

DOSTUPNOSŤ POĽSKO-SLOVENSKEHO POHRANIČIA VEREJNOU A INDIVIDUÁLNOU DOPRAVOU Z HĽADISKA ROZVOJA CESTOVNÉHO RUCHU – VYBRANÉ PRÍSTUPY

Daniel MICHNIAK¹

¹ Geografický ústav SAV, Štefánikova 49, 814 73 Bratislava, Slovenská republika
geogmich@savba.sk

Abstrakt

Jedným z významných faktorov rozvoja cestovného ruchu v regióne je doprava a dopravná dostupnosť regiónu. Doprava je integrálnou súčasťou cestovného ruchu. Z hľadiska premiestňovania turistov je dôležité prepojenie medzi zdrojovou oblasťou (miestom bydliska) a cieľovou destináciou a preprava turistov v rámci regiónu (oblasti) cestovného ruchu. V závislosti od spôsobu dopravy možno rozlíšiť dostupnosť verejnou hromadnou dopravou a dostupnosť individuálnou dopravou. Pre udržateľný rozvoj regiónov a centier cestovného ruchu má dôležitý význam ich dostupnosť verejnou hromadnou dopravou. Pri preprave osôb je počas ostatných dvadsiatich rokov v mnohých prípadoch zreteľný nárast využitia individuálnej dopravy – hlavne osobných automobilov. Postupne tiež dochádza k zaostávaniu verejnej dopravy (autobusovej a železničnej) voči individuálnej automobilovej doprave. Cieľom príspevku je predstaviť niekoľko príkladov hodnotenia dopravnej dostupnosti poľsko-slovenského pohraničia verejnou hromadnou a individuálnou dopravou.

Abstract

Transport and transport accessibility are important factors of tourism development in the region. Transport is an integral part of tourism. In terms of the mobility of tourists, it is an important link between the source region (place of residence) and the destination and transport of tourists within the tourist region. Public and individual transport accessibility can be distinguished public depending on the mode of transport. Public transport accessibility is important for sustainable development of tourist centres and regions. Increased use of individual transport (mainly passenger cars) and also decreased use of the public transport (bus and rail) is evident in the course of the past twenty years. The aim of this paper is to present some examples of public and individual transport accessibility evaluation on the case study of the Polish-Slovak borderland.

Kľúčové slová: dostupnosť; individuálna doprava; verejná hromadná doprava; cestovný ruch; poľsko-slovenské pohraničie.

Keywords: accessibility, individual transport, public transport, tourism; Polish-Slovak borderland.

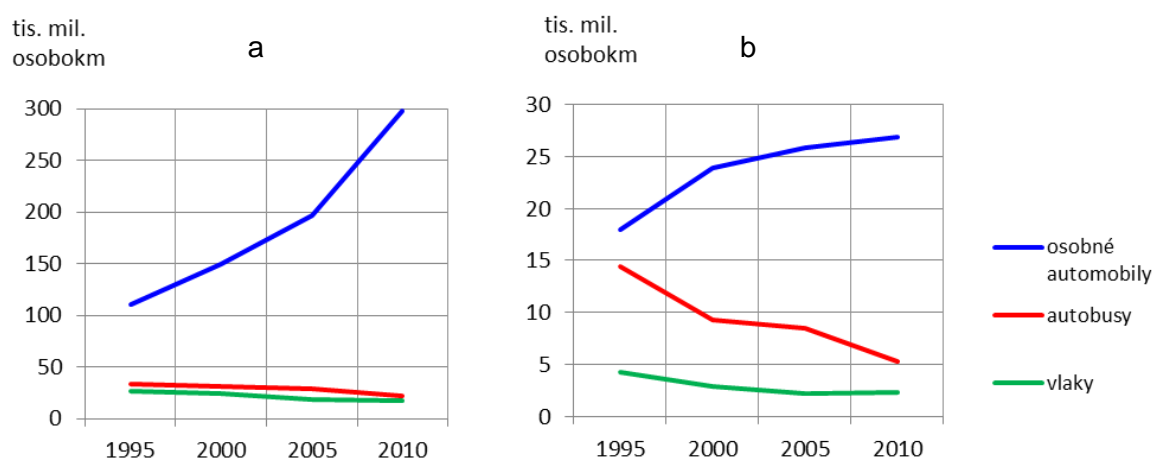
ÚVOD

Doprava a dopravná dostupnosť regiónu patria k významným faktorom rozvoja cestovného ruchu v regióne. Doprava je považovaná za integrálnu súčasť cestovného ruchu. Z hľadiska premiestňovania turistov je dôležité prepojenie medzi zdrojovou oblasťou (miestom bydliska) a cieľovou destináciou a preprava turistov v rámci regiónu (oblasti) cestovného ruchu.

Jednou z dôležitých úloh pri štúdiu dopravnej dostupnosti je výber uvažovaného spôsobu dopravy (dopravného prostriedku). Na základe použitého spôsobu dopravy možno rozlíšiť dostupnosť verejnou hromadnou dopravou a dostupnosť individuálnou dopravou. V prípade hromadnej dopravy je možné venovať pozornosť napr. dostupnosti autobusom, vlakom, dopravným lietadlom a loďou. Pri individuálnej doprave osôb možno uvažovať o dostupnosti osobným automobilom a motocyklom. V súvislosti s rozvojom cestovného ruchu majú dôležitý význam aj dostupnosť bicyklom a pešia dostupnosť. Pri kombinácii viacerých spôsobov dopravy možno hovoriť o multimodálnej dostupnosti. Cieľom príspevku je predstaviť niekoľko príkladov hodnotenia dopravnej dostupnosti poľsko-slovenského pohraničia verejnou hromadnou a individuálnou dopravou.

POZÍCIA VEREJNEJ DOPRAVY A INDIVIDUÁLNEJ DOPRAVY PRI PREPRAVE OSÔB NA SLOVENSKU A V POĽSKU

V transformačnom období po roku 1989 došlo v krajinách stredovýchodnej Európy, vrátane Slovenska a Poľska, k výraznému posunu v dopyte po doprave medzi jednotlivými druhmi dopravy (obr. 1). Prepravu osôb ovplyvnil hlavne veľmi rýchly rast stupňa motorizácie na Slovensku zo 166 automobilov na 1 000 obyv. v roku 1990 na 293 v roku 2009 a v Poľsku z 138 na 432 automobilov na 1 000 obyv. v tom istom období. Postupne tiež dochádza k zaostávaniu verejnej dopravy (autobusovej a železničnej) voči individuálnej automobilovej doprave najmä v rýchlosti, flexibilita a pohodlnosti prepravy.



Obr. 1. Vývoj prepravného výkonu podľa jednotlivých dopravných prostriedkov a) v Poľsku a b) na Slovensku v rokoch 1995–2010 (tis. mil. osobokm)

Zdroj: EU transport in figures, Statistical Pocketbook 2012, s. 48, 49, 51; vlastné spracovanie

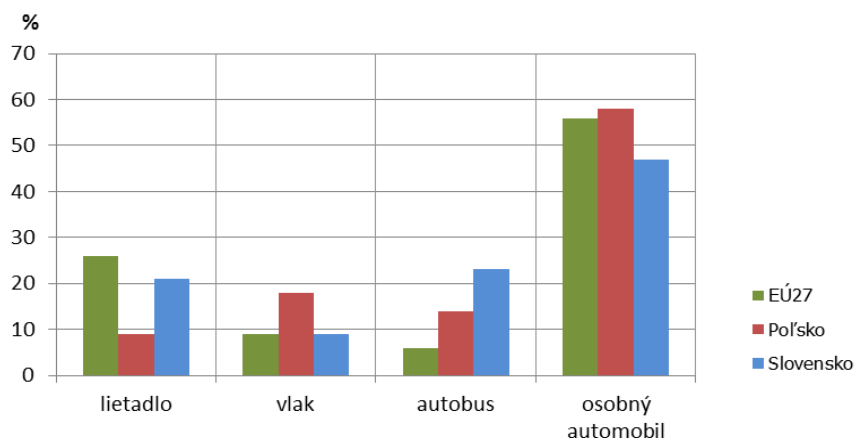
V roku 2010 bol podiel jednotlivých dopravných prostriedkov v prepravnom výkone v Poľsku a na Slovensku podobný s vyššou dominanciou osobných automobilov v Poľsku a silnejším postavením autobusovej dopravy na Slovensku (tab. 1). Pozícia železničnej dopravy je slabšia v Poľsku.

Tab 1. Podiely dopravných prostriedkov na prepravnom výkone na Slovensku a v Poľsku v porovnaní s EÚ-27 v roku 2010 (osobokm, v %).

	osobný automobil	autobus	vlak	električka a metro
Slovensko	77,4	15,2	6,6	0,8
Poľsko	87,2	6,3	5,2	1,3
EÚ-27	82,5	8,9	7,0	1,6

Zdroj údajov: EU transport in figures, Statistical Pocketbook 2012, s. 47; vlastné spracovanie

Zaujímavým ukazovateľom vyjadrujúcou pozíciu jednotlivých druhov verejnej dopravy je využitie dopravných prostriedkov pri cestách s rekreačným účelom (obr. 2). Podľa Eurostatu pri cestách s rekreačným účelom je zrejme relatívne vysoký podiel autobusovej dopravy. Až na 23 % ciest s dĺžkou pobytu viac ako 4 dni cestujú obyvatelia Slovenska autobusmi. Okrem toho v roku 2008 obyvatelia Slovenska častejšie v porovnaní s obyvateľmi Poľska využívali aj leteckú dopravu (21 % podiel z ciest na Slovensku a iba 9 % v Poľsku). Na druhej strane v Poľsku je pri cestách s rekreačným účelom v porovnaní s priemerom v EÚ27 vysoký podiel dopravy vlakom (18 %).



Obr. 2. Využitie dopravných prostriedkov pri cestách s rekreačným účelom v roku 2008 (cesty trvajúce viac než 4 dni, turisti starší ako 15 rokov)

Zdroj údajov: Tourism Statistics in the European Statistical System – 2008 data, 2010, s. 37; vlastné spracovanie

DOSTUPNOSŤ POĽSKO-SLOVENSKEHO POHRANIČIA VEREJNOU DOPRAVOU

Pre efektívne fungovanie verejnej dopravy v každom regióne je dôležitá jej organizácia, ktorá závisí aj od počtu spojov, hlavne priamych dopravných prepojení (letecké, autobusové a vlakové), ktoré spájajú strediská cestovného ruchu s miestami, v ktorých žijú potenciálni návštevníci (najväčšie mestá). Dôležitý význam majú aj dopravné prepojenia verejnou dopravou spájajúce turistické stredisko s inými strediskami a miestami v regióne. Príkladmi prác zameraných na hodnotenie dostupnosti pomocou priamych dopravných prepojení sú práce autorov Guzik a Kolos (2003), Székely (2004, 2008), Michniak (2008, 2009) a Horňák a Pšenka (2013). Z hľadiska cestovného ruchu je dôležitý počet spojov, frekvencia spojov, čas príchodu, resp. odchodu jednotlivých spojov, štruktúra spojov podľa jednotlivých druhov verejnej dopravy a prepravný čas pri využití verejnej dopravy.

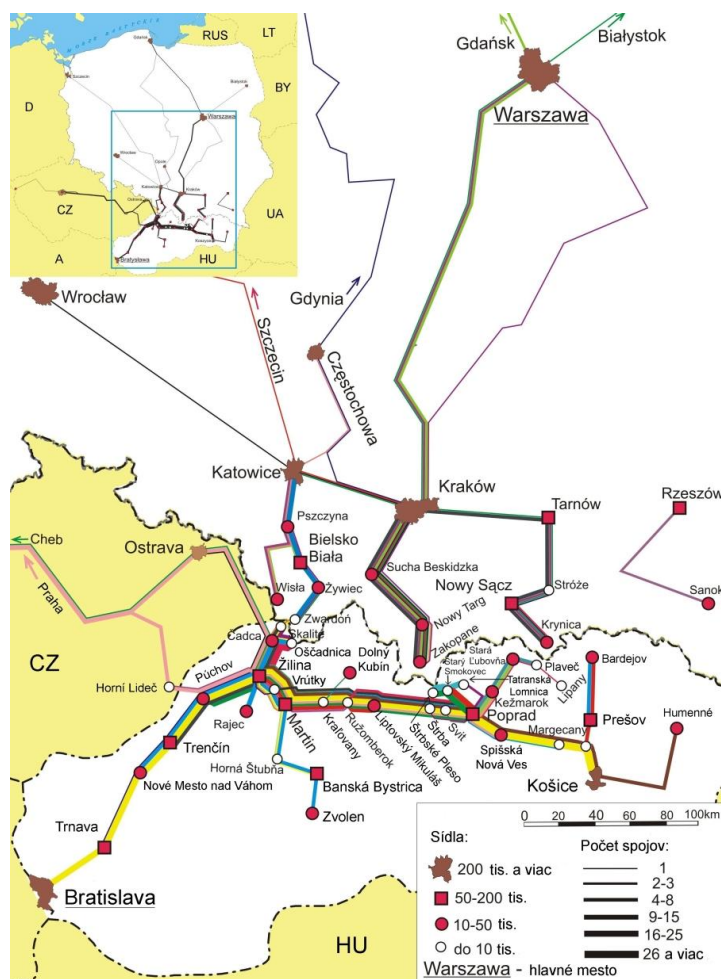
Príkladom hodnotenia dostupnosti verejnou dopravou je dostupnosť vybraných stredísk cestovného ruchu pomocou priamych dopravných prepojení železničnou dopravou. Pre účely analýzy priamych dopravných prepojení boli vybrané nasledujúce strediská v pohraničí: Zakopané, Wisła, Krynica, Sanok, Zwardoń a Nowy Targ v Poľsku a Poprad, Starý Smokovec, Bardejov, Liptovský Mikuláš, Ošadnica a Žilina na Slovensku. Zdrojom údajov bol internetový cestovný poriadok na webových stránkach PKP (Więckowski, M. et al. 2012).

Ako vidieť na obr. 3 počet priamych prepojení do prihraničných centier na poľskej strane pohraničia je oveľa nižší ako počet priamych spojení do vybraných stredísk na slovenskej strane. Vyplýva to predovšetkým zo skutočnosti, že železničné spojenie medzi Popradom a Žilinou je súčasťou hlavnej trate z Bratislavy do Košíc, pričom na poľskej strane je hlavná trať s medzinárodným významom spájajúca Vroclav s Katovicami, Krakovom a Rzeszowom viac vzdialená od poľsko-slovenskej štátnej hranice. Preto sú vybrané strediská na slovenskej strane pohraničia lepšie dostupné železničnou dopravou v porovnaní s poľskými strediskami.

Hlavným problémom železničnej dopravy je prepravná rýchlosť, ktorá na niektorých regionálnych tratiach v pohraničí dosahuje často iba 30 km/hod. Takáto rýchlosť nie je pre potenciálnych cestujúcich dostatočne motivujúca, aby sa rozhodli cestovať vlakom.

Z hľadiska rozvoja cezhraničného cestovného ruchu je dôležitá verejná doprava medzi Poľskom a Slovenskom. Cez slovensko-poľskú hranicu vedú tri železničné trate s hraničnými priechodmi do Poľska Skalité – Zwardoń, Plaveč – Muszyna a Medzilaborce – Łupków. Na trati Čadca – Skalité – Zwardoń premávali do Poľska v roku 2013 iba štyri vlaky obojsmerne – tri z nich denne a jeden iba v pracovných dňoch. Cez hraničný priechod Plaveč – Muszyna nepremávajú vlaky od roku 2010 kvôli zničenej železničnej infraštruktúre na území Poľska po povodniach. Ani po oprave mosta však nebolo vlakové spojenie obnovené. Cez hraničný priechod Medzilaborce – Łupków ešte v roku 2010 premávali letné vlakové spoje zo

Slovenska do Poľska. Vlaky premávali v piatok, sobotu a nedeľu období od 19. júna do 29. augusta. Po zmenách cestovného poriadku platných od 1. mája 2011 bola premávka na trati Medzilaborce-mesto – Łupków pre nerentabilnosť prevádzky zrušená. Nedostatočná osobná železničná doprava medzi Slovenskom a Poľskom je spôsobená zlým technickým stavom železničnej infraštruktúry a taktiež aj zlou organizáciou železničnej dopravy železničnými spoločnosťami v Poľsku a na Slovensku.



Obr. 3. Priame vlakové prepojenia z vybraných stredísk v slovensko-poľskom pohraničí (Wisła, Zakopané, Nowy Targ, Krynica, Sanok, Žilina, Liptovský Mikuláš, Poprad, Starý Smokovec a Bardejov) počas pracovného dňa v auguste 2011
Zdroj: Więckowski, M. et al. (2012)

Najvýznamnejším autobusovým prepravcom medzi Slovenskom a Poľskom je poľská spoločnosť STRAMA v Zakopanom, ktorá prevádzkuje linky Zakopané – Poprad a Zakopané – Liptovský Mikuláš. Autobus na linke Zakopané – Poprad premáva počas letnej a zimnej sezóny. Autobus na linke Zakopané – Liptovský Mikuláš premával v roku 2012 denne počas letných prázdnin, v roku 2013 už toto spojenie nefungovalo. Obe linky zabezpečovali najmä prepravu poľských turistov do slovenskej časti Tatier. Poskytovali priame spojenie Zakopaného s významnými atrakciami, ako sú napr. aquaparky (Oravice, Liptovský Mikuláš a Poprad), Belianska jaskyňa, lyžiarske a turistické strediská Ždiar, Oravice a Zuberec a najvýznamnejšími centrami v slovenskej časti Tatier (Poprad a Liptovský Mikuláš). Maďarský dopravca OrangeWays Zrt., Budapešť zabezpečuje dopravu na trase Budapešť – Krakov. Tento spoj premáva štyrikrát týždenne cez územie Slovenska, avšak nemá tu žiadnu zastávku. Poľská spoločnosť PolskiBus.com zabezpečuje spojenie medzi Varšavou, Čenstochovou, Katowicami a Viedňou so zastávkou v Bratislave. Vo všeobecnosti možno konštatovať že cezhraničné autobusové prepojenia medzi Slovenskom a Poľskom sú nedostatočné.

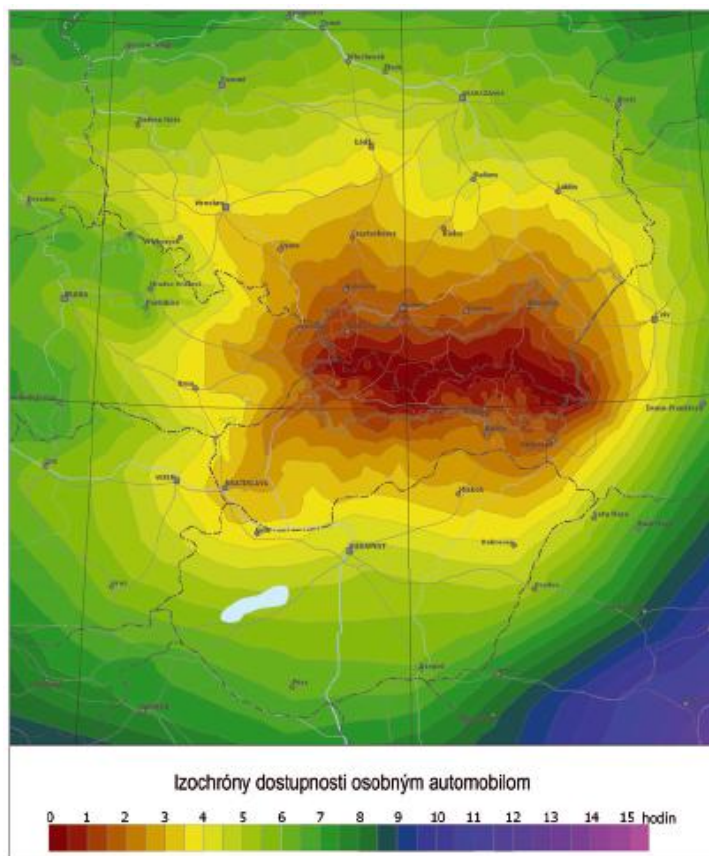
Letecké spojenie medzi Slovenskom a Poľskom (Bratislava – Varšava) existovalo v rokoch 2002-2006 a 2010-2011. V zimnej sezóne 2009/10 bolo v prevádzke letecké spojenie Poprad-Tatry – Varšava a v období december 2011 – január 2013 fungovalo pravidelné letecké spojenie medzi Gdanskom, Varšavou a

Popradom, ktoré malo zabezpečovať prepravu turistov do Tatier. Pre fungovanie takýchto spojení sú dôležité ceny, ktoré neboli príliš konkurencieschopné, pretože najlacnejší jednosmerný let stál približne 50-60 €, čo sa približuje cenám leteniek do konkurenčných alpských destinácií. V súčasnosti však pravidelné letecké spojenie medzi oboma krajinami neexistuje.

Dostupnosť slovenskej časti pohraničia verejnou dopravou je podstatne lepšia z územia Slovenska, aj keď niektoré menej zaľudnené oblasti sú verejnou dopravou veľmi slabo obsluhované. Podobná situácia je aj na poľskej strane pohraničia. Väčšina turistov však prichádza do pohraničia a hlavne na jej druhú stranu individuálnou automobilovou dopravou.

DOSTUPNOSŤ POĽSKO-SLOVENSKEHO POHRANIČIA OSOBNÝM AUTOMOBILOM

Pri dostupnosti regiónov cestovného ruchu automobilovou dopravou zohráva dôležitú úlohu prepravný čas. Jedným zo spôsobov analýzy časovej dostupnosti je využitie izochrón - čiar spájajúcich body s rovnakou časovou vzdialenosťou od určitého miesta. Isochróny sú vhodným nástrojom, ktorý možno využiť pri analýze dopytu a ponuky v rámci cestovného ruchu. Pri analýze dopytu je možné zistiť počet obyvateľov žijúcich v oblastiach ohraničených jednotlivými izochrónami. V prípade analýzy ponuky s využitím izochrón je možné zistiť napr. počet atraktivít cestovného ruchu dostupných vo vopred stanovenom čase z určitého miesta. Konkrétne príklady využitia izochrón pri analýze dostupnosti sú uvedené v prácach rôznych autorov ako napr. Komornicki et al. (2010), Rosik (2012), Więckowski et al. (2012). Na obr. 4 sú znázornené izochróny dostupnosti poľsko-slovenskej hranice.



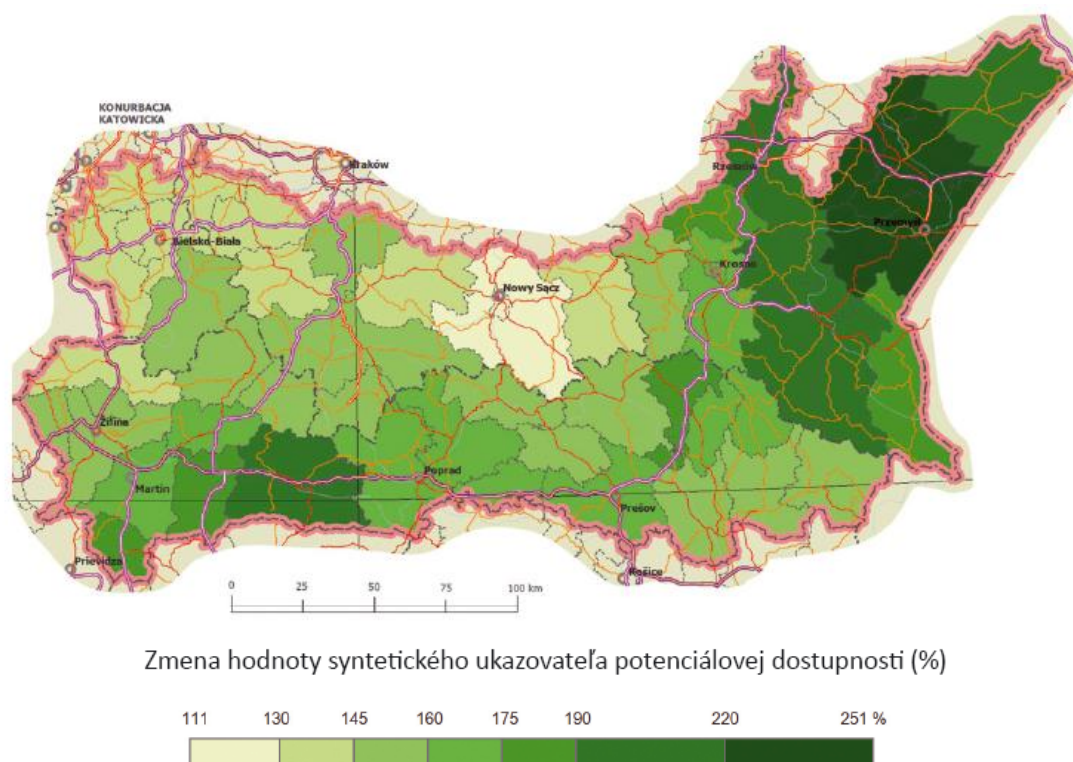
Obr. 4. Izochróny dostupnosti poľsko-slovenskej hranice
Zdroj: Więckowski, M. et al. (2012)

Z tvaru jednotlivých izochrón možno zistiť oblasti s lepšou dostupnosťou a oblasti, v ktorých existujú bariéry ovplyvňujúce negatívnym spôsobom časovú dostupnosť. Oblasti s lepšou dostupnosťou pohraničia sú pozdĺž existujúcich diaľnic a ciest vyššej kategórie, pričom najvýraznejším výbežkom oblasti s lepšou dostupnosťou pohraničia je oblasť pozdĺž diaľnice D1 Bratislava – Hričovské Podhradie s pokračovaním do Žiliny. Ďalšími oblasťami s lepšou dostupnosťou sú oblasti pozdĺž ciest spájajúcich pohraničie s Ostravou,

Katovicami, Krakovom a Rzesowom. Priebek izochrón v južnej časti Slovenska ovplyvňuje orografická bariéra prechádzajúca Slovenskom v smere zo západu na východ. Na území východne od hraníc Slovenska a Poľska sa prejavuje bariéra spôsobená hranicou s Ukrajinou, ktorá je východnou hranicou EÚ a Schengenského priestoru.

Ďalším príkladom hodnotenia dopravnej dostupnosti v súvislosti s rozvojom cestovného ruchu je aj využitie potenciálovej dostupnosti, ktorá vyjadruje potenciál interakcie medzi východiskom a súborom cieľov (Rosik 2012). Potenciálová dostupnosť regiónu cestovného ruchu poukazuje na jeho dostupnosť všetkými potenciálnymi návštevníkmi z celého študovaného územia. Pri jej výpočte sa vychádza z predpokladu poklesu väzieb s rastúcou vzdialenosťou, ktorú vyjadruje tzv. funkcia odporu prostredia (distance decay function). Táto funkcia má rôzny priebeh v závislosti od dĺžky rekreačného pobytu, pričom možno rozlíšiť krátkodobý, strednodobý a dlhodobý cestovný ruch. Potenciálovú dostupnosť je vhodné využiť napr. pri analýze zmien dostupnosti vplyvom investícií do dopravnej infraštruktúry. V tomto prípade je možné porovnať hodnoty potenciálovej dostupnosti pred realizáciou investícií do dopravnej infraštruktúry a po ich realizácii. Hodnoty ukazovateľa potenciálovej dostupnosti v jednotlivých regiónoch sú závislé aj od geografickej polohy voči centráram osídlenia, pretože na tieto hodnoty vplyva ich demografický potenciál.

Konkrétnym príkladom využitia potenciálovej dostupnosti je analýza zmien potenciálovej dostupnosti pohraničia vplyvom realizovania všetkých plánovaných investícií do dopravnej infraštruktúry z hľadiska strednodobého cestovného ruchu, t.j. 2-4 dňový pobyt (obr. 5).



Obr. 5. Zmena hodnôt ukazovateľa potenciálovej dostupnosti pohraničia z hľadiska strednodobého cestovného ruchu

Zdroj: Więckowski, M. et al. (2012)

V súčasnosti je z hľadiska strednodobého cestovného ruchu lepšie dostupná západná časť pohraničia, pričom v smere na východ sa jej hodnoty postupne znižujú. V prípade realizácie všetkých plánovaných investícií do siete diaľnic a rýchlostných ciest dôjde k zlepšeniu potenciálovej dostupnosti na celom území pohraničia. Naďalej bude však lepšie dostupná západná časť pohraničia. Najväčšie zlepšenie dostupnosti sa však dosiahne vo východnej časti na poľskej strane pohraničia, kde v súčasnosti chýbajú diaľnice a rýchlostné cesty. Ak porovnáme poľskú a slovenskú stranu pohraničia, z realizovaných investícií budú mať väčší prospech regióny na slovenskej strane pohraničia, hlavne región Liptova.

ZÁVER

Cieľom príspevku bolo predstaviť niekoľko príkladov hodnotenia dopravnej dostupnosti poľsko-slovenského pohraničia verejnou hromadnou a individuálnou dopravou. Dostupnosť jednotlivých regiónov a stredísk cestovného ruchu verejnou dopravou je podstatne lepšia z územia príslušného štátu (slovenskej časti z územia Slovenska a analogicky v prípade Poľska). Aj keď v pohraničí existujú niektoré menej zaľudnené oblasti, ktoré sú verejnou dopravou veľmi slabo obsluhované. Ako príklad hodnotenia dostupnosti verejnou dopravou boli v príspevku analyzované priame vlakové prepojenia z vybraných stredísk v slovensko-poľskom pohraničí, ktoré poukazujú na lepšiu dostupnosť slovenskej časti pohraničia železničnou dopravou. Pravidelná verejná doprava medzi Slovenskom a Poľskom prakticky neexistuje a návštevníci druhej strany pohraničia sú preto odkázaní na využitie individuálnej dopravy, hlavne automobilovej. Ako vybrané príklady analýzy časovej dostupnosti individuálnou dopravou boli v príspevku predstavené využitie izochrón a analýza zmien potenciálovej dostupnosti z hľadiska strednodobého cestovného ruchu. Na základe analýzy časovej dostupnosti pohraničia s využitím izochrón je možné zistiť rozsah oblastí s lepšou dostupnosťou pohraničia pozdĺž existujúcich diaľnic a ciest vyššej kategórie vedúcich do pohraničia (hlavne v smere do Bratislavy). Analýza potenciálovej dostupnosti poukazuje na možný vplyv investícií do výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na rozvoj cestovného ruchu v jednotlivých regiónoch pohraničia. Najväčší pozitívny vplyv zlepšenej dostupnosti by sa mal v budúcnosti prejavovať vo východnej časti pohraničia na poľskej strane a v regióne Liptova na slovenskej strane pohraničia.

Príspevok vznikol v rámci riešenia projektu č. 2/0086/12 Endogénny potenciál a exogénne faktory lokálneho a regionálneho rozvoja Slovenska financovaného grantovou agentúrou VEGA a v rámci riešenia projektu INFRAREGTUR (č. WTSL.02.01.00-14-087/08-12), ktorý bol spolufinancovaný Európskou úniou z prostriedkov Európskeho fondu regionálneho rozvoja a štátnym rozpočtom SR v rámci Programu cezhraničnej spolupráce Poľsko – Slovenská republika 2007-2013.

LITERATÚRA

EU transport in figures, Statistical Pocketbook 2012 (2012) Publications Office of the European Union, Luxembourg.

Guzik, R., Kolos, A. (2003) Evolution of accessibility in Carpathian spa resorts between 1938 and 2000. In: Kurek, W. (ed.) Issues of tourism and health resort management, Prace geograficzne, 111, pp. 356-368.

Horňák, M., Pšenka, T. (2013) Verejná doprava ako indikátor medzisídelských väzieb medzi mestami Slovenska. Geografický časopis, 65, 2, pp. 119-140.

Komornicki, T., Śleszyński, P., Rosik, P., Pomianowski, W. (2010) Dostępność przestrzenna jako przesłanka kształtowania polskiej polityki transportowej, Biuletyn KPZK PAN, 241, IGiPZ PAN, Warszawa.

Michniak, D. (2008) Medzinárodné väzby jednotlivých okresov Slovenska na báze priamych dopravných prepojení. Geografický časopis, 60, 1, pp. 45-61.

Michniak, D. (2009) Dostupnosť vybraných turistických stredísk v regióne Tatier. In: Andráško, I., Ira, V., Kallabová, E. (eds.), Regionálne štruktúry ČR a SR: časové a priestorové zmeny. Geografický ústav SAV, Bratislava, pp. 44-49.

Rosik, P. (2012) Dostępność lądowa przestrzeni Polski w wymiarze europejskim. Prace Geograficzne 233, Warszawa, IGiPZ PAN.

Székely, V. (2004) Priame dopravné prepojenia okresných miest Slovenska. Prace komisji geografii komunikacji PTG, 10, pp. 281-302.

Székely, V. (2008) Priame dopravné prepojenia ako indikátor kvality života: príklad bývalých okresných miest Slovenska. In: Ira, V. (ed.) Ľudia, geografické prostredie a kvalita života : Geographia Slovaca 25. Bratislava (Geografický ústav SAV), pp. 63-83.

Tourism Statistics in the European Statistical System – 2008 data (2010) Publications Office of the European Union, Luxembourg.

Więckowski, M., Michniak, D., Bednarek-Szczepańska, M., Chrenka, B., Ira, V., Komornicki, T., Rosik, P., Stępnia, M., Székely, V., Śleszyński, P., Świątek, D., Wiśniewski, R. (2012) Polsko-slovenské pohraničie z hľadiska dopravnej dostupnosti a rozvoja cestovného ruchu. Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk, Varšava, Geografický ústav SAV, Bratislava.