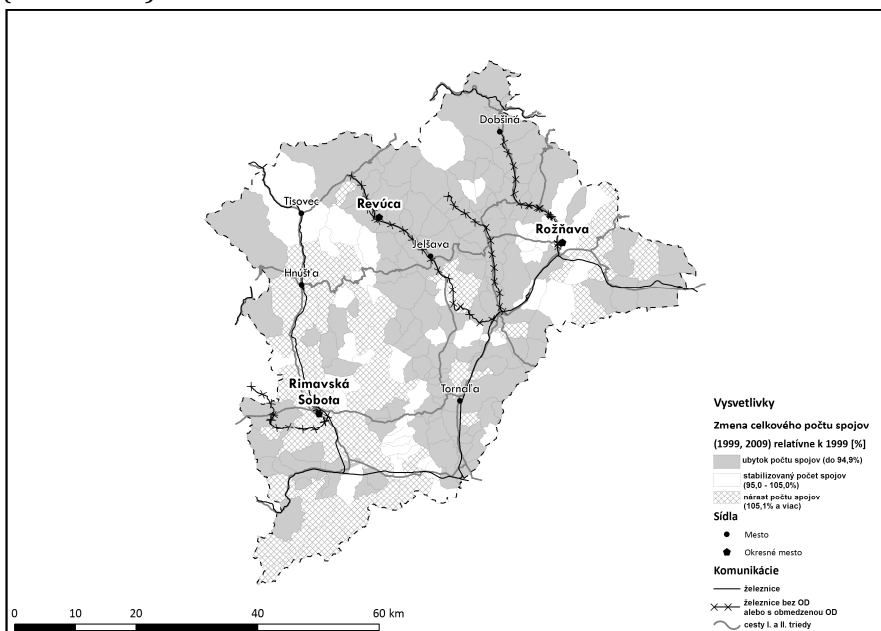
Ak spočítame spoje prímestskej autobusovej a regionálnej vlkovej dopravy, a porovnáme stav z roku 1999 z rokom 2009, zistíme, že celková kapacita verejnej dopravy v celom regióne Gemer (vyjadrená frekvenciou spojov) poklesla sumárne v priemere o približne 8,4%. Hoci niektoré obce zaznamenávajú celkový prírastok frekvencie spojov verejnej dopravy, ide zväčša o obce v južnej polovici regiónu, v blízkosti významnejších centier dochádzky Rimavská Sobota a Rožňava (obr. 5).



Celkový pokles obslužnosti verejnou dopravou naopak zaznamenávajú zväčša obce v severnej časti regiónu, z ktorých časť sa nachádza v ťažšie dostupnom hornatom teréne, v regióne nachádzame veľa malých obcí dekoncentrovaných v horskom teréne, niektoré menšie obce dokonca ležia v extrémnych polohách v relatívne vysokej nadmorskej výške (napr. Krokava 787 m n. m., Rejdová 579 m n. m., Brdárka, 569 m n. m.), čo rozhodne neprispieva k efektívnej obslužnosti týchto obcí verejnou dopravou.

V porovnaní s vidiekom bol pokles počtu všetkých spojov (autobusových i vlakových) v sledovanom období výraznejší na vidieku (pokles o 8,6%, kým v prípade miest o 6,8%). Z miest najvýraznejší pokles počtu všetkých spojov zaznamenala Dobšiná (o takmer 50%) v periférnej pozícii na severe okresu Rožňava, ktorá okrem všetkých vlakových spojov stratila i značnú časť autobusových spojov.

Obr. 5 Vývoj celkového počtu spojov regionálnej verejnej osobnej dopravy (1999-2009)



Prameň: Cestovný poriadok ŽSR 1999/2000, Cestovný poriadok autobusovej dopravy 1999/2000, [www.cp.sk](http://www.cp.sk)

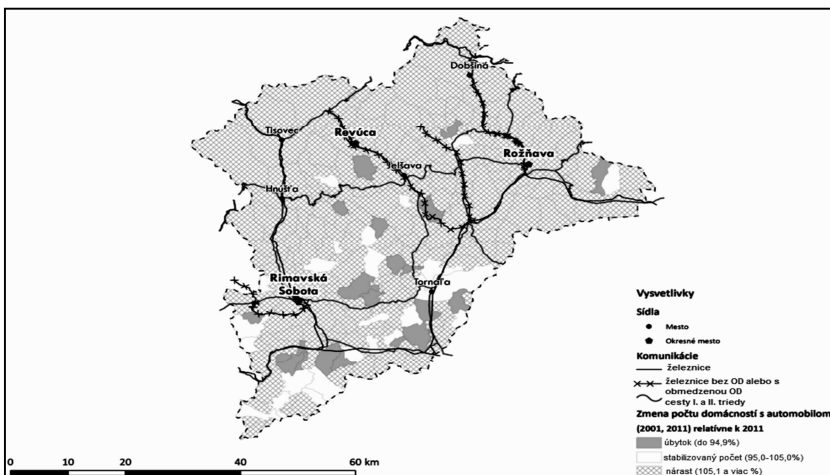
Pokúsili sme sa analyzovať tiež mieru automobilizácie domácností podľa výsledkov sčítaní obyvateľstva, domov a bytov v rokoch 2001 – 2011. Je možné predpokladať, že rast miery automobilizácie domácností (podľa dostupných dát vyjadrenej podielom domácností s osobným automobilom z celkového počtu domácností) bude jednou s reakcií na nedostatočnú, resp. klesajúcu frekvenciu spojov verejnej dopravy, hoci si uvedomujeme, že za rastom automobilizácie je omnoho širšie spektrum faktorov (viac v štúdií Marada a Květoň 2010). Tab. 1 poukazuje na to, že vývoj automobilizácie vidieka v skúmanom regióne je o poznanie dynamickejší. Toto však súvisí i s faktom, že mestské domácnosti dosiahli zrejme primeraný stupeň automobilizácie už v 90. rokoch 20. storočia, kým domácnosti na vidieku siahli po tomto riešení o niečo neskôr, a to najmä z ekonomických dôvodov. Obr. 6 dokumentuje, že nárast miery automobilizácie je výraznejší v obciach v severnej polovici regiónu, čo do istej miery priestorovo súhlasí s koncentráciou obcí s poklesom kapacity verejnej dopravy. Výraznejší súvis medzi poklesom frekvencie spojov verejnej dopravy a nárastom podielu domácností vybavených osobným automobilom na úrovni obcí by však vyžadovalo dôkladnejšiu analýzu a hlbšiu interpretáciu.

*Tab. 1 Región Gemer – vývoj podielu domácností vybavených osobným automobilom z celkového počtu domácností (v %) v období 2001-2011*

<b>Obce podľa štatútu</b>	<b>2001</b>	<b>2011</b>
<b>Mestské sídla</b>	<b>38,05</b>	<b>43,92</b>
<b>Vidiecke sídla</b>	<b>35,64</b>	<b>44,54</b>

*Prameň: Sčítanie obyvateľov, domov a bytov 2001, 2011, ŠÚ SR*

Obr. 6 Vývoj miery automobilizácie domácností v regióne Gemer (2001-2011)



Prameň: Sčítanie obyvateľov, domov a bytov 2001, 2011, ŠÚ SR

## Záver

Región Gemer dlhodobo zaostáva z hľadiska ekonomických i sociálnych ukazovateľov za priemerom Slovenska. Nevýhodou regiónu z hľadiska obslužnosti verejnou dopravou je do istej miery rozdrobená sídelná sústava a relatívne nízka miera urbanizácie s pomerne nevýraznými mestskými centrami. Na základe našej analýzy siete nie je možné urobiť zovšeobecnenia pre ostatné zaostávajúce regióny, avšak domnievame sa, že vývoj vo verejnej doprave v skúmanom regióne rozhodne neprispieva k stabilizácii sociálnej situácie, a naopak práve zvyšuje mieru sociálnej exklúzie najmä v jeho vidieckych obciach.

Zároveň sme ukázali, že dopady rozhodnutí o obmedzovaní, resp. úplnom zrušení osobnej vlakovej dopravy nemusia byť (bez ohľadu na verejne deklarované riešenia) kompenzované konkurenčnou autobusovou dopravou. Naopak, v mnohých obciach s obmedzenou alebo zrušenou vlakovou dopravou prišlo i k poklesu frekvencie autobusových spojov.

Ukazuje sa však, že vývoj frekvencie spojov prímestskej dopravy môže mať tiež inštitucionálne pozadie, ktoré nie vždy musí rešpektovať vnútroregionálne vzťahy a sociálno-demografický vývoj, napr. v podobe poklesu počtu obyvateľov.

Výskum podporila Agentúra na podporu výskumu a vývoja v rámci riešenia projektu č. APVV-0018-12 s názvom „Humánnogeografické a demografické interakcie, uzly a kontradikcie v časopriestorovej sieti“ a agentúra VEGA v rámci riešenia projektu VEGA č. 1/1143/12 s názvom „Regióny: vývoj, transformácia a regionálna diferenciacia“.

### **Literatúra**

BLEHA, B. (2011): Lokálny demografický vývoj na Slovensku: percepcia, spoločenské implikácie a interdisciplinárne výzvy. *Sociológia*, Vol. 43, 4, 362-390.

FAITH, P. (2008): Passenger Road Transport Trends in the Slovak Republic. *Communications*, Vol. 10, No. 3, p. 33-39

HORNÁK, M. (2005): Pokračujúca transformácia železničnej dopravy na Slovensku a niektoré jej dopady na regióny. *Národohospodársky obzor*, Vol. 5, 4, 21-32

HORNÁK, M. (2012): Dopravné náklady ako bariéra v dochádzke do zamestnania. In: *Geographia Cassoviensis VI*, 1 (2012), 23-31

HORNÁK, M., PŠENKA, T. (2013): Verejná doprava ako indikátor medzisídelných väzieb medzi mestami Slovenska. In: *Geografický časopis*, No 65, 2, 119-140

KOMORNICKI, T. (2005): Specific Institutional Barriers in Transport Development in the Case of Poland and Other Central European Transition Countries. *IATSS Research*, Vol. 29, 2, 50-58

KOREC, P., ONDOŠ, S., MATU, P., PÁLKOVÁ, P. (2005): *Regionálny rozvoj Slovenska v rokoch 1989 - 2004 (Identifikácia menej rozvinutých regiónov Slovenska)*, Bratislava, Geo-grafika.

MARADA, M., KVĚTOŇ, V. (2010): Diferenciace nabídky dopravních příležitostí v českých obcích a sociogeografických mikroregionech. *Geografie - Sborník ČGS*, Vol. 110, 1, 21 - 43

MARADA, M., KVĚTOŇ V., Vondráčková P. (2010): *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. Praha, Česká geografická společnost, Praha, 168 pp.

PUCHER, J., BUEHLER, R. (2005): *Transport Policies in Central and Eastern Europe*. New Brunswick NJ, Rutgers University, 19 pp.

SEIDENGLANZ, D. (2007): Doprava ve venkovském prostoru. In: *Česká geografie v evropském prostoru, sekce 1: sociogeografické procesy*. České Budějovice: Česká geografická společnost, Jihočeská univerzita, 227-234

TAYLOR, Z. (2006). Railway Closures to Passenger Traffic in Poland and Their Social Consequences. *Journal of Transport Geography*, 14, 2, 135-151

ZUBRICZKÝ, G., SZÖLLÖS, J. (2002): *Gemer (Malohont) - turistický sprievodca*. Bratislava: Dajama, 190 s.

ŽUDEL, J. (1980): Stolice od konca 13. storočia do roku 1848. *Atlas SSR, SAV*, 117.

### **Databázové zdroje:**

Cestovný poriadok autobusovej dopravy 1999/2000

Cestovný poriadok ŽSR 1999/2000

[www.cp.sk](http://www.cp.sk)

### **Mgr. Marcel Horňák, PhD.**

Katedra humánnej geografie a demografie

Prírodovedecká fakulta Univerzity Komenského v Bratislave

hornak@fns.uniba.sk

### **Mgr. Vladimír Tóth**

Katedra regionálnej geografie, ochrany a plánovania krajiny

Prírodovedecká fakulta Univerzity Komenského v Bratislave

tothv@fns.uniba.sk