

**SLOVENSKÁ POĽNOHOSPODÁRSKA UNIVERZITA V
NITRE
FAKULTA EURÓPSKÝCH ŠTÚDIÍ A REGIONÁLNEHO
ROZVOJA**

2119085

**SPÁDOVOŠŤ VIDIECKYCH OBCÍ DO CENTIER
OBSLUŽNEJ VYBAVENOSTI OKRESU KOMÁRNO**

2010

Miroslava Hošťáková, Bc.

**SLOVENSKÁ POĽNOHOSPODÁRSKA UNIVERZITA V
NITRE
FAKULTA EURÓPSKYCH ŠTÚDIÍ A REGIONÁLNEHO
ROZVOJA**

**SPÁDOVOŠŤ VIDIECKYCH OBCÍ DO CENTIER
OBSLUŽNEJ VYBAVENOSTI OKRESU KOMÁRNO**

Diplomová práca

Študijný program:	Regionálny rozvoj
Študijný odbor:	3.3.5 Verejná správa a regionálny rozvoj
Školiace pracovisko:	Katedra regionálneho rozvoja
Školiteľ:	Marcela Chreneková, Ing.

Nitra 2010

Miroslava Hošťáková, Bc.

Čestné vyhlásenie

Podpísaná Miroslava Hošťáková vyhlasujem, že som záverečnú prácu na tému „Spádovosť vidieckych obcí do centier obslužnej vybavenosti okresu Komárno“ vypracovala samostatne s použitím uvedenej literatúry. Diplomová práca bezprostredne nadväzuje na tému bakalárskej práce „Vybavenosť vidieckych sídiel osobnou hromadnou dopravou v okrese Komárno.“

Som si vedomá zákonných dôsledkov v prípade, ak uvedené údaje nie sú pravdivé.

V Nitre 28. apríla 2010

Miroslava Hošťáková

Pod'akovanie

Touto cestou vyslovujem pod'akovanie pani Ing. Marcele Chrenekovej za pomoc, odborné vedenie, cenné rady a pripomienky pri vypracovaní mojej diplomovej práce.

Abstrakt

Kvalita života a spokojnosť obyvateľov využívajúcich osobnú hromadnú dopravu závisí od dopravnej obslužnosti územia.

Cieľom diplomovej práce bolo zhodnotiť súčasný stav vybavenosti deviatich vybraných obcí okresu Komárno osobnou hromadnou dopravou a tiež skúmať spádovosť vidieckych obcí do centier obslužnej vybavenosti a to pomocou vykonaného dotazníkového prieskumu na 7 % obyvateľstva vybraných obcí.

Pri skúmaní vybavenosti obcí osobnou hromadnou dopravou sme sa zamerali na nasledovné oblasti: veľkosť obcí odvíjajúca sa od počtu obyvateľov vo vybraných vidieckych obciach okresu Komárno, počet spojov v obciach, vzdialenosť obcí od okresného mesta.

Dotazníkovým prieskumom boli sledované nasledovné oblasti: druhy dopravy využívané respondentmi, vekové zloženie respondentov, účely, za ktorými respondenti cestujú, spokojnosť a nespokojnosť respondentov s počtom spojov, nedostatočnosť spojov z časového hľadiska a miesta dochádzky respondentov.

Na základe zistení možno skonštatovať, že vzťah medzi počtom obyvateľov v obciach a priemerným počtom spojov sa potvrdil iba v kategórii stredných obcí.

Najvyšší počet občanov využíva autobusovú osobnú hromadnú dopravu, potvrdil sa náš predpoklad, že čím je obec väčšia, tým vyšší počet respondentov využíva osobnú hromadnú dopravu. Občania využívajú osobnú hromadnú dopravu najviac pri cestovaní za službami zdravotnej starostlivosti.

Nespokojnosť občanov s počtom spojov je 34,97 %- ná. Spoje sú nedostatočné najmä v poobedňajších hodinách.

Diplomová práca a údaje v nej uvedené môžu napomôcť pri prispôbovaní počtu a času spojov hromadnej dopravy potrebám obyvateľov.

Kľúčové slová: osobná hromadná doprava, dopravná vybavenosť, sociálna infraštruktúra, vidiecka obec.

Abstrakt

Die Lebensqualität, Zufriedenheit und Nutzung der Einwohner des persönlichen Massenverkehrs hängt ab von der Verkehrsqualität des Gebietes.

Ziel dieser Diplomarbeit war die Auswertung heutigen Standes der Ausstattung an neun ausgewählten Orten im Bezirk Komárno. Persönlicher Massenverkehr und auch Erforschung des Gefälles zwischen ländlichen Orten und größeren Ortschaften/Städten, mit Hilfe der Umfragedaten von 7 % der Einwohner der jeweils ausgewählten Ortschaften.

Bei der Erforschung von Ortschaften mit persönlichem Massenverkehr haben wir uns auf folgende Bereiche konzentriert: Grösse der Ortschaft in neun ausgewählten Ortschaften von Bezirk Komárno, die von Einwohnerzahl abgehend sind. Anzahl von Verkehrsverbindungen in die jeweilige Kreisstadt.

Umfragedaten waren folgende Bereiche analysiert werden: Verkehrsarten benützen von Respondenten, Alterszusammensetzung Respondenten, Zweck, weswegen die Respondenten reisen, Zufriedenheit und Unzufriedenheit Respondentet mit Zahl von Verkehrsverbindungen, Mangelhaftigkeit der Verkehrsverbindungen von zeitlicher Hinsicht und in welchen Ort die Respondenten reisen.

Auf Grund der Feststellung kann man den Zusammenhang zwischen Einwohnerzahl in Ortschaften und durchschnittliche Anzahl von Verkehrsverbindungen bewerten, welcher sich bestätigt in der Kategorie der mittleren Ortschaften.

Die höchste Anzahl von Einwohnern nützen massenhaften Busbetrieb. Unsere Erfordernis wurde bestätigt, je grösser die Ortschaft ist, umso grösser die Anzahl von Respondenten die die massenhaften Verkehrsverbindungen nützen.

Die Einwohner nützen massenhafte Verkehrsverbindungen bei der Anreise zu Krankenverpflegungsdiensten.

Die Unzufriedenheit der Einwohner mit der Anzahl der Verkehrsverbindungen liegt bei 34,97 %. Die Verkehrsverbindungen sind mangelhaft in den Nachmittagsstunden.

Die Diplomarbeit und die in ihr festgestellten Daten können zur Anpassung der Verkehrsverbindungsanzahl und der Verkehrsverbindungszeiten bzw. deren Bedarf der Einwohner helfen.

Schlüsselworte: Persönlicher Massenverkehr, Verkehrsausstattung, Sozialinfrastruktur, ländliche Ortschaften.

Obsah

Obsah.....	6
Zoznam skratiek a značiek.....	8
Úvod.....	9
1 Súčasný stav riešenej problematiky doma a v zahraničí.....	11
1.1 Charakteristika infraštruktúry.....	11
1.1.1 Charakteristika technickej infraštruktúry.....	12
1.1.2 Charakteristika sociálnej infraštruktúry.....	15
1.1.2.1 Byty.....	16
1.1.2.2 Obchod a služby.....	16
1.1.2.3 Školstvo a školské zariadenia.....	17
1.1.2.4 Zdravotníctvo a zdravotnícke zariadenia.....	17
1.1.2.5 Veda a výskum, zariadenia vedy a výskumu.....	18
1.1.2.6 Kultúra a kultúrne zariadenia.....	18
1.1.2.7 Športové a rekreačné zariadenia.....	19
1.2 Charakteristika dopravy.....	19
1.2.1 Dopravný systém.....	20
1.2.1.1 Osobná doprava.....	23
1.2.2 Dopravná obslužnosť.....	24
1.3 Vymedzenie pojmu región.....	25
1.3.1 Typy regiónov.....	27
1.4 Definovanie pojmu vidiek.....	29
1.5 Definovanie pojmu demografia.....	31
1.5.1 Obyvateľstvo.....	33
2 Cieľ práce.....	34
3 Materiál a metodika.....	35
4 Výsledky práce.....	40
4.1 Charakteristika okresu Komárno.....	40
4.1.1 Charakteristika dopravnej infraštruktúry okresu Komárno.....	41
4.1.2 Obce okresu Komárno.....	42
4.2 Vybavenosť vidieckych obcí okresu Komárno osobnou hromadnou dopravou.....	45
4.2.1 Autobusová doprava.....	45
4.2.2 Železničná doprava.....	49

4.3	Výstupy dotazníkového prieskumu o využívaní hromadnej dopravy a o spokojnosti obyvateľov s vybavenosťou obcí osobnou hromadnou dopravou.....	50
4.3.1	Druhy dopravy.....	50
4.3.2	Vekové zloženie.....	52
4.3.3	Účel cestovania.....	53
4.3.4	Počet spojov.....	55
4.3.4.1	Spokojnosť a nespokojnosť respondentov s počtom spojov.....	55
4.3.4.2	Nedostatočnosť spojov.....	61
4.3.5	Miesta dochádzky.....	63
4.4	Odporúčania a návrhy na využitie poznatkov.....	65
	Záver.....	68
	Zoznam použitej literatúry.....	71
	Prílohy.....	78

Zoznam skratiek a značiek

CP	Cestovný poriadok
SAD	Slovenská autobusová doprava
SR	Slovenská republika
ŠÚ NR	Pracovisko štatistického úradu v Nitre
ZÚJ	Základná územná jednotka

Úvod

Regióny a ich rozvoj ovplyvňuje množstvo rozmanitých faktorov. Infraštruktúra je jedným z nich. Od infraštruktúry závisí fungovanie ekonomiky regiónov a ich ekonomický rozvoj. Prostredníctvom infraštruktúry je región previazaný vo svojom vnútri a aj so svojim okolím.

Do infraštruktúry zahŕňame tak výrobné ako i nevýrobné odvetvia hospodárstva. Infraštruktúra zastrešuje dva hlavné podsystémy, ktorými sú technická a sociálna infraštruktúra.

Technická infraštruktúra predstavuje predovšetkým technické vybavenie a inžinierske siete. Je mimoriadne dôležitým rozvojovým faktorom. Dobre rozvinutá infraštruktúra môže pôsobiť veľmi pozitívne, stimulačne a podnecovať rozvoj daného územia, naproti tomu nedostatočne rozvinutá infraštruktúra brzdí jeho ďalší rozvoj. Pre uspokojovanie ľudských potrieb a pre kvalitu života obyvateľov je taktiež významná sociálna infraštruktúra a zariadenia sociálnej infraštruktúry.

Dopravu radíme medzi nevýrobné odvetvia. Zabezpečuje pohyb dopravných prostriedkov, presúvanie tovarov i osôb. Z tohto hľadiska členíme dopravu na osobnú a nákladnú. Osobnú dopravu ďalej členíme na individuálnu a hromadnú. Doprava je nevyhnutnou súčasťou života každého z nás, no zároveň má doprava aj negatívne vlastnosti, a to najmä negatívny vplyv na životné prostredie.

Diplomová práca je zameraná na sledovanie vybavenosti deviatich vybraných obcí okresu Komárno osobnou hromadnou dopravou. Sledovanie bolo uskutočnené prostredníctvom zisťovania počtu priamych spojov spájajúcich vybrané obce s tromi mestami okresu, a to Komáromom, Hurbanovom a Kolárovom. Práca je však zameraná i na prieskum spokojnosti obyvateľov využívajúcich prostriedky osobnej hromadnej dopravy vybraných obcí s počtom a dostatočnosťou spojov pri rôznych účeloch cestovania. Prieskum bol vykonaný dotazníkovou formou.

Mnoho ľudí každodenne využíva prostriedky osobnej hromadnej dopravy a z tohto pohľadu je pre nich dopravná obsluha a teda zabezpečenie primeranej dopravy dôležité. Obyvatelia využívajú prostriedky hromadnej dopravy z rôznych dôvodov, no najvýznamnejšími dôvodmi cestovania je cestovanie za prácou, do škôl, za službami zdravotnej starostlivosti, obchodnými službami a taktiež za kultúrou. Práve na tieto účely cestovania sme sa zamerali i v diplomovej práci a zisťovali sme, ktoré účely

cestovania nútia respondentov využívať prostriedky osobnej hromadnej dopravy a v akej miere. Dopravná obslužnosť by mala zabezpečovať uspokojenie prepravných potrieb obyvateľov.

Diplomovou prácou sme zisťovali, či sú prepravné potreby obyvateľov vybraných obcí uspokojené dopravnou vybavenosťou.

Rozoberali sme prispôsobenosť počtu spojov pripadajúcich na obec k počtu obyvateľov vybraných obcí a taktiež sme zisťovali, či sú podľa obyvateľov spoje dostatočné a či im vyhovujú časy premávky spojov.

Na základe zistení môžeme určiť, v ktorých obciach z analyzovaných obcí je dopyt po osobnej hromadnej doprave neuspokojený a teda kde by bolo treba spoje pridať. Tak by mohli zistené údaje pomôcť prispôbiť osobnú hromadnú dopravu potrebám a požiadavkám obyvateľov, čím by sa zvýšilo využívanie osobnej hromadnej dopravy.

1 Súčasný stav riešenej problematiky doma a v zahraničí

1.1 Charakteristika infraštruktúry

Jandourek (2001) píše, že pojem infraštruktúra (infra = dole, nízko a štruktúra = spôsob stavby, rozmiestnenie vybavenosti) znamená súhrn materiálnych (dopravná sieť, energie, zásobovanie) a nemateriálnych (kvalifikácia pracovných síl, sociálne služby, sociokultúrna klíma) predpokladov organizovanej výroby a poskytovania služieb, ktoré nie sú vytvárané samotnými podnikateľmi.

Rektořík (2002) uvádza, že infraštruktúra je súbor podmienok, ktoré zabezpečujú fungovanie ekonomiky. Je definovaná ako „spoločenský režijný kapitál“ a zahŕňa aj potrebné investície do odvetví podmieňujúcich ekonomický rozvoj. Patrí sem podstatná časť verejného sektoru, ktorá si vyžaduje úplnú alebo čiastočnú kontrolu samosprávnych a správnych orgánov.

Jurová (1999) za infraštruktúru považuje skupiny výrobných a nevýrobných odvetví národného hospodárstva zaisťujúcich obecné podmienky pre rozvoj ekonomiky. Obvykle ide o vybudovanie dopravných systémov, telekomunikácií, rozvoj energetických zdrojov, stavby škôl, zdravotníckych zariadení, bytovej výstavby. Infraštruktúra je nevyhnutná pre rozvoj ekonomiky štátu a obvykle musí byť budovaná v predstihu.

Wozniak - Góra (2000) považujú infraštruktúru za integrálnu súčasť priestorovej štruktúry regiónu, takže je do určitej miery faktorom fungovania jeho ekonomiky. Predstavuje všeobecne množstvo objektov a zariadení, ktoré sú lokalizované v danej oblasti.

Infraštruktúru rozdeľujú nasledovne:

- Technická infraštruktúra – pozostáva zo zariadení spojených okrem iného s kanalizáciou, dopravou, telekomunikáciami, odpadovým hospodárstvom.
- Ekonomická infraštruktúra – súvisí s obchodom, remeslami, gastronómiou, bankami, predajom poľnohospodárskych produktov.

- Sociálna infraštruktúra – tvoria ju zariadenia spojené s ochranou zdravia, kultúrou, vzdelávaním a rekreáciou v najširšom ponímaní.

Falt'an – Pašiak (2004) tvrdia, že infraštruktúru možno chápať ako základný spoločenský kapitál (social overhead capital), ktorý predstavuje rozsiahly súbor všeobecných podmienok potrebných pre priaznivý a sociálne, ekonomicky a enviromentálne vyvážený rozvoj.

Cheshire (2007) uvádza, že do regiónov sa má umiestňovať potrebná infraštruktúra, ale v prepojení s ďalšími podmienkami. Myslí si, že rovnaký recept na rozvoj sa nedá uplatniť vo viacerých regiónoch a územné plánovanie je potrebné modernizovať a prepojiť s vedeckým výskumom.

Podľa **Hamalovej** (1996) má infraštruktúra ako podsystem priestorovej ekonomickej štruktúry dvojaký význam. Jednak sa infraštruktúrou (osobitne technickou) otvára región svojmu okoliu a na druhej strane infraštruktúra je predpokladom dostupnosti regiónu pre svoje okolie.

1.1.1 Charakteristika technickej infraštruktúry

Medek (2002) píše, že technická infraštruktúra, ako sústava technických zariadení, začína v prírodnej sfére a v nej je i ukončená. Dostatočne vybudovaná technická infraštruktúra podporuje celkový ekonomický rozvoj.

S pojmom technickej infraštruktúry sa spájajú aj pojmy technické vybavenie a inžinierske siete. Úroveň a stav technickej infraštruktúry je vydrením a odzrkadlením civilizačnej úrovne spoločnosti.

Pri technickej infraštruktúre posudzujeme najmä dopravnú sieť, energetickú sieť, vodohospodárske siete a odpadové hospodárstvo, telekomunikácie.

Buček (2006) definuje technickú infraštruktúru ako závažný a veľmi rozsiahly členený rozmiestňovací a rozvojový faktor, pričom treba mať na zreteli, že ona samotná je predmetom rozmiestňovania, napríklad dopravná sieť, energetická, vodovodná a pod.

Vavřinčík (1997) uvádza členenie technickej infraštruktúry na:

- dopravu,
- spoje,
- energetiku,
- vodné hospodárstvo.

Belajová - Fáziková (2004) rozdeľujú z pohľadu regionálnej ekonomiky infraštruktúru na technickú a sociálnu. Do technickej infraštruktúry zaraďujú :

- dopravné siete,
- energetické siete,
- vodovody a siete,
- telekomunikačné siete,
- odpadové hospodárstvo,
- administratívno – správne zariadenia,
- sociálne zariadenia

a ďalej píšú, že nakoľko sa zariadenia technickej infraštruktúry vyznačujú dlhou životnosťou, je potrebné racionálne ich projektovať a realizovať. Sú vysoko investične náročné, financujú sa prevažne z verejných zdrojov a preto úroveň a dynamika ich rozvoja je závislá od uvoľňovania verejných zdrojov na ich rozvoj.

Rattaj (1997) vymedzuje tieto oblasti technickej infraštruktúry:

- komunikácie a spoje s okolitým svetom,
- vodovod, kanalizácia, odpadové hospodárstvo,
- energetické siete ako je zásobovanie elektrinou, plynom, teplom.

Podľa **Tvrdoňa** (1995) sa technická infraštruktúra rozdeľuje na:

- a) *Dopravná sieť* – priestorové rozloženie výroby, obyvateľstva, zariadení, sociálnej infraštruktúry si vyžaduje prekonávať určitú vzdialenosť.
- b) *Energetická sieť* – patrí sem elektrická energia, tepelná energia, plyn – zabezpečenie energie sa uskutočňuje prostredníctvom siete energetických zariadení.
- c) *Vodné zdroje* – významný faktor pre rozvoj, náklady na ich získanie, úpravu, a odvod požitej vody značne stúpajú.

Ako píše **Buček** (1992), k aglomeračným výhodám, ktoré priťahujú činnosti a najmä priemysel do väčších centier, je získanie externých úspor využívaním technického vybavenia územia (zariadení tzv. technickej infraštruktúry). Vedľa priameho vybavenia veľkých centier zariadeniami technickej infraštruktúry je k aglomeračným výhodám nutné počítať i situovanie týchto centier na hlavných dopravných a energetických ťahoch, ktoré v porovnaní s menšími sídelnými útvarmi umožňujú hlavne zníženie prepravnej doby na veľké vzdialenosti.

Ako píše **Hamalová** (1996), odvetvia technickej infraštruktúry sú špecifické tým, že sú technicky nedeliteľné a navyše podmienkou rozvoja územia je, aby bol vybudovaný celý komplex ich odvetví: (dopravy, ciest, spojov, prístavov, energetiky, skladového hospodárstva, vodného hospodárstva a pod.)

Infraštruktúra môže pôsobiť tak stimulačne ako aj v prípade nedostatočnosti destimulačne, na rozvoj regiónov.

Tvrdoň – Hamalová - Žárska (1995) definujú technickú infraštruktúru ako závažný a veľmi rozsiahle členený rozmiestňovací a rozvojový faktor.

Špecifickými znakmi technickej infraštruktúry sú podľa autorov:

- kapacity technickej infraštruktúry majú malú mobilitu ako aj malú flexibilitu prispôsobenia sa novým podmienkam,
- technická infraštruktúra vytvára všeobecné produkčné a spotrebné podmienky, jej výkony neuspokojujú špeciálnu potrebu, ale aj obyčajne slúžia firmám a obyvateľstvu súčasne,
- výkony infraštruktúry musia byť v každom čase k dispozícii, mali by pokrývať denné, prípadne ročné špičky nárokov, inak sú limitujúcim faktorom, pretože výkony infraštruktúry nemožno ukladať do zásoby,
- závažným znakom je jej komplexnosť, činnosti ktoré rozmiestňujeme ako i obyvateľstvo potrebuje v podstate všetky jej výkony, pravda v rôznej kombinácii, často je efektívnosť produkcie ohrozená, keď chýba jeden prvok infraštruktúry,
- zariadenia infraštruktúry sa vyznačujú dlhou životnosťou, čo je dané vysokým podielom stavebných častí.

1.1.2 Charakteristika sociálnej infraštruktúry

Dubecová (2000) tvrdí, že sociálna infraštruktúra zastáva významné miesto v uspokojovaní základných a ostatných potrieb obyvateľstva.

Hamalová - Steiner Papánek (2007) uvádzajú, že poslaním sociálnej infraštruktúry je poskytovať základné služby domácnostiam a tým zvyšovať kvalitu života občanov.

Rektořík (2002) zahŕňa do sociálnej infraštruktúry sociálne služby a aktivity všetkých odvetví rozvoja človeka, bývanie, obchodné siete a siete verejnej správy.

Falt'an - Pašiak (2004) píše, že vybavenosť sociálnou infraštruktúrou vyjadruje kvantitatívne aspekty saturácie územia vybranými prvkami sociálnej infraštruktúry (zdravotníctvo, sociálna starostlivosť,...), ktoré vytvárajú časť rozvojových podmienok regiónov a následne podmienky pre možné zvyšovanie úrovne kvality života.

Belajová - Fáziková (2004) zaraďujú do sociálnej infraštruktúry:

- byty,
- zariadenia obchodu a stravovania,
- školské zariadenia,
- zdravotnícke zariadenia,
- vedecké, výskumné a projektové zariadenia,
- kultúrne zariadenia,
- rekreačné a športové zariadenia.

Tvrdoň (1995) uvádza, že sociálna infraštruktúra má významné miesto v uspokojovaní potrieb obyvateľstva. Do týchto činností zaraďuje bývanie, kultúrno-spoločenské činnosti, rozličné druhy vybavenia regiónov a zotavovacie činnosti.

Špecifiká rozmiestnenia zariadení sociálnej infraštruktúry definuje autor takto:

- úzko súvisia s rozmiestnením obyvateľstva a územnou viazanosťou na sídelnú štruktúru,
- na niektoré zariadenia má značný vplyv rozmiestnenie a rozvoj výroby,

- administratívno-územné členenie pôsobí na ich rozmiestnenie nielen ako inštitucionálny faktor, ale ovplyvňuje aj dimenzovanie zariadení čo do veľkosti, okruhu používateľov a pod.,
- prírodné faktory pôsobia na rozmiestňovanie tých zariadení, ktoré sú priamo viazané na prírodné zdroje, napr. kúpele, odborné školy, zariadenia cestovného ruchu a pod..

1.1.2.1 Byty

Mládek (2006) považuje bývanie za jednu zo základných ľudských potrieb. Úroveň bývania súvisí s celkovým vývojom sociálnoekonomickej situácie obyvateľstva tak na mikro, ako aj na makroúrovni, s demografickým vývojom, t.j. s počtom obyvateľstva, jeho štruktúrou a rozmiestnením. Bývanie má vplyv aj na reprodukciu pracovných síl a súvisí aj s celkovým životným štýlom a životnou úrovňou obyvateľov.

Krebs (1997) všeobecne definuje bývanie ako súbor činností, ktoré súvisia s užívaním obydľia. Preto obydľie je chápané ako priestor chránený pred nepriaznivými vplyvmi prírody, nežiaducimi kontaktmi s ľuďmi a negatívnymi dôsledkami civilizácie.

Obydľia pre domácnosti sú tvorené predovšetkým bytmi, ktoré je možno definovať ako miestnosť, alebo skupinu miestností a ich príslušenstvo určené na bývanie.

1.1.2.2 Obchod a služby

Duben – Jírová - Sova (1987) sú presvedčení, že aj služby platené obyvateľom prispievajú vo veľkej miere k vytváraniu priaznivých životných podmienok obyvateľstva. Umožňujú zvyšovať celkový fond voľného času, vytvárajú podmienky pre jeho racionálne využívanie v smere rozvoja osobnosti a sebarealizácie človeka a to tak, že preberajú vykonávanie vlastnosti spotrebných predmetov, predlžovať ich životaschopnosť a tým uchovávať vytvorené a spoločenské bohatstvo. Koncentrácia a špecializácia týchto zariadení je priamo spojená s ich racionálnou dostupnosťou a minimalizáciu stratových časov pri využívaní zariadení sociálnej infraštruktúry.

1.1.2.3 Školstvo a školské zariadenia

Krebs (1997) tvrdí, že pre rozvoj každej spoločnosti má vzdelanie strategický význam. Spočíva hlavne v tom, že vzdelaním človek získava schopnosti k výkonu profesie, dispozície pre ďalšie vzdelávanie, sebavzdelávanie a absorbovanie nových vedeckých a odborných poznatkov.

Majlingová (2002) píše, že získavaním nových vedomostí, poznatkov, zručností a návykov sa vytvárajú človeku podmienky, aby sa správne orientoval v stále zložitejších spoločenských procesoch a uplatnil svoj intelekt na vykonávanie a urýchlenie zmien v ekonomike, technike, umení, kultúre a vôbec v rozvoji spoločnosti.

Získavanie vzdelania umožňuje formovať osobnosť človeka, rast duševného rozhl'adu, kultivovať ľudské schopnosti a vedie k rozvoju človeka vôbec.

Štruktúru vzdelávacieho systému v SR tvoria:

- predškolské vzdelávanie zabezpečované materskými školami,
- základné vzdelávanie zabezpečované základnými školami, ktorých štruktúra na Slovensku je nasledovná: základné školy sú deväťročné a členia sa na dva stupne:
 - 1.stupeň (1. - 4. ročník)
 - 2 stupeň (5. - 9. ročník)
- stredné školstvo zabezpečované strednými školami. V strednom školstve sa uplatňujú tieto druhy škôl: gymnáziá, stredné odborné školy a stredné odborné učilištia a učilištia.
- vysoké školstvo.

1.1.2.4 Zdravotníctvo a zdravotnícke zariadenia

Podľa **Krebsa** (1997) je zdravie špecifickou hodnotou, ktorá sama o sebe nemá povahu hmotného statku, nemá vlastnosti tovaru, nemá a nemôže byť predmetom kúpy a predaja. Zdravie je určitá kvalita telesného, duchovného a sociálneho statku človeka.

Ako píše **Majlingová** (2002), zdravotníctvo je široký pojem, ktorý v sebe zahŕňa nielen ochranu zdravia a s ňou spojené činnosti (teda zdravotnícke služby), ale aj inštitúcie

a zariadenia ako školstvo, veda, výroba či distribúcia zdravotníckych výrobkov. Zdravotníctvo je teda akousi odbornou stránkou starostlivosti o zdravie, kde jeho najvyššou prioritou je poskytovať odbornú zdravotnú starostlivosť.

Národné centrum zdravotníckych informácií v publikácii Zdravotníckej ročenky Slovenskej republiky 2008 uvádza nasledovné druhy zdravotníckych zariadení: ambulantná zdravotná starostlivosť, ústavná zdravotná starostlivosť, lekárska starostlivosť, ostatné. (<http://data.nczisk.sk>)

1.1.2.5 Veda a výskum, zariadenia vedy a výskumu

Ústredný portál verejnej správy definuje rozvoj vedy a výskumu ako jednou z najlepších investícií. Veda a výskum je v súčasnosti v značnej miere financovaná súkromnými zdrojmi, nevyhnutná je však i podpora štátu. Výskum je systematická tvorivá činnosť uskutočňovaná v oblasti vedy a techniky pre potreby spoločnosti a v záujme rozvoja poznania. (<https://upvs.sk>)

Podľa Majlingovej (2002) v súvislosti s rozvojom vedy a výskumu sú vlády jednotlivých krajín nútené maximálne podporovať ich rozvoj, pretože veda a výskum sa stáva bezprostrednou výrobnou silou.

Vedecký výskum sa na Slovenku rozvíja na pôde:

- Slovenskej akadémie vied (SAV),
- na jednotlivých vysokých školách,
- v podnikových a rezortných výskumných ústavoch,
- v spoločenských dobrovoľných združeniach.

1.1.2.6 Kultúra a kultúrne zariadenia

Podľa **Majlingovej** (2002) kultúra predstavuje celistvý vnútorne členený systém spoločenských a individuálnych činností a aktivít zameraný a vychádzajúci v širšom slova zmysle z potrieb spoločenského rozvoja vo forme zhmotnených a duchovných statkov prelínajúci sa do viacerých odvetví a oblastí spoločenského života (veda, školstvo, ochrana a tvorba životného prostredia a iné).

Z hľadiska užšieho vymedzenia chápe kultúru ako špecifické odvetvie kultúrnych aktivít so zreteľnou profiláciou v rámci konkrétnych subsystémov: umenie (výtvarné, dramatické, literárne, filmové, hudobné a iné), osвета, masmédiá, múzejníctvo, pamiatky, ochrana kultúrneho, historického a prírodného dedičstva.

Moravčíková - Kučírková (2003) tvrdia, že vo vidieckej komunite kultúrne poslanie plnia najmä kultúrne zariadenia v obci a to kultúrny dom, knižnica prípadne kino. Moderný vidiek by mal spĺňať aj sociokultúrnu funkciu – udržiavanie a rozvoj kultúrnych hodnôt a tradícií v nadväznosti na tie, ktoré môžu napomáhať pri riešení súčasných spoločenských problémov.

1.1.2.7 Športové a rekreačné zariadenia

Tvrdoň – Hamalová - Žárska (1995) uvádzajú, že zotavovacie činnosti sú v jednotlivých regiónoch zastúpené diferencovane, pokiaľ ide o šírku poskytovaných služieb ako i poskytovaných foriem. Každodenné formy zotavenia by malo zabezpečovať miesto bydliska (sídlo), ostatné sa sústreďujú v prírodnom prostredí mimo sídla. Na úrovni regiónu je potrebné vytvárať podmienky pre poskytovanie služieb v rámci víkendovej formy zotavenia, ktorá by mala byť lokalizovaná v okruhu maximálne 60 km od sídla bývania. Dlhodobé formy zotavenia sa sústreďujú vo vybraných regiónoch s prevládajúcou funkciou liečenia a zotavenia.

Majlingová (2002) za základné zložky telesnej kultúry považuje : telesnú kultúru, šport, turistiku a pohybovú rekreáciu.

Športové zariadenia člení na jednoduché zariadenia (typu fitness centrum), polyfunkčné objekty, monofunkčné plavárne, zimné štadióny, telocvične, monofunkčné športové haly.

1.2 Charakteristika dopravy

Dicová - Ondruš (2010) radia dopravu k základným odvetviám, ktoré výrazne ovplyvňujú sociálno – ekonomický rozvoj a rast životnej úrovne. Patrí medzi jeden z kľúčových faktorov rozvoja každej spoločnosti, pričom sama o sebe nie je cieľom, ale

prostriedkom hospodárskeho rozvoja a predpokladom k dosiahnutiu sociálnej a regionálnej súdržnosti.

Hollarek - Kušnierová (1996) uvádzajú, že doprava zabezpečuje spojenie základných funkcií v území (bývanie, práca, regenerácia - služby) a preto tu treba hľadať jej zákonitosti. Od spôsobu a intenzity využitia jednotlivých častí územia, ich vzájomných interakcií závisí aj potreba a intenzita ich dopravného spojenia.

Jurová (1999) definuje dopravu ako súhrn všetkých činností, ktorými sa uskutočňuje pohyb dopravných prostriedkov po dopravných cestách a premiestňovanie materiálu alebo osôb dopravnými prostriedkami alebo zariadeniami.

Burčiaková - Jakubčeková (2009) chápu dopravu ako cieľavedomú činnosť, ktorá presúva osoby, rôzne predmety pomocou určitých prostriedkov po danej dráhe, trase z miesta na miesto. Každá preprava, či už osobná alebo nákladná, má potrebný prostriedok na dopravu. Tieto prostriedky sú automobily, vlaky, lietadla. Pri špeciálnej ide o dopravu napr. informácií, dát.

Majerník (2005) píše, že doprava je nevyhnutnou súčasťou všetkých výrobných aj nevýrobných procesov, pretože zabezpečuje materiálový tok a transport človeka. Patrí medzi nevýrobné odvetvia priemyslu a je charakterizovaná veľkou spotrebou energie získanou hlavne z fosílnych palív, potrebou dopravných prostriedkov a dopravných trás a veľkého počtu pracovných síl. Odvetvie dopravy ako celok, pôsobí negatívne na všetky zložky životného prostredia (ovzdušie, voda, pôda, fauna, flóra).

1.2.1 Dopravný systém

Ako píše **Ivanička** (1987), doprava zahrňuje činnosť, ktorá umožňuje premiestňovať osoby a tovar. Spoje obstarávajú odosielanie a prijímanie správ a informácií, bez dopravy a spojov nie je možná moderná výroba. Dodávky surovín na miesta spracovania a odvoz hotových výrobkov spotrebiteľom sa nemôže uskutočniť bez dopravných prostriedkov, ciest a zariadení.

Autor člení dopravu na:

- *železničnú dopravu* – tratí svoje prednosti tam, kde ide o malú prepravu a kde sa prejavujú jej nevýhody vyplývajúce z viazanosti na koľajnice. Nadobúda na význame tam, kde sú stabilné prepravné smery a masová preprava nákladov alebo osôb.
- *cestná automobilová doprava* – má univerzálnejší charakter ako železničná doprava, lebo umožňuje pohyb k bydliskám ľudí. Prevzala hlavnú úlohu v mestskej preprave osôb v mestách strednej veľkosti a malých mestách.
- *lodná doprava* – sa rozdeľuje na námornú dopravu (v súčasnosti má význam najmä pri preprave nákladov) a vnútro kontinentálnu lodnú dopravu (plavba po splavných riekach, jazerách a kanáloch je výhodná pre nákladné lode, ktoré prevážajú mäsové produkty).
- *letecká doprava* – vyznačuje sa sústavným kvantitatívnym a kvalitatívnym rastom. Význam leteckej dopravy súvisí s celkovým hospodárskym rozvojom štátov a ich územným charakterom. Prešla od balónov cez vrtuľové lietadlá k reaktívnym lietadlám, k nadzvukovým lietadlám až k raketoplánom. Jej význam v osobnej a nákladnej doprave sústavne rastie.
- *potrubná doprava* – rozvoj potrubnej dopravy súvisí s rozvojom ťažby ropy a zemného plynu.

Tvrdoň – Hamalová - Žárska (1995) píše, že dopravná sieť tvorí významnú skupinu zariadení. Priestorové rozloženie výroby, obyvateľstva, zariadení sociálnej infraštruktúry vyžaduje prekonávať vzdialenosť. Doprava sa preto od začiatkov priestorovej teórie považuje za závažný faktor lokalizácie ekonomických aktivít a dopravného rozvoja. Základným problémom budovania dopravnej siete (ako aj mnohých iných infraštruktúrnych zariadení) je ich veľká fyzická zotrvačnosť, na druhej strane ich veľká menlivosť.

Rozvoj dopravy umožňuje rozvíjať a vťahovať do hospodárskeho rozvoja i odľahlejšie regióny a prispieva k sociálno-ekonomickému uspokojovaniu potrieb obyvateľstva prílišných regiónov. Rozvoj dopravy taktiež umožňuje zabezpečovať dominujúcu tendenciu – koncentráciu výroby, prepravu pracovníkov a substrátov do priemyselných uzlov a tým vytvára predpoklady na uplatňovanie technického pokroku a zvyšuje efektívnosť výroby.

Podľa **Bučeka** (1992) je dôležité skúmať celkovú dopravno-geografickú polohu regiónu, úlohu dopravy v ekonomickej štruktúre regiónu a vnútrooblastné rozdiely.

Ďalej je dôležité priestorové usporiadanie dopravných sietí, rozmiestňovanie dopravných uzlov i ďalších dopravných zariadení (dĺžka, hustota, technické vybavenie, opravárenská základňa), ako aj rozmiestnenie a počet dopravných prostriedkov.

Zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v § 1 uvádza, že pozemné komunikácie sa rozdeľujú podľa dopravného významu, určenia a technického vybavenia na :

- diaľnice,
- cesty,
- miestne komunikácie,
- účelové komunikácie.

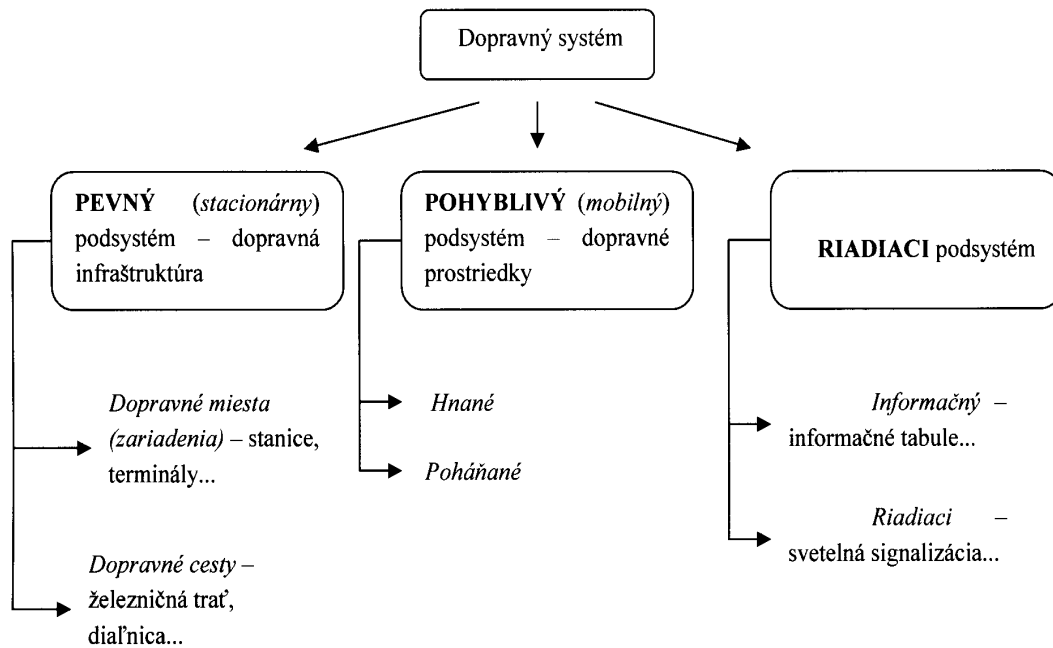
Pozemnú komunikáciu tvorí cestné teleso a jej súčasti. Cestné teleso je ohraničené vonkajšími hranicami priekop, rigolov, násypov a zárezov svahov, zárubných a obkladových múrov, päťou oporných múrov a pri miestnych komunikáciách pol metra za zvýšenými obrubami chodníkov alebo zelených pásov.

Súčasťou diaľnic, ciest a miestnych komunikácií sú všetky zariadenia, stavby, objekty a diela, ktoré sú potrebné pre úplnosť, na zabezpečenie a ochranu diaľnic, ciest a miestnych komunikácií a na zaistenie bezpečnej, rýchlej, plynulej a hospodárnej premávky na nich.

Burčiaková - Jakubčeková (2009) teóriu dopravných systémov charakterizujú ako vednú disciplínu, skúmajúcu všeobecné a špecifické zákonitosti pohybov daných objektov po dopravných sieťach.

Každý dopravný systém sa skladá z: pevného, pohyblivého a riadiaceho podsystemu.

Podsystemy dopravného systému



Zdroj: Burčiaková M., Jakubčeková J. 2009. Aktuálny pohľad na súčasný stav teórie dopravného systému. In *Logistický monitor* [online], 2009. [cit. 2009-10-8]. Dostupné na: < <http://www.logistickymonitor.sk/en/images/prispevky/sucasny-stav-teorie.pdf>>. ISSN 1336-5851.

1.2.1.1 Osobná doprava

Podľa **Lokšovej** (2008) na osobnej hromadnej doprave, ktorá musí zabezpečovať všetky nutné prepravné požiadavky, závisí naplnenie základných funkcií a činností osídleného územia a mesta. V podmienkach rastúcich prepravných požiadaviek a nárokov na rozvoj oblastí a miest, predovšetkým zachovania a zlepšenia životného prostredia, vystupuje do popredia osobitne dôrazne naliehavosť dobrej koordinácie všetkých činností v celom dopravnom systéme.

Vonka (2001) delia osobnú dopravu do dvoch základných skupín, a to na dopravu hromadnú a dopravu individuálnu.

Preprava osôb je nutným dôsledkom priestorového rozdelenia činností i dôsledkom osvojenia, využívania a tvorby osídleného prostredia. Prostredníctvom osobnej dopravy sa realizujú životne dôležité komunikačné vzťahy, vznikajúce vzájomným pôsobením faktorov bývania, práce, nákupov, vzdelania, odpočinku, kultúry a telovýchovy. Tieto faktory sú považované tiež za zdroje a ciele premiestňovania obyvateľov.

1.2.2 Dopravná obslužnosť

Zákon č. 164/1996 Zb. o dráhach uvádza v § 30b) základnú definíciu dopravnej obslužnosti územia. Základnou dopravnou obslužnosťou územného obvodu kraja je zabezpečenie primeranej dopravy počas všetkých dní v týždni z dôvodu verejného záujmu, predovšetkým do zamestnania, škôl, úradov, zdravotníckych zariadení poskytujúcich základnú zdravotnú starostlivosť, vrátane dopravy späť.

Zákon č. 168/1996 Z.z. NR SR o cestnej doprave definuje v § 14 a) dopravnú obslužnosť. Dopravnou obslužnosťou sa rozumie vytvorenie ponuky prepravných výkonov v pravidelnej autobusovej doprave na uspokojovanie prepravných potrieb obyvateľov žijúcich na území samosprávneho kraja alebo na území obce, ktorá zodpovedá dopytu cestujúcich vzhľadom na frekvenciu, presnosť a pravidelnosť spojov, možnosť prestupu, vzdialenosť k zastávkam, bezpečnosť, výbavu a čistotu autobusov, tarifu pre jednotlivé skupiny obyvateľov, ako aj na prístup k informáciám dôležitým pre cestovanie.

Surovec (2006) uvádza, že dopravnou obslužnosťou sa rozumie vytvorenie ponuky dopravných výkonov v autobusovej a osobnej železničnej doprave, ktorá zodpovedá dopytu cestujúcich vzhľadom na vedenie liniek, frekvenciu spojov, možnosť prestupu, vzdialenosť k zastávkam, tarifu pre jednotlivé skupiny obyvateľov, ako aj na prístup k informáciám dôležitým pre cestovanie.

Autor píše, že definície dopravnej obslužnosti v zákone č. 168/1996 Z. z. o cestnej doprave a v zákone č. 164/1996 Z. z. o dráhach v znení neskorších predpisov je veľmi všeobecná. Má charakter služby obyvateľstvu, ktorej ťažisková úloha spočíva v uspokojovaní jeho každodenných požiadaviek na prepravu a uspokojovanie jeho ďalších osobných a spoločenských potrieb.

Kendra (2008) uvádza, že komplexná dopravná obslužnosť územia zahŕňa uspokojovanie prepravných potrieb obyvateľov a podnikateľských subjektov v danom území, teda prepravu osôb aj tovarov.

1.3 Vymedzenie pojmu región

Lauko (1990) považuje región za zložitý dynamický priestorový systém, ktorý vznikol na zemskom povrchu na základe interakcie prírodných a socioekonomických javov.

Dubecová (2000) uvádza, že počiatočná definícia regiónu bola použitá v geografii, ktorá predstavuje statický pohľad na priestor a vysvetľuje ho ako súhrn fyzikálno-prírodných daností nachádzajúcich sa na určitom teritóriu.

Podľa **Hamalovej** (1996) geografia vychádza z tézy, že povrch zeme je možné rozdeliť na územia s osobitným charakterom. Región sa chápe ako geograficky ohraničené územie, ktoré sa od ostatných odlišuje súborom prírodných daností, štruktúrou obyvateľstva, štruktúrou ekonomiky a pod. Vo všeobecnom poňatí sa región chápe ako geograficky ohraničená územná jednotka podľa určitých kritérií. Ak v postavení prioritných vystupujú sociálne kritériá, možno potom pod regiónom chápať územnú jednotku, v ktorej sa odohrávajú základné životné funkcie obyvateľstva: práca, bývanie, vzdelávanie, záujmová aktivita, zdravotnícke a sociálne zabezpečenie a iné. Urbanistický región je definovaný ako hierarchicky štruktúrovaný systém miest, ktoré s ohľadom na svoje postavenie plnia v regióne rozmanité sídelné funkcie.

Zákon č. 503/2001 Z. z. o podpore regionálneho rozvoja v § 2 definuje región ako územne vytvorený priestor na tvorbu a uskutočňovanie regionálnej a štrukturálnej politiky na úrovni druhého alebo tretieho stupňa podľa klasifikácie štatistických územných jednotiek.

Gecíková (2006) píše, že v regióne si obyvateľstvo uspokojuje svoje najzákladnejšie potreby vytvárajúce kvalitu života.

Sloboda (2006) uvádza, že pojem región má svoje miesto v rôznych vedných disciplínach, no podľa názoru mnohých regionalistov je východiskom pre definovanie regiónu ako objektu regionálnej politiky jeho geografický význam.

Rajčáková (2005) uvádza, že pojem región je taký starý, ako geografia samotná. Vo všeobecnosti sa pod regiónom rozumie územie, ktoré sa vlastnosťami, vzťahmi medzi prvkami v ňom jestvujúcimi a štruktúrou odlišuje od svojho okolia a možno ho vymedziť hranicami.

Maier – Tödttling (1998) pojem región opisuje predovšetkým tri veľmi odlišné druhy priestorových útvarov, a to:

- subnacionálne,
- supranacionálne,
- transnacionálne územia.

Pri subnacionálnych územiach sa uvažuje s čiastkovými územiami jedného štátu, ako sú napr. krajiny v Spolkovej republike Nemecko alebo kantóny vo Švajčiarsku.

Regióny v zmysle supranacionálnych území predstavujú zoskupenia štátov, ako je napr. Stredná Amerika, Pobaltie.

Transnacionálne územia obsahujú čiastkové územia dvoch alebo viacerých štátov, presahujú teda štátne hranice. Príkladom je európsky región Tirolsko, ktorý zaberá časti Rakúska a Talianska.

Podľa **Becka** (2001) je región vymedzený základnými znakmi:

- územná celistvosť,
- špecifické prírodné zdroje,
- správna jednotka – veľké vnútorné ekonomické väzby vo výrobe a v službách,
- špecifický význam pre ekonomiku krajiny a z toho vyplývajúci špecifický program ekonomického rozvoja, špecifikum sociálno-kultúrne, národnostné, sociálne, hodnotové, politické.

Beňušková (1998) charakterizuje región ako „oblasť s výskytom javu alebo súboru javov v charakteristickej, preň vlastnej skladbe“. Región je konfrontovaný s areálom, oproti ktorému je územne menší, vymedzujú ho etnické, politické alebo prírodné hranice a má svoje centrum.

1.3.1 Typy regiónov

Podľa **Ivaničku** (1987) môžeme uviesť regióny v týchto skupinách:

1. homogénne areály vyčlenené na základe jedného prvku,
2. viacprvkové, resp. mnohoprvkové homogénne areály,
3. nodálne regióny,
4. rozvojové regióny,
5. krajina a jej prirodzený ekonomický potenciál,
6. regióny plánovania.

Seko (1994) rozlišuje regióny na:

1. homogénne (individuálne a typologické regióny)
2. nodálne.

Homogénne regióny vykazujú z hľadiska zvoleného kritéria istú rovnorodosť na celom vyhraničenom území. Môžu mať podobu individuálnych alebo typologických regiónov.

➤ *Homogénne individuálne regióny*

Ako píše **Seko** (1994), homogénne individuálne regióny, sú neopakovateľné územné indivíduá s charakterom zvolenej kritériálnej vlastnosti. Individuálny región má už v názve vyjadrenú kritériálnu vlastnosť a individualitu, neopakovateľnosť územia.

Podľa **Ivaničku** (1987) sú homogénne areály územia vyčlenené na základe jedného dominantného prvku, resp. jedného geografického javu. Z takýchto regiónov možno bezprostredne vyvodit' závery pre určitý cieľ spoločenskej činnosti.

➤ *Homogénne typologické regióny*

Seko (1994) uvádza, že tieto typy regiónov sú zoskupované do určitého typu (bez ohľadu na to, kde sa nachádzajú) na základe opakujúcej sa kritériálnej vlastnosti, typu vlastnosti.

Podľa **Ivaničku** (1987) sa viacprvkové, resp. mnohoprvkové homogénne areály vyznačujú viacerými navzájom súvisiacimi geografickými javmi, preto sa niekedy nazývajú skupinovými regiónmi. Takéto vymedzenie regiónov poskytuje komplexnejší pohľad na územie. Každý región charakterizuje tá skupina prvkov, ktorá v ňom má najväčší význam.

Nodálne regióny

Podľa **Seka** (1994) nodálne regióny predstavujú najčastejšie rôzne druhy území, v jadre ktorých sa nachádza výrazný uzol (nóduš). Ten príťažlivo pôsobí na ďalšie uzly v okolitom území.

Ivanička (1987) definuje nodálne regióny ako vzťahy územného jadra k jeho zázemiu. Sú to ukazovatele dynamiky, ktoré dokumentujú pohyb materiálov, energie, prípadne správ alebo peňazí z jadra do územia alebo z územia do jadra.

Sloboda (2006) uvádza, že nodálne regióny predstavujú typ homogénnych (vnútorne rovnorodých) regiónov, v ktorých dominujú horizontálne väzby (toky, vzťahy) medzi centrom (jadrom, uzlom (nodus) v podobe mesta) a zázemím (perifériou, okolím v podobe „vidieka“), pričom hranice sú stanovené slabnúcimi väzbami. Klasickým typom sú tzv. spádové regióny vyčlenené na základe odchádzkovo-dochádzkových vzťahov, teda dennej mobility obyvateľov do zamestnania či škôl.

Rajčáková (2005) píše, že za účelom zjednotenia prístupov v regionálnej politike európskych krajín bola Chartou európskeho regionálneho plánovania stanovená nasledovná klasifikácia regiónov:

- Vidiecke regióny majú prevažne poľnohospodársku a ekostabilizačnú funkciu. Úlohou regionálnej politiky je vytvoriť pre obyvateľov prijateľné ekonomické, sociálne a kultúrne podmienky, ktoré budú zmierňovať migráciu obyvateľstva z vidieka do miest.
- Mestské regióny. Hlavným problémom je cieľené usmerňovanie rastu, ktoré by sa malo rozvíjať v súlade so zachovaním kvality životného prostredia a trvalo udržateľného rozvoja. Osobitná pozornosť sa venuje rozvoju infraštruktúry a obnove historických pamiatok.
- Pohraničné regióny majú nielen v dôsledku okrajovej polohy charakter periférnych regiónov, rozvoj ktorých je nevyhnutné koordinovať so susednými regiónmi na opačnej strane hranice.
- Horské regióny spravidla disponujú vysokým prírodným potenciálom, plnia lesohospodársku, poľnohospodársku a ochranársku funkciu, sú v nich rozvíjané aktivity vybraných foriem cestovného ruchu.

- Štrukturálne slabé regióny majú v dôsledku dlhodobého historického vývoja, alebo štrukturálnych transformácií hospodárstva spojených s úpadkom nosných ekonomických odvetví, charakter regiónov zaostávajúcich vo vývoji, so znakmi ekonomickej a sociálnej depresie.
- Upadajúce regióny sa formovali v dôsledku dlhodobého spolupôsobenia viacerých negatívnych rozvojových faktorov.
- Pobrežné oblasti a ostrovy sú charakteristické svojou polohou vo vzťahu k moru.

Základom pre vymedzenie plánovacích regiónov je ich klasifikácia nazývaná „Nomenklatúra územných štatistických jednotiek“ (Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques“ - NUTS). Je zavedená Štatistickým úradom Európskej komisie v spolupráci s Národnými inštitútmi pre štatistiku, v prípade Slovenska Štatistickým úradom Slovenskej republiky. V SR sú určené úrovne NUTS na základe opatrenia Štatistického úradu SR a jeho akceptácie EUROSTAT-om nasledovne:

- NUTS I – Slovenská republika
- NUTS II – 4 štatistické územné jednotky:
 - Bratislavský kraj,
 - Západné Slovensko (Trnavský, Trenčiansky a Nitriansky kraj),
 - Stredné Slovensko (Žilinský a Banskobystrický kraj),
 - Východné Slovensko (Prešovský a Košický kraj)
- NUTS III – 8 VÚC (samosprávnych krajov)
- NUTS IV – 79 okresov
- NUTS V – 2883 obcí (<http://www.euroinfo.gov.sk>)

Belajová - Fáziková (2005) vo svojej publikácii definujú NUTS-y ako štatistické územné jednotky, ktoré boli zavedené v EÚ pre potreby štatistického sledovania sociálnej a ekonomickej situácie v jednotlivých regiónoch a pre potreby realizácie regionálnej politiky.

1.4 Definovanie pojmu vidiek

Kučírková (2003) charakterizuje pojem vidiek v zmysle geografickom, ako aj v zmysle sociálnom. V prvej významovej rovine podľa autorky znamená celú

mimomestskú prírodnú oblasť, v druhom slova zmysle znamená ľudské osídlenie, ktorého špecifický sociálno-psychologický a sociologický charakter je určený jeho špecifickou sociálnou situáciou. Táto situácia je podľa autorky výslednicou pôsobenia špecifických podmienok (geografickej polohy, organicko-psychickej povahy, technickej povahy a sociálnej povahy).

Zubrický (2003) píše, že v minulosti bol vidiek fenoménom, ktorý nebolo problémom identifikovať či rozoznať od mesta. Forma aj obsah vnímania sa postupne zmenili, dnes je už problémom aj samotné vymedzenie vidieka. V praxi je ťažké vysloviť exaktnú definíciu vidieka (rural), namiesto toho sa často pod týmto pojmom predstavuje niečo opozičné voči mestu, resp. mestskému (urban). Dané dve kategórie boli vymedzené predovšetkým na základe rozdielnych sociálnych charakteristík. Pri regionálnych analýzach sa väčšinou používajú na ich rozlíšenie štatistické údaje vyjadrujúce vybavenie domácností, demografickú štruktúru, zamestnaneckú štruktúru, dochádzku za prácou, službami a pod.

Zaužívanou formuláciou pri definícii vidieka býva formulácia: územie s extenzívnym využívaním zeme s nízkou hustotou osídlenia.

Jandourek (2001) charakterizuje vidiek ako priestor mimo mestských lokalít, charakterizovaný orientáciou na poľnohospodárstvo, zníženou profesnou ponukou a vyznačujúci sa nižšou hustotou obyvateľstva, ale tiež odlišným spôsobom života – prevažne spojený s prírodou a aj odlišnou sociálnou štruktúrou v porovnaní s mestom.

Bohl (1994) definuje charakter vidieka v Európe, či už oblastí bližších alebo vzdialenejších od miest, je vždy daný tam žijúcim a pracujúcim obyvateľstvom, a síce všetkými vrstvami a záujmovými skupinami obyvateľstva. V spojitosti s pôdou sú to poľnohospodárstvo a lesné hospodárstvo s ich rôznymi formami, ktoré tvoria ľudské jestvovanie. Oni sú príčinou nárastu možností vývoja ľudstva, produkujú potraviny, zabezpečujú výživu a udržiavajú životnú základňu pre budúcnosť. Z toho vyplýva pevné spojenie človeka s prírodou, závislosť od klímy, ako aj životné spoločenstvo so živočíchmi a rastlinami. Okrem toho má vidiek všetky predpoklady pre znášanlivé spolužitie ľudí.

Buchta (1998) uvádza, že Slovensko je vidieckou krajinou, ktorá má nasledovné charakteristiky:

- výrazná teritoriálna rozmanitosť,
- diferencované priestorové rozloženie obyvateľstva,
- diferencovaná technická a sociálne infraštruktúra,
- rôzny stupeň urbanizácie.

Mareček (1992) uvádza, že vidiecka krajina je skupina vidieckych celkov na ploche v danom regióne.

Šarafín (1998) píše, že je dôležité vytvárať sociálno-ekonomickú rovnováhu medzi mestom a dedinou. Pre našu planétu je nevyhnutné zachovať plnohodnotný život na vidieku, zabrániť jeho vyľudneniu.

Moravčíková (2003) charakterizuje vidiecke sídla ako priestorovo oddelené obývané jednotky medzi mestami – samoty, malé skupiny domov, dediny. Sú to relatívne kompaktné vidiecke komunity, ktoré podľa veľkosti budov a ich funkčného využitia, podľa štruktúry obyvateľstva a ich počtu nemajú znaky mesta. Podľa autorky vytvárajú základňu pre kolektivitú, v ktorej ľudia žijú. Len historickým a ekonomickým rozvojom vedie k spájaniu týchto kolektív do väčších celkov.

Mládek (2006) uvádza, že vidiek, resp. vidiecke oblasti sú vo všeobecnosti charakterizované obyvateľstvom (tzv. vidieckym obyvateľstvom) a územím (vidieckym územím). Od sčítania obyvateľov, domov a bytov v roku 1991 sa u nás považujú za vidiecke tie obce, ktoré nemajú štatút mesta.

1.5 Definovanie pojmu demografia

Jurčová (2005) uvádza, že demografia (demography) je vedná disciplína na rozhraní viacerých odborov, ktorá sa zaoberá reprodukciou ľudských populácií.

Podľa OSN je demografia veda a praktická činnosť, ktorá sa zaoberá štatistickou a matematickou analýzou veľkosti, zloženia a priestorovej distribúcie ľudských populácií a príčinami a dôsledkami zmien plodnosti, úmrtnosti, sobášnosti a migrácie.

Hrubý (1996) definuje demografiu ako vedu o obyvateľstve, ktorá sa zaoberá štúdiom ľudskej populácie. Označuje sa preto za populačnú vedu s osobitným názvom populacionistika. Jej názov demografia historicky pramení z gréckych pojmov Demos = občan a Graphein = písať.

Vaňo (2003) definuje demografiu ako vedu, ktorá študuje ľudské populácie, zaoberá sa ich veľkosťou, štruktúrou a vývojom a to z hľadiska kvantitatívneho i kvalitatívneho.

Kai (2006) píše, že demografia sa zaoberá životom, bytím a vývojom ľudskej populácie, jej rozdelením a počtom v priestore a faktormi, ktoré spôsobujú jej zmeny. Z toho vyplývajúce pravidlá a zákonitosti o stave a vývoji obyvateľstva sú evidované a merané pomocou štatistických metód.

Demografia opisuje, analyzuje a vysvetľuje štruktúru obyvateľstva, priestorový a prirodzený pohyb obyvateľstva, vývoj obyvateľstva, jeho rozmiestnenie, zmeny obyvateľstva a taktiež dejiny ľudstva.

Roubíček (1997) popisuje demografiu ako spoločenskú vedu, ktorej predmetom sú demografické javy a procesy, resp. zákonitosti, ktorými sa tieto javy a procesy riadia.

Pod demografickými javmi a procesmi chápe tie, ktoré súvisia s ľudskou reprodukciou, presnejšie s reprodukciou ľudskej populácie, ktorá je ponímaná jednak ako prirodzená obnova stavu obyvateľstva prostredníctvom biosociálnych procesov pôrodnosti a úmrtnosti, a jednak ako celková obnova obyvateľstva, ktorá zahŕňa aj obnovu obyvateľstva sťahovaním.

Mládek (1992) píše, že demografia (populačná veda, populacionistika) je veda o obyvateľstve a rozličných zoskupeniach obyvateľov určených v čase a priestore. Demografia si všíma spoločenské znaky a obyvateľstvo študuje predovšetkým ako spoločenský útvar. Demografia je spoločenská veda, ktorá skúma počet, štruktúru, vývoj a zákonitosti vývoja štruktúry obyvateľstva. Študuje populačné javy a procesy z aspektu reprodukcie obyvateľstva.

1.5.1 Obyvateľstvo

Vaňo (2003) uvádza ako základnú jednotku demografie osobu (obyvateľa) s individuálnymi znakmi. Tieto znaky vytvárajú kvantitatívne vlastnosti ako sú pohlavie, povolanie, náboženské vyznanie a kvalitatívne vlastnosti osoby ako telesné údaje alebo vek.

Obyvateľstvo môžeme definovať ako súbor osôb vymedzených na určitom území. Obyvateľstvo je teda súhrn všetkých ľudí na určitom území k určitému okamžiku, zisťovaný podľa bydliska, prítomnosti na danom území.

Mládek (1992) tvrdí, že obyvateľstvo nemožno považovať za statický element, ale naopak, vyznačuje sa silnou dynamikou jeho počtu, štruktúry, priestorového rozloženia a ďalších znakov.

Buček (2006) uvádza, že obyvateľstvo je výrobcom i spotrebiteľom zároveň. Vo vzťahu k ekonomickému rozvoju sú dôležité jeho kvalitatívne a kvantitatívne znaky ako aj jeho pohyb. Koncentrácia (početnosť) obyvateľstva v priestore je dôležitým rozvojovým faktorom z dôvodu, že vytvára silnejšie trhové pole pre obchodné spoločnosti, ako aj väčšiu ponuku práce.

Termín obyvateľstvo označuje súbor ľudí, ktorí žijú na určitom území (štátu, mesta a pod.). Obyvateľstvo sa môže skladať z rôznych populácií, etník a tiež národov. V praxi sa často používajú termíny obyvateľstvo a populácia ako synonymá. Údaje o obyvateľstve sa zisťujú pomocou administratívy, naproti tomu len výnimočne existujú údaje za jednotlivé populácie. (<http://www.demografie.info/?cz>)

2 Ciel' práce

Cieľom diplomovej práce bolo zhodnotiť súčasný stav vybavenosti vybraných vidieckych obcí okresu Komárno osobnou hromadnou dopravou a skúmanie týchto obcí okresu z pohľadu spádovosti vidieckych obcí do centier obslužnej vybavenosti. Spádovosť vidieckych obcí do centier obslužnej vybavenosti sme analyzovali prostredníctvom zistených údajov z dotazníkového prieskumu vykonaného vo vybraných obciach.

Na dosiahnutie týchto cieľov bolo nevyhnutné plnenie čiastkových cieľov, a to:

- zhodnotenie vybavenosti obcí osobnou hromadnou dopravou,
- sledovanie spádovosti obcí do centier občianskej vybavenosti,
- zhodnotenie vzťahu dopravnej vybavenosti obcí a počtu obyvateľov obcí,
- porovnanie dopravnej vybavenosti medzi analyzovanými obcami,
- zhodnotenie využívania jednotlivých druhov dopravy respondentmi
- sledovanie účelov cestovania respondentov
- zisťovanie spokojnosti/nespokojnosti respondentov s počtom spojov
- zhodnotenie nedostatočnosti spojov z časového hľadiska

Predmetom hodnotenia bolo 9 obcí okresu Komárno: Lipové, Patince, Šrobárová, Trávník, Bajč, Iža, Svätý Peter, Bátorové Kosihy, Marcelová.

3 Materiál a metodika

Pri vypracovávaní diplomovej práce sme postupovali nižšie uvedenými metodickými postupmi:

- študovanie literatúry domácich i zahraničných autorov a jej následné spracovanie,
- zhromažďovanie údajov a informácií,
- analýza, komparácia a syntéza údajov,
- zostavenie a vykonanie dotazníkového prieskumu a jeho spracovanie,
- analýza dotazníkového prieskumu a vyhodnotenie zistení,
- záverečné vyhodnotenia.

Pri písaní diplomovej práce sme použili časť údajov spracovaných v bakalárskej práci.

Na základe štatistického kritéria sme za vidiecku obec považovali obec s počtom trvalo bývajúcего obyvateľstva menej ako 5000 obyvateľov.

Podľa metodiky Fáziková, M. – Stehlíková, B. – Lacina, P. (1999) sme obce v okrese Komárno rozdelili podľa počtu obyvateľov do troch veľkostných kategórií:

- malé obce (do 500 obyvateľov),
- stredné obce (od 500 – do 1999 obyvateľov),
- veľké obce (od 2000 obyvateľov).

V okrese Komárno sa nachádza 41 obcí, z toho 3 majú štatút mesta – okresné mesto Komárno, Kolárovo a Hurbanovo.

Výsledky práce sme rozdelili do štyroch podkapitol:

1. Charakteristika okresu Komárno

- Charakteristika dopravnej infraštruktúry mesta a okresu Komárno
- Obce okresu Komárno

2. Vybavenosť vidieckych obcí okresu Komárno osobnou hromadnou dopravou

- Autobusová doprava
- Železničná doprava

Pri autobusovej i železničnej doprave sme analyzovali počty spojov hromadnej dopravy. Analyzovali sme spoje počas pracovných dní, ktoré z obcí vychádzali alebo

nimi prechádzali a spájali dané obce s každým mestom okresu. Spoj sme započítali iba raz aj v tom prípade, že zastavoval v obci viackrát. Zamerali sme sa iba na priame spoje medzi obcami a mestami. Sledovali sme ukazovateľ *priemerný počet spojov na obec*.

$$\text{Priemerný počet spojov na obec za 1 pracovný deň} = \frac{\Sigma \text{ počet spojov na obec}}{\text{počet pracovných dní v týždni}}$$

Analyzovali sme i vzťah medzi počtom obyvateľov a počtom spojov vo vidieckych obciach pomocou ukazovateľa *počet spojov na 100 obyvateľov*.

$$\text{Počet spojov na 100 obyvateľov} = \frac{\text{počet spojov}}{\text{počet obyvateľov}} * 100$$

3. Výstupy dotazníkového prieskumu o využívaní hromadnej dopravy a o spokojnosti obyvateľov s vybavenosťou obcí osobnou hromadnou dopravou

- Druhy dopravy

V tejto podkapitole diplomovej práce sme na základe dotazníkového prieskumu analyzovali druhy dopravy využívané respondentmi.

Dotazníkový prieskum sme vykonali na počte respondentov 1027, čo je 7 % obyvateľstva deviatich sledovaných obcí. Dotazníkový prieskum bol vykonaný fyzicky, z čoho vyplýva, že návratnosť dotazníkov bola 100 %.

Zaujímal nás podiel respondentov využívajúcich osobnú hromadnú dopravu a podiel respondentov využívajúcich inú ako osobnú hromadnú dopravu. Dôležité boli pre nás ukazovatele *% respondentov využívajúcich inú ako osobnú hromadnú dopravu* a *% respondentov využívajúcich osobnú hromadnú dopravu*.

$$\begin{array}{l} \text{\% respondentov} \\ \text{využívajúcich inú ako osobnú} \\ \text{hromadnú dopravu} \end{array} = \frac{\text{počet respondentov využívajúcich inú} \\ \text{ako osobnú hromadnú dopravu}}{\text{počet respondentov}} * 100$$

$$\begin{array}{l} \text{\% respondentov} \\ \text{využívajúcich osobnú} \\ \text{hromadnú dopravu} \end{array} = \frac{\text{počet respondentov využívajúcich} \\ \text{osobnú hromadnú dopravu}}{\text{počet respondentov}} * 100$$

V nasledujúcich podkapitolách sme pracovali s počtom respondentov 733, ktorí cestujú prostriedkami hromadnej dopravy, čo predstavuje 5 % obyvateľov analyzovaných obcí.

Zvyšné dve percentá respondentov predstavujú respondenti, ktorí nevyužívajú osobnú hromadnú dopravu.

- Vekové zloženie respondentov

Údaje o veku respondentov sme zaznamenávali na základe vekových kategórií, a to do 15 rokov, 16 – 30 rokov, 31 – 45 rokov, 46 – 60 rokov a 61 a viac rokov.

- Účel cestovania

Sledovali sme, za ktorými z vytipovaných účelov cestovania (cestovanie za prácou, cestovanie za školou, cestovanie za službami zdravotnej starostlivosti, cestovanie za obchodnými službami, cestovanie za kultúrou) dochádzajú respondenti a v akej miere.

- Počet spojov

Nespokojnosť s počtom spojov sme zisťovali pre každý účel cestovania. V rámci práce, školy, obchodu, zdravia i kultúry sme počítali ukazovateľ *% nespokojných respondentov z celkového počtu respondentov*.

$$\frac{\text{\% nespokojných respondentov z celkového počtu respondentov}}{\text{\% nespokojných respondentov z celkového počtu respondentov}} = \frac{\text{počet nespokojných respondentov}}{\text{celkový počet respondentov}} * 100$$

- Miesta dochádzky

V práci sme použili označovanie obcí podľa štatistického číselníka obcí ZÚJ (Základé územné jednotky). Každá z obcí má pridelený šesťmiestny číselný kód, pod ktorým je evidovaná: (580911 Holiare, 501034 Bajč, 501042 Bodza, 555819 Bodzianske Lúky, 501069 Brestovec, 501395 Bátorove Kosihy, 501077 Búč, 501158 Chotín, 501107 Dedina Mládeže, 501123 Dulovce, 501140 Hurbanovo, 501166 Imeľ, 501174 Iža, 501182 Kameničná, 501301 Okoličná na Ostrove, 501310 Patince, 501191 Klížska Nemá, 501204 Kolárovo, 501026 Komárno, 501212 Kravany nad Dunajom, 501221 Lipové, 501239 Marcelová, 501247 Martovce, 501263 Modrany, 501255 Moča, 501271 Mudroňovo, 501280 Nesvady, 501361 Tõň, 501387 Veľké Kosihy, 555827 Virt, 501409 Vrbová nad Váhom, 501328 Pribeta, 501336 Radvaň nad Dunajom, 501334 Sokolce, 501115 Svätý Peter, 501379 Trávník, 501417 Zemianska Olča, 501425 Zlatná na Ostrove, 501085 Čalovec, 501093 Číčov, 501352 Šrobárová)

Pracovali sme so súborom deviatich obcí okresu Komárno , ktoré sme vybrali na základe viacerých kritérií.

Z každej kategórie obcí boli vybrané tri obce (3 malé, 3 stredné a 3 veľké obce). Pri

výbere sme zohľadnili aj kritérium vzdialenosti obcí od okresného mesta Komárna v km.

Pri výbere obcí podľa vzdialenosti od okresného mesta sme vyberali obce tak, aby bola v každej kategórii (vo vzdialenosti od mesta Komárno ≤ 15 km, vo vzdialenosti od mesta Komárno ≥ 20 km, vo vzdialenosti od mesta Komárno ≥ 30 km) zastúpená jedna obec.

Na základe týchto požiadaviek sme ako najvhodnejšie obce pre analýzu spádovosti obcí prostredníctvom dotazníkového prieskumu určili nasledovné obce:

Malé obce: Patince (vzdialenosť od Komárna 15 km), Šrobárová (vzdialenosť od Komárna 20 km), Lipové (vzdialenosť od Komárna 30 km).

Stredné obce: Iža (vzdialenosť od Komárna 10km), Bajč (vzdialenosť od Komárna 22 km), Trávník (vzdialenosť od Komárna 30).

Veľké obce: Marcelová (vzdialenosť od Komárna 15 km), Svätý Peter (vzdialenosť od Komárna 22 km), Bátorové Kosihy (vzdialenosť od Komárna 32 km).

V zvolených obciach sme vykonali dotazníkový prieskum.

4. Odporúčania a návrhy na využitie poznatkov

Štruktúra dotazníkového prieskumu

Prvou otázkou dotazníkového prieskumu bola otázka, či respondenti využívajú hromadnú dopravu. Pri respondentoch nevyužívajúcich hromadnú dopravu sme si poznačili iba ich počet. Respondenti využívajúci hromadnú dopravu pokračovali v respondovaní vyplnením dotazníka.

V úvode dotazníkového prieskumu boli uvedené základné otázky, týkajúce sa pohlavia respondenta, veku respondenta a názov obce, v ktorej respondent býva. Ďalšie otázky sa týkali využívania hromadnej dopravy.

Odpovede sme zaevidovali do jednej súbornej tabuľky, v ktorej sú uvedené údaje pre každú sledovanú obec a za všetkých respondentov v daných obciach. Postup a označovanie jednotlivých údajov v súbornej tabuľke bol nasledovný:

- respondentov sme v každej obci číslovali od 1,
- pohlavie: Ž – žena, M – muž,
- vek:
 - 1 do 15 rokov
 - 2 16-30 rokov
 - 3 31-45 rokov

4 46-60 rokov

5 61 a viac rokov

- dôvod cestovania (cestovanie za prácou, cestovanie za školou, cestovanie za službami zdravotnej starostlivosti, cestovanie za obchodnými službami cestovanie za kultúrou):
0 – neuvedené
1 – krížik v dotazníku,
- typ dopravy (autobusová doprava, železničná doprava):
0 – neuvedené
1 – krížik v dotazníku,
- miesto dochádzky (obec). Obce sme uvádzali pod číslami číselníka obcí podľa štatistického úradu SR.
- dostatočnosť počtu spojov:
0 – nie/neuvedené
1 – áno,
- nedostatočnosť spojov sme hodnotili v jednotlivých častiach dňa:
1 – nedostatočnosť spojov ráno,
2 – nedostatočnosť spojov doobeda,
3 – nedostatočnosť spojov poobede,
4 – nedostatočnosť spojov večer.

Výber respondentov bol náhodný.

Údaje pre spracovanie výsledkov práce sme získali z:

- CP vlakov osobnej dopravy,
- ŠÚ NR,
- vlastných prepočtov,
- vlastných výsledkov dotazníkového prieskumu.

Vo výsledkoch práce sme vychádzali z viacerých internetových zdrojov a knižných zdrojov. Sú to nasledovné zdroje:

www.unsk.sk, www.komarno.sk, www.slovakiasite.com a Szénássy, Á. 2002, www.rakn.sk, www.statistics.sk, www.e-obce.sk, Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta Komárno, www.stredne-skoly.sk, www.atlas.sk , www.eseta.cz.

Úplné bibliografické odkazy sú uvedené v zozname použitej literatúry.

4 Výsledky práce

4.1 Charakteristika okresu Komárno

Obr. 1 Poloha okresu Komárno v Nitrianskom kraji



Zdroj: <http://www.eseta.cz>

Okres Komárno je najnižšie a najjužnejšie položeným okresom Nitrianskeho kraja a aj celej Slovenskej republiky. Rozprestiera sa na ľavom brehu Dunaja, na území Žitného ostrova. Nachádza sa pri dolnom toku troch riek – Nitry, Žitavy a Malého Dunaja. Územím preteká i rieka Váh. Nadmorská výška sa pohybuje v rozmedzí od 100 do 270 m n. m..

Nevyniká výraznou členitosťou a ani lesnatosťou a celé jeho územie náleží do Podunajskej nížiny. Okres sa nachádza v Malej Dunajskej kotline, ktorú tvoria dve zložky: jednou je Podunajská rovina s rovinným reliéfom a druhú zložku tvorí Podunajská pahorkatina, ktorá má z časti rovinný ale vo väčšej miere pahorkatinový reliéf.

Vďaka svojej polohe, klimatickým podmienkam, charakteristickým vysokým teplotám a vysokému podielu poľnohospodárskej pôdy má poľnohospodárske zameranie a patrí medzi najúrodnejšie oblasti Slovenska, v ktorých je možné

dopestovať i náročnejšie plodiny ako sú obilniny, ovocie a zelenina. Obyvatelia sa venujú i pestovaniu viniča.

Je známy množstvom prírodných rezervácií, v ktorých je flóra a fauna zastúpená širokou paletou chránených druhov rastlín a živočíchov.

Okrem poľnohospodárskeho charakteru územia má okres významný potenciál i pre rozvoj cestovného ruchu a turistiky. Medzi zvláštnosti územia patria termálne pramene, ktoré majú liečivé účinky a podnecujú rozvoj rekreácie.

Okresné mesto - Komárno

Mesto Komárno leží rovnako ako aj okres Komárno na ľavom brehu Dunaja. Nachádza sa o 20 km bližšie k Budapešti, hlavnému mestu Maďarskej republiky, ako k Bratislave.

Komárno je dôležitým hraničným prechodom, čo mu dodáva významné postavenie. Južná hranica okresu tvorí štátnu hranicu medzi Slovenskou a Maďarskou republikou.

Pohraničné pásmo ovplyvnilo dvojjazyčný charakter mesta. Všetky nápisy sú v meste uvádzané v slovenskom i maďarskom jazyku.

Komárno má bohatú históriu a patrí medzi najstaršie mestá Slovenka. V minulosti ho poznačili rozsiahle povodne a požiare, no jadro mesta ostalo zachované.

V meste sídli Univerzitu Jánoša Selyeho, ktorá je veľmi mladou univerzitou, vznikla v roku 2004.

4.1.1 Charakteristika dopravnej infraštruktúry okresu Komárno

Okres Komárno disponuje dobrou dopravnou polohou z hľadiska cestnej aj železničnej dopravy. Cez územie okresu vedú európske multimodálne koridory, ktoré patria k najvýznamnejším európskym komunikačným osiam. Je to koridor (Berlín / Norimberg – Praha – Kúty – Bratislava - Nové Zámky / Komárno –Štúrovo - Maďarská republika) a tiež koridor vodnej cesty Dunaj s prístavom v meste Komárno.

Dopravnú dostupnosť kladne ovplyvňuje aj dobrá dopravná infraštruktúra susedného regiónu v Maďarsku.

Cestná doprava

Najvýznamnejšími cestami komunikačného systému okresu sú dve cesty prvej triedy. Cesta I/64 (Nitra – Nové Zámky – Komárno – Maďarská republika) a cesta I/63 (Bratislava – Dunajská Streda – Komárno), ktorá zabezpečuje prepojenie mesta

Komárno s Bratislavou. Je to najkratšie prepojenie hlavného mesta a Komárna (100 km).

Železničná doprava

Okres Komárno je napojený na európsky železničný systém. Cez mesto Komárno prechádzajú železničné trate č. 131 Bratislava - Dunajská Streda - Komárno, č. 135 Nové Zámky – Komárno - Komárom (Maďarská republika) a č. 136 Komárno - Kolárovo (od roku 2003 sa na nej nerealizuje osobná doprava).

Letecká doprava

Na území okresu sa letecká doprava s pravidelnou verejnou prepravou osôb nenachádza. V Nových Zámkoch sa nachádza letisko, ktoré slúži iba na komerčné účely. Najbližšie letisko s pravidelnou verejnou prepravou osôb sa nachádza v Bratislave.

Vodná doprava

Tým, že okresom preteká rieka Dunaj, je predurčený význam okresu v medzinárodnej lodnej doprave.

Dunajská magistrálna vodná cesta E 80 s prístavom v meste Komárno je základom vodnej dopravy. Na Dunajskú magistrálnu vodnú cestu sa napája Vážska vodná cesta.

Prístav v meste Komárno je najväčším prístavom na Slovensku pre nákladnú dopravu.

4.1.2 Obce okresu Komárno

V okrese Komárno sa nachádzajú tieto obce: Holiare, Bajč, Bodza, Bodzianske Lúky, Brestovec, Bátorove Kosihy, Búč, Chotín, Dedina Mládeže, Dulovce, Imeľ, Iža, Kameničná, Okoličná na Ostrove, Patince, Klížska Nemá, Kravany nad Dunajom, Lipové, Marcelová, Martovce, Modrany, Moča, Mudroňovo, Nesvady, Tôň, Veľké Kosihy, Virt, Vrbová nad Váhom, Pribeta, Radvaň nad Dunajom, Sokolce, Svätý Peter, Trávník, Zemianska Olča, Zlatná na Ostrove, Čalovec, Číčov, Šrobárová.

V rámci okresu sa nachádzajú tri mestá, a to okresné mesto Komárno, Kolárovo a Hurbanovo.

Každá obec má svoj kód obce, pod ktorým je štatisticky evidovaná. Kódy obcí okresu Komárno uvádzame v nasledujúcej tabuľke 1. Pod týmito kódmi sme uvádzali analyzované obce vo výsledkoch práce.

Tab. 1 Zoznam obcí v okrese Komárno

Kód obce	Názov obce	Kód obce	Názov obce
580911	Holiare	501239	Marcelová
501034	Bajč	501247	Martovce
501042	Bodza	501263	Modrany
555819	Bodzianske Lúky	501255	Moča
501069	Brestovec	501271	Mudroňovo
501395	Bátorove Kosihy	501280	Nesvady
501077	Búč	501361	Tôň
501158	Chotín	501387	Veľké Kosihy
501107	Dedina Mládeže	555827	Virt
501123	Dulovce	501409	Vrbová nad Váhom
501140	Hurbanovo	501328	Pribeta
501166	Imeľ	501336	Radvaň nad Dunajom
501174	Iža	501344	Sokolce
501182	Kamieničná	501115	Svätý Peter
501301	Okoličná na Ostrove	501379	Trávník
501310	Patince	501417	Zemianska Olča
501191	Klížska Nemá	501425	Zlatná na Ostrove
501204	Kolárovo	501085	Čalovec
501026	Komárno	501093	Čičov
501212	Kravany nad Dunajom	501352	Šrobárová
501221	Lipové		

Zdroj: <http://www.statistics.sk>

V diplomovej práci sa venujeme analýze dotazníkového prieskumu zameraného na využívanie hromadnej dopravy obyvateľmi deviatich obcí okresu. Taktiež skúmame ich napojenie na mestá v okrese. Z tohto dôvodu si priblížime základné údaje o daných obciach a mestách:

- o mestá:

Komárno (rozloha: 10317 ha, prvá písomná zmienka: v roku 1075)

Kolárovo (rozloha: 10682 ha, prvá písomná zmienka: v roku 1268)

Hurbanovo (rozloha: 599 ha, prvá písomná zmienka: v roku 1357)

- o malé obce:

Lipové (rozloha: 1058 ha, prvá písomná zmienka: v roku 1921)

Patince (rozloha: 1131 ha, prvá písomná zmienka: v roku 1260)

Šrobárová (rozloha: 839 ha, prvá písomná zmienka: v roku 1926)

- o stredné obce:

Trávník (rozloha: 1874 ha, prvá písomná zmienka: v roku 1216)

Bajč (rozloha: 3648 ha, prvá písomná zmienka: v roku 1813)

Iža (rozloha: 2800 ha, prvá písomná zmienka: v roku 1172)

- o veľké obce:

Svätý Peter (rozloha: 3433 ha, prvá písomná zmienka: v roku 1332)

Bátorové Kosihy (rozloha: 4588,5 ha, prvá písomná zmienka: v roku 1156)

Marcelová (rozloha: 3200 ha, prvá písomná zmienka: v roku 1256)

V tabuľke 2 sú uvedené analyzované obce okresu, ich infraštruktúra, občianska a technická vybavenosť. Tieto údaje sú rovnako uvedené aj pre tri mestá okresu. Obce sú zotriedené v poradí podľa veľkosti, od najmenej po najväčšiu a nasledujú za nimi mestá, ktoré sú taktiež veľkostne usporiadané.

Tab. 2 Analyzované obce a mestá okresu Komárno a ich disponovanie infraštruktúrou, občianskou a technickou vybavenosťou

Infraštruktúra, občianska a technická vybavenosť	501221	501310	501352	501379	501034	501174	501115	501395	501239	501140	501204	501026
Predajňa potravinárskeho tovaru	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Pohostinské odbytové stredisko	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Predajňa nepotravinárskeho tovaru	0	0	0	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Predajňa pohonných látok	0	0	0	0	0	0	x	x	x	x	x	x
Zariadenie pre údržbu a opravu motorových vozidiel	0	0	0	0	x	x	x	x	x	x	x	x
Predajňa súčiastok a príslušenstva pre motorové vozidlá	0	0	0	0	0	0	0	0	x	x	x	x
Sam. ambulancie praktického lekára pre dospelých	0	0	0	0	0	x	x	x	x	x	x	x
Sam. ambulancie praktického lekára pre deti a dorast	0	0	0	0	0	0	x	x	x	x	x	x
Sam. ambulancie praktického lekára stomatóloga	0	0	0	0	0	x	x	x	x	x	x	x
Sam. ambulancie praktického lekára gynekológa	0	0	0	0	0	0	0	x	0	x	x	x
Lekárne a výdajne liekov	0	0	0	0	0	0	0	x	0	x	x	x
Komerčná poisťovňa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	x	x
Komerčná banka	0	0	0	0	0	0	x	x	x	x	x	x
Bankomat	0	0	0	0	0	0	0	0	0	x	x	x
Pošta	0	0	0	0	x	x	x	x	x	x	x	x
Hotel (motel, hotel)	0	x	0	0	0	0	0	0	0	x	x	x
Penzión	0	x	0	0	0	0	0	0	0	0	x	x
Knižnica	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Kino stále	0	0	0	0	0	0	0	0	0	x	x	x
Videopožičovňa a DVD požičovňa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	x	x	x
Kúpalisko umelé alebo prírodné	0	x	0	0	0	0	0	0	0	0	0	x
Telocvičňa	0	0	0	0	0	x	x	x	x	x	x	x
Futbalové ihrisko	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Káblková televízia	0	x	0	x	x	x	x	0	0	x	x	x
Verejný vodovod	x	x	0	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Verejná kanalizácia	0	x	0	0	0	x	0	0	x	x	x	x
Kanalizačná sieť pripojená na ČOV	0	x	0	0	0	x	0	0	x	x	x	x
Rozvodná sieť plynu	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Vlaková zastávka	0	0	0	0	x	0	0	0	0	x	0	x
Základná škola	0	0	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Materská škola	0	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

Zdroj: Vlastné spracovanie podľa www.e-obce.sk

- x - obec disponuje zložkou infraštruktúry, občianskej a technickej vybavenosti
- 0 - obec nedisponuje zložkou infraštruktúry, občianskej a technickej vybavenosti

Obce a mestá okresu analyzované v tabuľke 2 sú uvádzané pod kódmi obcí. Príslušné kódy obcí a miest sú uvedené v tabuľke 1.

Z tabuľky 2 je zrejmé, že mestá sú výrazne lepšie vybavené infraštruktúrou a občianskou i technickou vybavenosťou. Okresné mesto disponuje každou z uvedených zložiek. Kolárovo chýba v porovnaní s Komárom iba kúpalisko umelé alebo prírodné a vlaková zastávka. Hurbanovo neposkytuje obyvateľom komerčnú poisťovňu, z ubytovacích zariadení v meste chýba penzión a rovnako ako v Kolárove, ani v Hurbanove nie je kúpalisko umelé alebo prírodné.

Z tabuľky vyplýva, že čím má obec viac obyvateľov, tým lepšia je jej vybavenosť infraštruktúrou i občianskou a technickou vybavenosťou.

Malé obce poskytujú obyvateľom iba základnú infraštruktúru, občiansku a technickú vybavenosť. Nachádzajú sa v nich predajne iba potravinárskeho tovaru, nenachádzajú sa v nich samostatné ambulancie praktických lekárov a taktiež v dvoch malých obciach absentujú základné školy.

Stredné obce poskytujú obyvateľom občiansku a technickú vybavenosť v širšom rozsahu ako malé obce. V stredných obciach sa nachádzajú i predajne nepotravinárskeho tovaru, v Iži sa nachádza i samostatná ambulancia praktického lekára pre dospelých a taktiež stomatólog. Základná škola sídli v každej zo stredných obcí a v obci Bajč a Iža sa nachádza i pošta.

Obcami s najlepšou vybavenosťou sú veľké obce. V každej z veľkých obcí sa okrem vybavenosti, ktorou disponujú i menšie obce nachádza aj komerčná banka, predajňa pohonných látok a tiež ambulancie praktických lekárov pre dospelých, deti a dorast a stomatólog.

4.2 Vybavenosť vidieckych obcí okresu Komárno osobnou hromadnou dopravou

4.2.1 Autobusová doprava

Sledovali sme deväť zvolených obcí z okresu Komárno, pričom v okrese Komárno sa nachádza 38 obcí. Z hľadiska počtu obyvateľov sme rozdelili vidiecke obce do troch

skupín: malé, stredné a veľké obce. Malé vidiecke obce sú sídla s počtom obyvateľov do 500 obyvateľov, stredné obce sú sídla s počtom obyvateľov od 500 do 1999 a veľké obce majú nad 2000 obyvateľov.

V daných obciach sme analyzovali počty spojov hromadnej dopravy, ktoré premávajú počas pracovných dní, a teda od pondelka do piatka. Zamerali sme sa na spoje, ktoré z obcí vychádzajú alebo nimi prechádzajú a spájajú obce s mestom Komárno, Kolárovo alebo Hurbanovo. Ak spoj zastavoval v obci viackrát, započítali sme ho iba raz. Sledovali sme iba priame spoje bez prestupov.

Zisťovali sme, či existuje súvislosť medzi počtom obyvateľov vo vidieckych obciach a medzi počtom spojov, ktoré v malých, stredných a veľkých obciach premávajú. Taktiež sme zohľadnili i vplyv vzdialenosti jednotlivých obcí od okresného mesta.

Údaje o počte spojov, z ktorých vychádzame sú uvedené v tabuľke 3.

Tab. 3 Vybavenosť vidieckych obcí okresu Komárno autobusovou osobnou hromadnou dopravou

Obec	Počet obyvateľov v obci	Počet spojov na obec (smer Komárno) za týždeň	Počet spojov na obec (smer Hurbanovo) za týždeň	Počet spojov na obec (smer Kolárovo) za týždeň	Celkový počet spojov na obec	Priemerný počet spojov na obec za 1 pracovný deň	Počet spojov na 100 obyvateľov v obci	Vzdialenosť obce od mesta Komárno (v km)
501221	170	0	0	10	10	2	5,9	30
501310	437	80	0	0	80	16	18,3	15
501352	477	75	0	0	75	15	15,7	20
501379	665	55	0	0	55	11	8,3	30
501034	1247	45	65	0	110	22	8,8	22
501174	1614	80	0	0	80	16	5	10
501115	2671	85	70	0	155	31	5,8	22
501395	3494	80	15	0	95	19	2,7	32
501239	3859	115	20	0	135	27	3,5	15

Zdroj: ŠÚ NR (2007), SAD Komárno(2008), vlastné prepočty

K malým obciam zo súboru deviatich zvolených obcí patrí **Lipové** (501221), **Patince** (501310), **Šrobárová** (501352). Strednými obcami okresu sú obce **Trávník** (501379), **Bajč** (501034) a **Iža** (501174). K veľkým obciam patrí **Svätý Peter** (501115), **Bátorove Kosihy** (501395) a najväčšou obcou medzi uvedenými obcami, čo sa týka počtu obyvateľov je obec **Marcelová** (501239).

Tabuľka 3 vyjadruje napojenosť vybratých obcí autobusovou osobnou hromadnou dopravou na mestá Komárno, Kolárovo a Hurbanovo. Hľadali sme vzťah medzi počtom obyvateľov v obciach a priemerným počtom spojov pripadajúcich na jednotlivé obce.

Pri každej z obcí sme spočítali počet spojov smerujúcich z obce do mesta Komárno, Kolárovo a Hurbanovo. Spočítaním zistených údajov sme získali celkový počet spojov na obec, ktorý sme delili číslom 5, čím sme dostali priemerný počet spojov na obec za 1 pracovný deň. Celkový počet spojov sme vydělili počtom obyvateľov v obci a vynásobili číslom 100, čím sme dostali počet spojov na 100 obyvateľov v obci.

Z malých obcí je z pohľadu osobnej hromadnej dopravy najlepšie vybavenou obcou obec Patince. Má najvyšší počet spojov, a to 80, najvyšší priemerný počet spojov na obec za 1 pracovný deň, čo predstavuje číslo 16 a taktiež na obec Patince pripadá i najvyšší počet spojov na 100 obyvateľov a to 18,3. Patince majú vyšší počet obyvateľov ako obec Lipové a zároveň nižší počet obyvateľov ako obec Šrobárová. Medzi tromi malými obcami je vzdialenosť Patiniec od okresného mesta najmenšia, iba 15 km.

Naopak najhoršiu vybavenosť osobnou hromadnou dopravou má najmenšia obec medzi zvolenými obcami, a tou je obec Lipové. Na Komárno, okresné mesto, nemá žiadne priame spojenie. Priame spojenie je však medzi obcou a mestom Kolárovo, kde celkový počet spojov na obec predstavuje číslo 10, a teda priemerný počet spojov na deň je v tejto obci iba 2, ale naopak, v dôsledku veľmi nízkeho počtu obyvateľov, počet spojov na 100 obyvateľov v obci je 5,9, čo je porovnateľné s niektorými hodnotami zistenými v stredných i veľkých obciach. Nepriaznivá vybavenosť obce osobnou hromadnou dopravou je spôsobená zložitou dopravnou polohou obce voči mestám okresu a cestné prepojenie obce s mestami je veľmi zložitú. Lipové je vzdialené od mesta Komárno 30 km, čo je najväčšia vzdialenosť spomedzi malých obcí.

Vzťah medzi počtom obyvateľov a priemerným počtom spojov pripadajúcich na obec za 1 pracovný deň sme v kategórii malých obcí nezistili.

Medzi tromi strednými obcami pripadá najvyšší počet spojov na obec Bajč, teda 110 spojov, priemerný počet spojov na obec za 1 pracovný deň je 22, čo je v danej kategórii taktiež najvyššia dosiahnutá hodnota. Počet spojov na 100 obyvateľov v obci je 8,8, čo je rovnako najvyššou hodnotou zistenou v stredných obciach. Bajč z hľadiska počtu obyvateľov nie je najväčšou obcou v kategórii stredných obcí, napriek tomu má najvyšší počet spojov na obec. Môže to byť dôsledkom toho, že Bajč sa nachádza na trase medzi dvomi okresnými mestami, medzi Komárnom a Novými Zámkami, ktoré sú prepojené

cestou prvej triedy. Dôležitým faktom je však i to, že mesto Hurbanovo sa nachádza medzi obcou Bajč a mestom Komárno, čo značí, že výsledky sú skreslené, keďže niektoré spoje môžu byť zarátané rovnako pri spojení obce Bajč s mestom Komárno ako i pri spojení obce Bajč s mestom Hurbanovo. V tomto prípade predpokladáme, že spoje spájajúce obec Bajč s mestom Komárno prechádzajú i mestom Hurbanovo. Z tohto dôvodu sme spoje na Komárno odrátali od počtu spojov spájajúcich obec Bajč a mestom Hurbanovo. Tak sme dostali počet spojov na obec (smer Komárno) 45, počet spojov na obec (smer Hurbanovo) je 20 a s mestom Kolárovo obec Bajč nie je spojená priamym spojom. Na základe týchto údajov predstavuje celkový počet spojov na obec hodnotu 65 a priemerný počet spojov na obec za 1 pracovný deň je 13. Počet spojov na 100 obyvateľov po prerátaní bol 5,2. Z tohto hľadiska už Bajč nie je medzi strednými obcami obcou s najlepšou dopravnou vybavenosťou, no v tejto obci sa treba venovať nielen autobusovej, ale i železničnej doprave.

Najnižší počet spojov má Trávník, a to 55, čo sa premietlo i na najnižšom priemernom počte spojov na obec, 11. Tento nízky počet spojov osobnej hromadnej dopravy môže byť výsledkom toho, že zo súboru stredných obcí sa Trávník nachádza najďalej od Komárna, (30 km) a Komárno je jediné mesto okresu, na ktoré je obec Trávník napojená priamymi spojmi. V kategórii stredných obcí je Trávník obcou s najnižším počtom obyvateľov, čo môže súvisieť s dopravnou vybavenosťou obce.

Po zohľadnení duplicitnosti spojov smerujúcich z obce Bajč do mesta Komárno a Hurbanovo, môžeme tvrdiť, že medzi strednými obcami sa vzťah počtu obyvateľov obcí a priemerným počtom spojov na obec potvrdil.

Z veľkých obcí najväčší počet spojov pripadá na obec Svätý Peter a to 155 i najvyšší priemerný počet spojov na obec za 1 pracovný deň a to 31. Keďže je počtom obyvateľov z veľkých obcí najmenšia, aj počet spojov na 100 obyvateľov v obci je najvyšší a to 5,8. Obec Svätý Peter má najlepšiu vybavenosťou osobnou hromadnou dopravou zo všetkých deviatich obcí. Je to spôsobené tým, že je dobre napojený na dve mestá okresu, Hurbanovo a Komárno. V tomto prípade sme vzťah medzi počtom obyvateľov a počtom spojov na obec nezistili.

Bátorove Kosihy majú v porovnaní so Svätým Petrom a Marcelovou najnižší počet spojov. Celkový počet spojov na obec je 95, najnižší je teda i priemerný počet spojov na obec za 1 pracovný deň, a to 19. Vzhľadom na vysoký počet obyvateľov vychádza počet spojov na 100 obyvateľov v obci veľmi nízky. Je dokonca najnižší zo všetkých deviatich obcí. Tento nízky počet spojov môže byť zapríčinený najväčšou

vzdialenosťou od okresného mesta spomedzi veľkých obcí, ktorá je 32 km a zložitejšou dopravnou napojenosťou na mesto Hurbanovo.

Ak komplexne porovnáme zistené hodnoty počtu spojov v malých, stredných a veľkých obciach, dospejeme k záveru, že najlepšou vybavenosťou osobnou hromadnou dopravou disponujú veľké obce, na ktoré pripadá najvyšší počet spojov.

4.2.2 Železničná doprava

Okresom prechádzajú tri železničné trate. Je to železničná trať spájajúca susedné okresné mesto Nové Zámky s Komáromom a tiež s Maďarskou republikou (Komárom), ktorá prechádza i mestom Hurbanovo, trať medzi Komáromom a Kolárovom a trať medzi okresným mestom a Bratislavou.

Vychádzajúc z rozmiestnenia železničných tratí môžeme povedať, že železničná doprava veľmi úzko súvisí s rozvojom územia. V okolí železníc sa nachádzajú najvýznamnejšie priemyselné oblasti okresu.

Keďže železničné trate prechádzajú všetkými mestami okresu, je dôležité poznamenať, že i počet obyvateľov je v okolí železníc výrazne vyšší v porovnaní s ostatným územím okresu.

Zo súboru obcí, v ktorých bol vykonaný dotazníkový prieskum, prechádza železničná trať iba jednou, a to obcou Bajč. Je to trať č. 135, ktorá spája okresné mesto Komárno s druhým okresným mestom, s Novými Zámkami (Komárno – Chotín – Hurbanovo – Bajč – Nové Zámky).

Počet spojov na obec (smer Komárno) za týždeň predstavuje 60 spojov. Keďže tá istá trať prechádza i mestom Hurbanovo, je dôležité poznamenať, že taký istý počet spojov, tých istých spojov, spája obec Bajč s mestom Hurbanovo.

Na základe uvedeného budeme započítavať spoje iba raz. Priemerný počet spojov na obec za 1 pracovný deň je potom 12 a počet spojov na 100 obyvateľov v obci Bajč je 4,8.

4.3 Výstupy dotazníkového prieskumu o využívaní hromadnej dopravy a o spokojnosti obyvateľov s vybavenosťou obcí osobnou hromadnou dopravou

4.3.1 Druhy dopravy

V tabuľke 4 sme sa zamerali na analýzu druhov dopravy, ktoré využívajú obyvatelia jednotlivých zvolených obcí. Celkový súbor respondentov tvorí 1027 ľudí, čo predstavuje 7 % z obyvateľstva deviatich skúmaných obcí.

Ostatné analýzy boli spracované zo súboru respondentov, ktorí využívajú iba osobnú hromadnú dopravu, čo predstavuje 5 % obyvateľov súboru obcí.

Tab. 4 Druhy dopravy využívané respondentmi analyzovaných obcí okresu Komárno

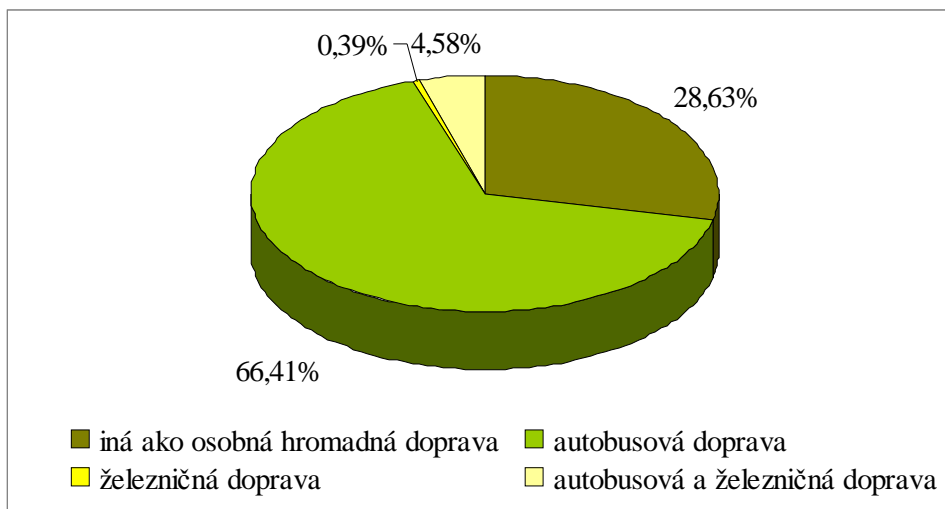
Obec	Počet respondentov	Druh dopravy				% respondentov využívajúcich inú ako osobnú hromadnú dopravu	% respondentov využívajúcich osobnú hromadnú dopravu
		iná ako osobná hromadná doprava	osobná hromadná doprava				
			autobusová doprava	železničná doprava	autobusová a železničná doprava		
501221	26	17	9	0	0	65,38	34,62
501310	41	19	22	0	0	46,34	53,66
501352	34	10	24	0	0	29,41	70,59
501379	55	22	33	0	0	40,00	60,00
501034	90	28	29	4	29	31,11	68,89
501174	115	34	81	0	0	29,57	70,43
501115	187	53	134	0	0	28,34	71,66
501395	240	65	157	0	18	27,08	72,92
501239	239	46	193	0	0	19,25	80,75

Zdroj: Vlastné výsledky dotazníkového prieskumu, vlastné prepočty

Všetkých respondentov sme rozdelili podľa druhu využívanej dopravy na respondentov využívajúcich inú ako osobnú hromadnú dopravu a respondentov využívajúcich prostriedky osobnej hromadnej dopravy. Tých sme však ešte ďalej rozčlenili na respondentov využívajúcich autobusovú dopravu, respondentov využívajúcich železničnú dopravu a respondentov, ktorí využívajú rovnako autobusovú i železničnú dopravu. Do skupiny respondentov využívajúcich inú ako osobnú hromadnú dopravu zaraďujeme tých, ktorí cestujú individuálnou dopravou - automobilmi, prípadne cestujú firemnými hromadnými prostriedkami, ktoré ich

doprajujú do práce. Obrázok 2 znázorňuje zastúpenie druhov dopravy u respondentov na základe prieskumu.

Obr. 2 Percentuálny podiel využívaných druhov dopravy respondentmi



Zdroj: Vlastný dotazníkový prieskum

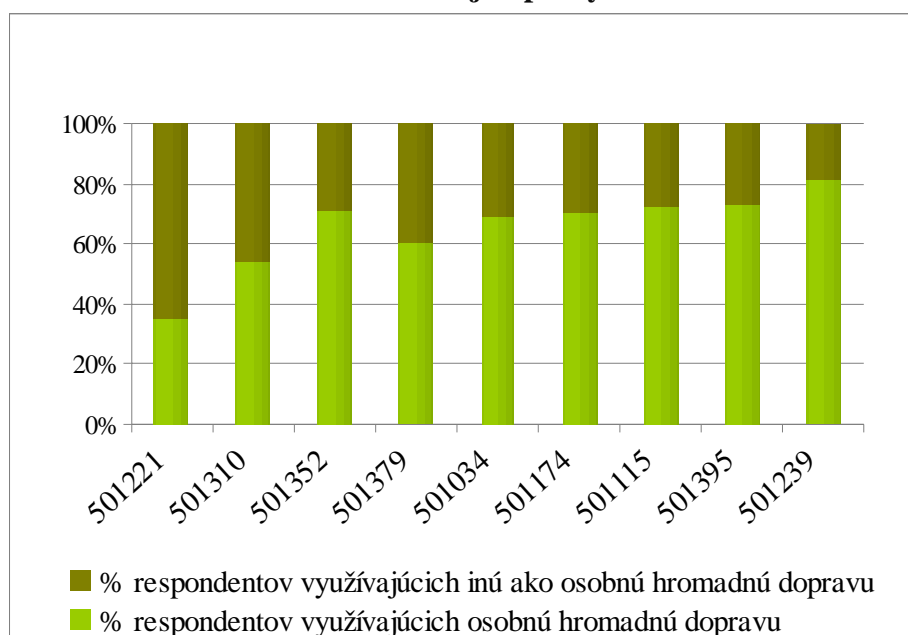
Obrázok 2 vyjadruje, že z celkového počtu 1027 respondentov využíva inú ako osobnú hromadnú dopravu 294 respondentov, čo predstavuje 28,63 %, iba autobusovú dopravu využíva 682 respondentov, teda 66,41 %. Najnižší podiel respondentov využíva iba železničnú dopravu, a to 4 respondenti, čo predstavuje iba 0,39 %, autobusovú i železničnú dopravu zároveň využíva 4,58 % a teda 47 respondentov.

Výrazne nižší počet respondentov využívajúcich železničnú dopravu je spôsobený tým, že iba v jednej z obcí, v ktorých bol vykonaný dotazníkový prieskum sa nachádza železničná stanica, a to v strednej obci Bajč.

Zo zistených údajov sme vypočítali percento respondentov využívajúcich inú ako osobnú hromadnú dopravu ako podiel počtu respondentov využívajúcich inú ako osobnú hromadnú dopravu z počtu respondentov. Tento výpočet sme aplikovali na každú z obcí samostatne.

Obdobným spôsobom sme vypočítali i percento respondentov využívajúcich hromadnú dopravu ako podiel počtu respondentov využívajúcich osobnú hromadnú dopravu z počtu respondentov v každej obci. Výsledky tohto zisťovania vyjadruje obrázok 3.

Obr. 3 Pomer respondentov z hľadiska využívania/nevyužívania osobnej hromadnej dopravy



Zdroj: Vlastné výsledky dotazníkového prieskumu

Obrázok 3 zobrazuje percento respondentov využívajúcich inú ako osobnú hromadnú dopravu a percento respondentov využívajúcich osobnú hromadnú dopravu v daných obciach z celkového počtu respondentov v každej z obcí.

Predpokladali sme, že v menších obciach je vyššie percento obyvateľov, ktorí využívajú inú ako osobnú hromadnú dopravu, a teda nižšie percento obyvateľov využívajúcich osobnú hromadnú dopravu.

Na obrázku vidíme, že náš predpoklad sa potvrdil. Obce sú zoradené podľa veľkosti, teda podľa počtu obyvateľov, od najmenej po najväčšiu. Zistili sme, že čím je obec väčšia, tým väčšie percento respondentov využíva hromadnú dopravu.

Jedinou výnimkou, ktorá nepotvrďuje náš predpoklad, je obec Šrobárová, ktorá patrí medzi malé obce okresu. Tento fakt však môže byť zapríčinený tým, že obec Šrobárová disponuje dobrým dopravným spojením s okresným mestom, kde cestuje za rôznym účelom väčšina respondentov tejto obce.

4.3.2 Vekové zloženie

Ďalej sme analyzovali už iba respondentov, ktorí využívajú hromadnú dopravu, čo znamená že z celkového počtu respondenov 1027, sme pracovali so súborom

respondentov predstavujúcich 5 % obyvateľov, a teda so 733 respondentmi.

Prieskumu sa teda zúčastnilo 733 respondentov, ktorých vekové zloženie je vyjadrené v rámci každej z deviatich obcí v tabuľke 5. Určili sme si 5 vekových kategórií, do ktorých sme podľa veku zaradili každého z respondentov.

Tab. 5 Vekové zloženie respondentov

Obec	Vekové kategórie				
	1	2	3	4	5
501221	3	2	0	2	2
501310	4	7	4	4	3
501352	4	7	4	4	5
501379	7	11	4	6	5
501034	8	17	16	12	9
501174	13	21	21	14	12
501115	15	49	25	26	19
501395	29	64	33	30	19
501239	29	59	42	36	27
Spolu	112	237	149	134	101

Zdroj: Vlastné výsledky dotazníkového prieskumu

Do vekovej kategórie 1 sme zaradili respondentov vo veku do 15 rokov, v kategórii 2 sú evidovaní respondenti od 16 – 30 rokov, kategóriu 3 tvoria respondenti od 31 – 45 rokov, do kategórie 4 sme zaradili respondentov vo veku 46 – 60 rokov a poslednú kategóriu 5 tvoria respondenti vo veku 61 a viac rokov.

Dotazníkový prieskum sme nezamerali na určitú vekovú skupinu obyvateľov, výber respondentov bol náhodný.

Veková kategória zastúpená v prieskume v najmenšej miere je kategória 5. Z tejto skupiny sa prieskumu zúčastnilo 101 respondentov.

Najpočetnejšou vekovou kategóriou dotazníkového prieskumu je kategória 2, čo je 237 respondentov.

Vekové zloženie respondentov má vplyv na účely cestovania respondentov. Vplyv vekového zloženia na účely cestovania je opísaný v kapitole 4.3.3.

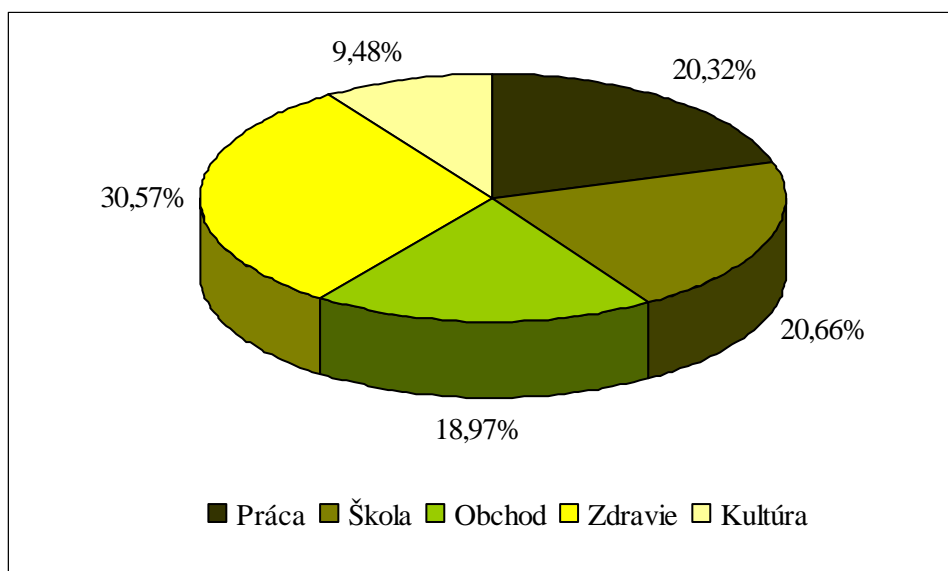
4.3.3 Účel cestovania

V dotazníkovom prieskume sme vytypovali päť hlavných dôvodov cestovania, a to cestovanie za prácou (ďalej „práca“), cestovanie za školou (ďalej „škola“), cestovanie

za službami zdravotnej starostlivosti (ďalej „zdravie“), cestovanie za obchodnými službami (ďalej „obchod“) a cestovanie za kultúrou (ďalej „kultúra“).

Chceli sme zistiť, ktoré z týchto dôvodov nútia obyvateľov obcí cestovať a v akej miere. Naše zistenie je vyjadrené v obrázku 4.

Obr. 4 Percentuálne zastúpenie účelov cestovania



Zdroj: Výsledky vlastného dotazníkového prieskumu

Spočítali sme všetky záznamy o dôvodoch cestovania respondentov, pričom každý z respondentov uviedol toľko dôvodov cestovania, za koľkými dôvodmi cestuje a nie len pre neho najvýznamnejší. Týmto súčtom sme dostali hodnotu , ktorú sme podľa podielu jednotlivých účelov percentuálne rozdelili.

Hromadnú dopravu využívajú respondenti väčšinou na cestovanie za zdravím. Až 30,57 % záznamov tvoril práve tento dôvod cestovania. Z tabuľky infraštruktúry a občianskej vybavenosti je zrejmé, prečo je to tak. Takmer vo všetkých malých a stredných obciach absentujú samostatné ambulancie praktických lekárov pre dospelých, samostatné ambulancie praktických lekárov pre deti a dorast, samostatné ambulancie praktických lekárov stomatólogov a gynekológov. Taktiež v malých a stredných obciach chýbajú lekárne a výdajne liekov. Predpokladáme, že práve z tohto dôvodu tvorí cestovanie za zdravím najväčšiu časť odpovedí o využívaní hromadnej dopravy.

Druhý najväčší podiel na využívaní hromadnej dopravy má školská dochádzka. V tomto prípade sa prejavil vplyv vekového zloženia respondentov, keďže najväčšiu

časť respondentov tvoria práve obyvatelia vo veku 16 – 30 rokov. Za školou však cestujú i respondenti vo veku do 15 rokov. Do dochádzky za školou patria žiaci tak základných, stredných ako i vysokých škôl. Základná škola sa nenachádza v dvoch obciach, a to v obci Lipové a v Patinciach. Obe tieto obce patria z pohľadu počtu obyvateľov do kategórie malých obcí. Veľa žiakov dochádza do stredných alebo vysokých škôl. Zo všetkých respondentov denne dochádza za školou 244 respondentov, a tí patria do dvoch vekových kategórií: do 15 rokov a 16 – 30 rokov. Podľa vekového rozdelenia sme predpokladali, že respondenti z prvej vekovej kategórie dochádzajú do základných škôl a respondenti druhej vekovej kategórie dochádzajú do stredných a vysokých škôl.

Na základe nášho predpokladu sme zistili, že väčšina študentov je z druhej vekovej kategórie, a to 154 respondentov dochádza do stredných a vysokých škôl a 90 respondentov je z prvej vekovej kategórie.

V okrese sídli 11 stredných škôl rôzneho zamerania. Jedna stredná škola sídli v obci Kravany nad Dunajom, dve v meste Kolárovo, dve sídli v Hurbanove a okresné mesto má šesť stredných škôl a dokonca aj jednu vysokú školu, Univerzitu Jánoša Selyeho. V Komárne sa nachádza i detašované pracovisko Materiálovo-technologickej fakulty Slovenskej technickej univerzity v Bratislave.

Respondenti cestujúci denne do vysokých škôl aj mimo okresu Komárno. Navštevujú napríklad i vysoké školy v Nitre a v Bratislave. Tieto mestá sme v dotazníkovom prieskume zaznamenali na základe smeru dopravného spojenia (napr. dochádzanie do vysokej školy v Nitre je evidované pod štatistickým číslom mesta Nové Zámky 503011).

Najmenej respondentov uviedlo ako dôvod cestovania cestovanie za kultúrou. Je to iba 9,48 %. Pravdepodobne nie je problém v tom, že obyvatelia nemajú záujem o kultúru, ale skôr v dopravnej vybavenosti obcí počtom spojov vo večerných hodinách, keďže sa za kultúrou vydávame väčšinou večer.

4.3.4 Počet spojov

4.3.4.1 Spokojnosť a nespokojnosť respondentov s počtom spojov

V tabuľke 6 sme analyzovali nespokojnosť respondentov jednotlivých obcí s počtom spojov, respektíve, v ktorých obciach sú spoje podľa respondentov

nedostatočné, a to podľa jednotlivých účelov cestovania (práca, škola, obchod, zdravie, kultúra).

Z dotazníkového prieskumu sme zistili, koľko respondentov je nespokojných s počtom spojov podľa účelu cestovania, taktiež sme zistili celkový počet respondentov cestujúcich z jednotlivých obcí za každým z daných účelov cestovania.

Tab 6 a. Nespokojnosť respondentov s počtom spojov

Obec	Práca			Škola			Obchod		
	Počet nespokojných respondentov	Celkový počet respondentov	% nespokojných respondentov z celkového počtu respondentov	Počet nespokojných respondentov	Celkový počet respondentov	% nespokojných respondentov z celkového počtu respondentov	Počet nespokojných respondentov	Celkový počet respondentov	% nespokojných respondentov z celkového počtu respondentov
501221	1	1	100,00%	2	5	40,00%	2	2	100,00%
501310	3	7	42,86%	1	7	14,29%	1	10	10,00%
501352	5	10	50,00%	0	6	0,00%	0	5	0,00%
501379	6	11	54,55%	2	12	16,67%	7	10	70,00%
501034	13	24	54,17%	0	16	0,00%	2	14	14,29%
501174	13	34	38,24%	2	18	11,11%	3	31	9,68%
501115	14	36	38,89%	22	41	53,66%	19	45	42,22%
501395	20	53	37,74%	32	77	41,56%	7	46	15,22%
501239	34	64	53,13%	16	62	25,81%	12	61	19,67%

Zdroj: Vlastné výsledky dotazníkového prieskumu, vlastné prepočty

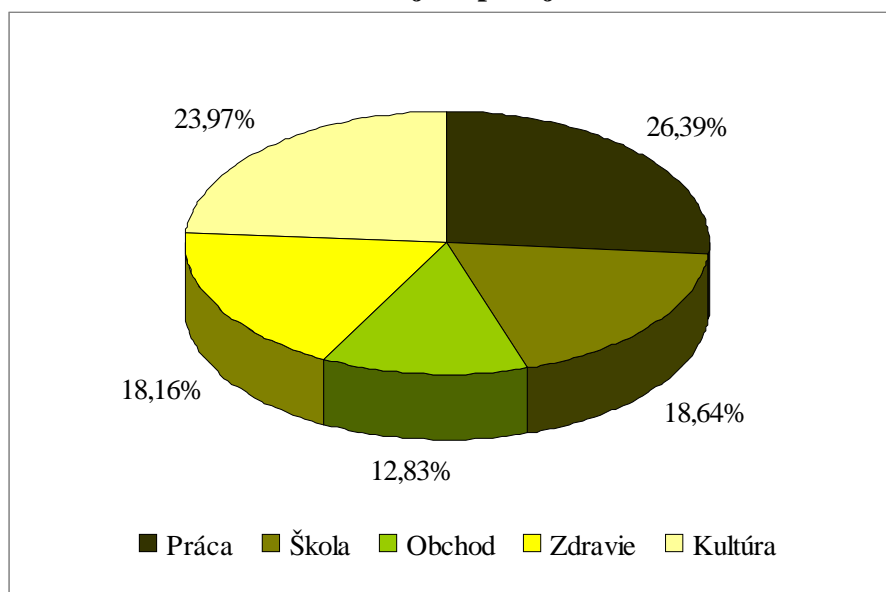
Tab 6 b. Nespokojnosť respondentov s počtom spojov

Obec	Zdravie			Kultúra		
	Počet nespokojných respondentov	Celkový počet respondentov	% nespokojných respondentov z celkového počtu respondentov	Počet nespokojných respondentov	Celkový počet respondentov	% nespokojných respondentov z celkového počtu respondentov
501221	4	4	100,00%	1	1	100,00%
501310	1	18	5,56%	3	3	100,00%
501352	9	20	45,00%	4	4	100,00%
501379	0	17	0,00%	2	4	50,00%
501034	3	27	11,11%	4	8	50,00%
501174	6	50	12,00%	8	8	100,00%
501115	15	77	19,48%	24	28	85,71%
501395	8	58	13,79%	29	31	93,55%
501239	29	90	32,22%	24	25	96,00%

Zdroj: Vlastné výsledky dotazníkového prieskumu, vlastné prepočty

Zo získaných údajov sme vypočítali percento nespokojných respondentov z celkového počtu respondentov. Zistili sme, že celková nespokojnosť je na úrovni 34,97 %. Túto nespokojnosť sme však skúmali ďalej a v obrázku 5 je znázornené, akú časť z nej tvorí nespokojnosť s počtom spojov pri jednotlivých účeloch cestovania.

Obr. 5 Nespokojnosť respondentov s počtom spojov podľa účelu cestovania z celkovej nespokojnosti



Zdroj: Vlastné výsledky dotazníkového prieskumu

Z obrázku 5 možno sledovať, že po ščitání všetkých záznamov o nespokojnosti respondentov sme určili, aká je percentuálna nespokojnosť respondentov s počtom spojov z hľadiska účelov cestovania.

Celková nespokojnosť respondentov je rozčlenená na percento nespokojných respondentov s počtom spojov pri cestovaní za prácou, pri cestovaní za školou, obchodom, zdravím a tiež za kultúrou.

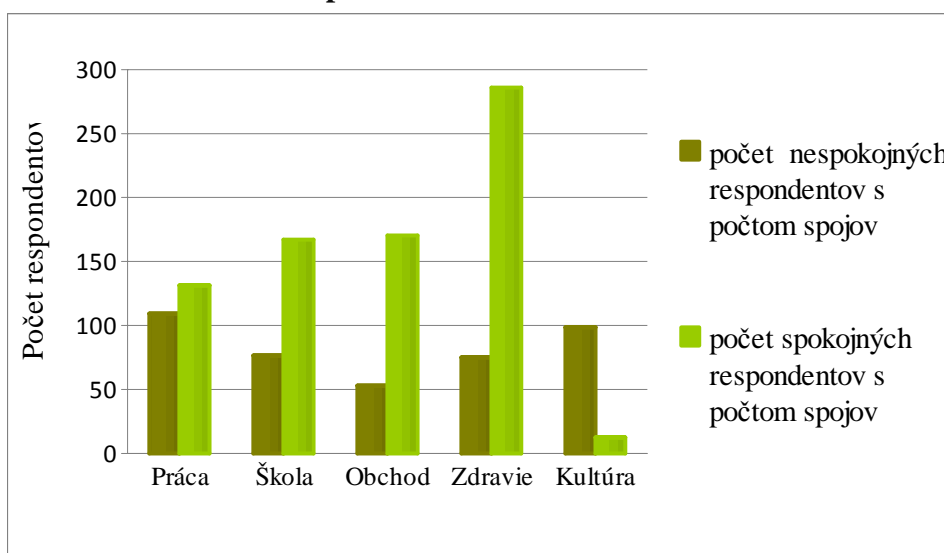
Najviac nespokojných respondentov, a to 109 respondentov je nespokojných s počtom spojov pri cestovaní za prácou, čo je 26,39 % z celkovej nespokojnosti.

Naopak všeobecne najnižšia nespokojnosť respondentov sa prejavila pri cestovaní za obchodom, pre tento účel predstavuje nespokojnosť iba 12,83 % z celkového počtu nespokojných respondentov, čo prezentuje 53 respondentov.

Druhú najväčšiu časť nespokojných respondentov tvoria respondenti cestujúci za kultúrou, 23,97 %. Zistené hodnoty pri práci a kultúre sú si síce podobné, no jedná sa o súhrnné hodnoty týkajúce sa iba nespokojnosti. Práve nedostatočnosť počtu spojov za kultúrou spôsobuje, že málo respondentov cestuje za kultúrou.

Za prácou cestuje výrazne vyšší počet respondentov ako za kultúrou, napriek tomu je počet nespokojných respondentov pri týchto dvoch účeloch cestovania porovnateľný. Bližšie tento fakt opisuje obrázok 6.

Obr. 6 Početnosť nespokojných a spokojných respondentov s počtom spojov podľa účelu cestovania



Zdroj: Vlastné výsledky dotazníkového prieskumu

Na obrázku 6 možno sledovať, koľko respondentov je s počtom spojov pri cestovaní za prácou, školou, obchodom, zdravím a kultúrou spokojných a naopak vidíme tiež pri každej z týchto kategórií, koľko respondentov je s počtom spojov nespokojných.

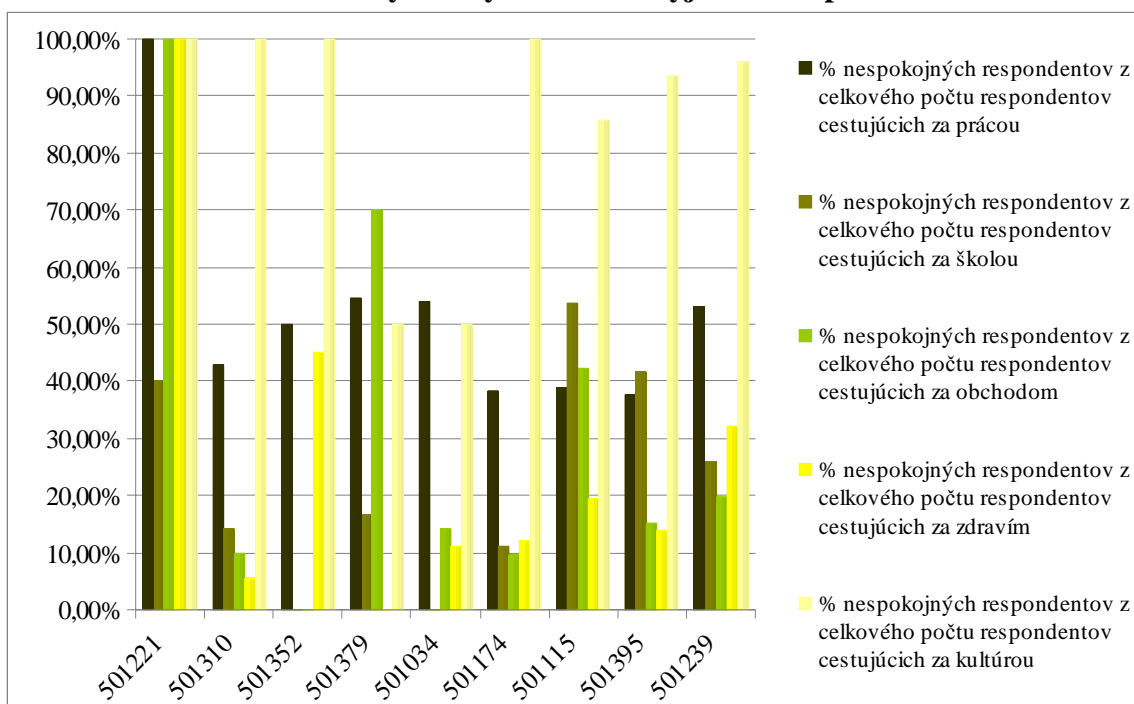
Nie všetkým požiadavkám cestujúcich sa dá vyhovieť, dôležité je, aby bola spokojná väčšina. Ak sa na spokojnosť a nespokojnosť s počtom spojov pozrieme súhrnne a nie podľa jednotlivých obcí, na základe všetkých odpovedí respondentov je zrejmé, že spokojnosť respondentov prevyšuje nad nespokojnosťou pri všetkých účeloch cestovania s výnimkou jedného účelu, a tým je kultúra.

Pri kultúre zo všetkých respondentov, ktorí za kultúrou cestujú, je spokojných iba 13 respondentov zo 112 respondentov.

Najvýraznejší rozdiel medzi počtom spokojných a nespokojných respondentov s počtom spojov je v kategórii cestovania za zdravím. Je to pozitívny rozdiel, pretože počet spokojných respondentov, ktorých je 286 značne prevyšuje počet nespokojných respondentov, ktorých je 75.

Nespokojnosť s počtom spojov sme analyzovali nielen ako súhrnné výsledky dotazníkového prieskumu, ale i podľa jednotlivých obcí zúčastnených prieskumu. V tomto prípade sme vypočítali percento nespokojných respondentov cestujúcich za jednotlivými účelmi cestovania z celkového počtu respondentov cestujúcich za daným účelom, a to pre každú obec samostatne. Výsledky sú znázornené v obrázku 7.

Obr. 7 Nespokojnosť respondentov s počtom spojov pri rôznych účeloch cestovania v analyzovaných obciach vyjadrená v percentách



Zdroj: Vlastné výsledky dotazníkového prieskumu

Z obrázku 7 vyplýva, že najvyššia nespokojnosť s počtom spojov sa vyskytuje pri cestovaní respondentov za kultúrou. Až v štyroch obciach dosahuje 100 % nespokojnosť. Sú to obce Lipové, Patince, Šrobárová a Iža. Pod úroveň 50 % sa percento nespokojnosti s počtom spojov pri cestovaní za kultúrou nedostalo ani v jednej obci.

Táto nespokojnosť je určite opodstatnená, pretože za kultúrou cestujeme väčšinou večer. Dopravné spoje sú však prispôbované základným požiadavkám obyvateľov, a teda väčšina spojov premáva počas dňa a večer sú už spoje v porovnaní s dňom výrazne obmedzené. To spôsobuje, že cestovanie večer za kultúrou zaznamenáva výrazný nedostatok spojov.

Z obrázku je zrejmé, že najmenšia obec prieskumu, obec Lipové má z analyzovaných obcí podľa výsledkov dotazníkového prieskumu najhoršiu vybavenosť hromadnou dopravou. Až v štyroch z piatich kategórií účelu cestovania sme zistili 100 % nespokojnosť s počtom spojov, a to v kategóriách práca, obchod, zdravie a kultúra. Pri cestovaní za školu je zistená nespokojnosť na úrovni 40 %.

Obec Lipové má veľmi slabú vybavenosť hromadnou dopravou, priame spojenie má z troch miest okresu iba na mesto Kolárovo. Respondenti však patrili k tým, ktorí

necestujú na tento smer, ale dochádzajú do obce Zemianska Olča, ktorá je z kategórie veľkých obcí, alebo do okresného mesta. I tento fakt môže byť príčinou zistenej extrémne vysokej nespokojnosti v obci.

Najnižšia nespokojnosť respondentov s dostatočnosťou spojov je zistená v obci Bajč. Obec patrí medzi stredné obce a ako jediná je vybavená okrem autobusovej dopravy i železničnou, čo výrazne pôsobí na dopravnú vybavenosť obce.

Z obrázku 7 je zrejmé, že respondenti nie sú spokojní s počtom spojov ani vo veľkých obciach, napriek tomu, že veľké obce majú najlepšiu dopravnú vybavenosť z kategórií malých, stredných a veľkých obcí.

4.3.4.2 Nedostatočnosť spojov

V dotazníkovom prieskume sme nesledovali len to, či sú podľa respondentov spoje nedostatočné, ale tiež čas, kedy sú podľa nich spoje nedostatočné. V tabuľke 7 je vyjadrená nedostatočnosť spojov počtom odpovedí o nedostatočnosti ku každej z obcí podľa príslušného času, kedy sú spoje nedostatočné.

Tab. 7 Nedostatočnosť spojov z časového hľadiska

Obec	Čas nedostatočnosti spojov			
	1	2	3	4
501221	0	8	2	2
501310	0	3	1	6
501352	0	14	7	4
501379	2	4	11	4
501034	2	6	4	13
501174	1	12	0	20
501115	26	5	62	33
501395	17	21	46	33
501239	26	63	54	25

Zdroj: Vlastné výsledky dotazníkového prieskumu

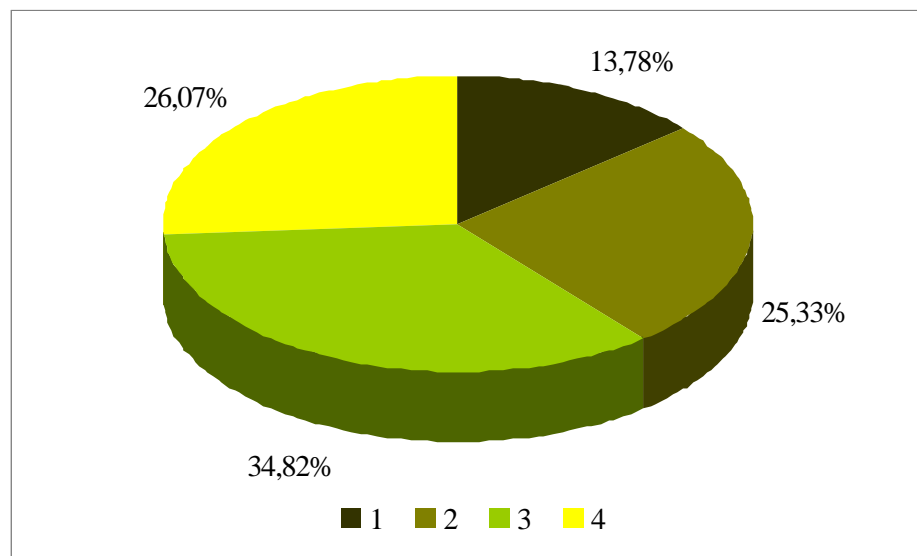
Nedostatočnosť spojov sme zaznamenávali v štyroch časových kategórii počas celého dňa, kde 1 predstavuje nedostatočnosť spojov ráno, 2 nedostatočnosť spojov doobeda, 3 nedostatočnosť spojov poobede a 4 nedostatočnosť spojov večer.

V tabuľke 7 je znázornené, koľko záznamov o nedostatočnosti spojov sme zistili prostredníctvom prieskumu v každej zo sledovaných obcí. Tieto záznamy sú taktiež rozčlenené podľa toho, v akom čase sú spoje nedostatočné.

Z tabuľky je zrejmé, že vo väčších obciach je viac záznamov o nedostatočnosti spojov, čo však neznamená, že tieto obce sú horšie vybavné hromadnou dopravou, ako obce malé. Keďže sme v každej zo sledovaných obcí analyzovali 5 % obyvateľstva, vo veľkých obciach bol počet obyvateľov, ktorí vyjadrili nespokojnosť vyšší.

Zrátali sme všetky odpovede o nedostatočnosti počtu spojov v každej zo skupín času nedostatočnosti, ktoré sme dotazníkovým prieskumom získali a z nich sme vytvorili obrázok 8 s percentuálnym vyjadrením, z ktorého je zjavné, v ktorom čase je aký podiel nedostatočnosti.

Obr. 8 Percentuálny podiel nedostatočnosti spojov z časového hľadiska



Zdroj: vlastné výsledky dotazníkového prieskumu

Obrázok vyjadruje, že najväčšia nedostatnosť spojov je v poobedňajších hodinách, ktorá tvorí zo všetkých záznamov časov nedostatočnosti spojov 34,82 %.

Respondenti sú naproti tomu najmenej nespokojní s počtom spojov premávajúcich ráno, kde je nedostatočnosť 13,78 %.

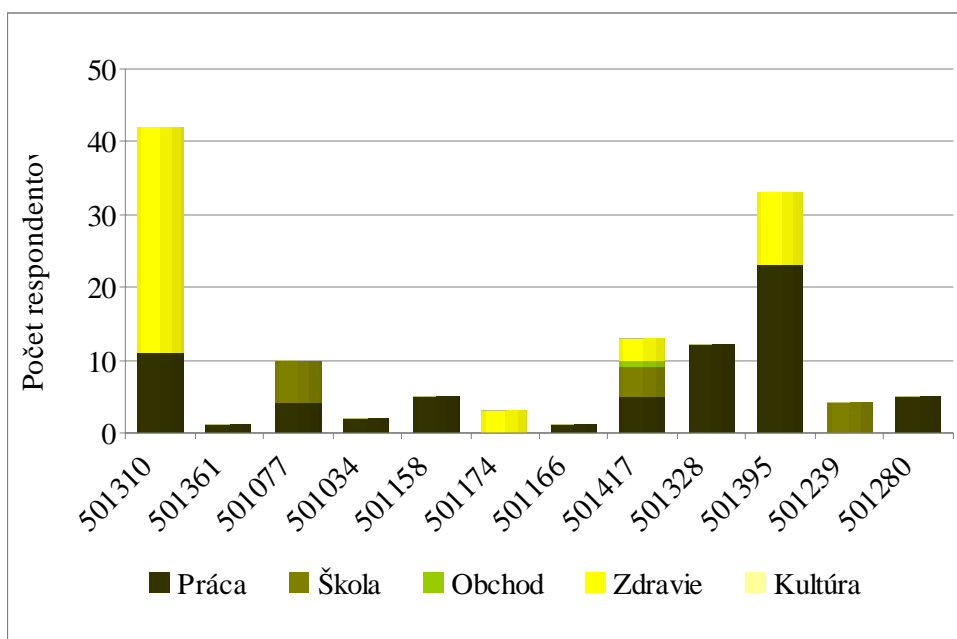
4.3.5 Miesta dochádzky

Dotazníkový prieskum sme hodnotili nielen z hľadiska cestovania respondentov zo sledovaných obcí preč, ale tiež z pohľadu dochádzky do sledovaných obcí. Skúmali sme teda, či sa do sledovaných obcí cestuje za nejakým zo stanovených účelov, alebo nie.

Dotazníkovým prieskumom sme zistili aj to, do ktorých obcí a miest respondenti súboru skúmaných obcí dochádzajú, v akom počte a za akým účelom sa do nich dochádza. Z prieskumu vyplýva, že respondenti súboru deviatich obcí dochádzajú do šestnástich miest dochádzky.

V obrázku 9 sú graficky znázornené počty respondentov dochádzajúcich do obcí v okrese Komárno

Obr. 9 Dochádzanie respondentov do obcí okresu Komárno podľa účelu cestovania



Zdroj: Vlastné výsledky dotazníkového prieskumu

Vyhodnotením miest dochádzky z dotazníkového prieskumu sme na základe odpovedí respondentov zistili, že zo štyroch obcí z analyzovaných deviatich sa iba odchádza. Z tohto dôvodu nie sú vyznačené v obrázku. Sú to obce Lipové, Šrobárová, Trávnik a Svätý Peter. Z týchto štyroch obcí patria do kategórie malých obcí iba dve, a to Lipové a Šrobárová. Pri malých obciach je predpoklad, že neposkytujú príležitosti, za ktorými by obyvatelia iných obcí do danej obce dochádzali. Medzi malými obcami

sme však takúto výnimku našli, je to obec Patince, do ktorej dochádzajú obyvatelia za prácou i za zdravím. Služby zdravotnej starostlivosti tu však zastupuje termálne kúpalisko a wellness, kde sú aj lekári a zdravotné služby, ktoré lákajú obyvateľov z okolia ale aj zo vzdialenejších oblastí. Tento potenciál sa neustále rozvíja, podporuje i zamestnanosť v obci a v jej blízkom okolí, keďže tvorí pracovné príležitosti.

Obcou z kategórie stredných obcí, do ktorej sa neprichádza a iba z nej respondenti odchádzajú, je obec Trávník. Táto obec má veľmi zložitú dopravnú polohu voči ostatným analyzovaným obciam, čo sa zrejme prejavilo na tom, že nikto z respondentov ostatných obcí do tejto obce nedochádza.

Aj medzi veľkými obcami sme našli takú, z ktorej obyvatelia iba odchádzajú. Touto obcou je Svätý Peter. V minulosti v tejto obci sídlil podnikateľ, ktorý vytváral pracovné príležitosti i pre okolité obyvateľstvo, no podnikateľ svoju činnosť už nerealizuje a v prieskume sme nezaznamenali žiadneho respondenta, ktorý by do tejto obce za niektorým z účelov dochádzal.

Predpokladali sme, že najväčší počet respondentov bude dochádzať do okresného mesta a že vysoký podiel miest dochádzky budú tvoriť aj ostatné mestá v okolí.

Náš predpoklad sa naplnil. Najvyšší počet respondentov dochádza do Komárna. V dochádzke do Komárna sú zastúpené všetky účely cestovania, najviac respondentov však dochádza do okresného mesta za zdravím. Z počtu 733 respondentov dochádza za zdravím do Komárna 262. Toto vysoké číslo je pochopiteľné, pretože predpokladáme najvyššiu kvalitu zdravotníckych služieb práve v tomto meste.

Komárno ponúka i množstvo pracovných príležitostí. Práve za prácou do tohto mesta cestuje 115 respondentov. V okresnom meste sa nachádzajú najväčšie podniky v okrese, ktoré vytvárajú vysoký počet pracovných príležitostí. Medzi najväčších zamestnávateľov v okrese patria Slovenské lodenice Komárno, a. s. Špecializujú sa na vývoj a stavbu lodí. Až takmer 1000 ľudí pracuje práve v tejto spoločnosti. Ďalším výrazným zamestnávateľom v Komárne je výrobca obuvi Rieker obuv, s. r. o., ktorý zamestnáva až 2000 pracovníkov. Známe sú taktiež Komárňanské tlačiarne.

Do druhého mesta v okrese, do Hurbanova sme taktiež zaznamenali vyšší počet dochádzajúcich respondentov, i keď v porovnaní s Komárom je tento počet výrazne nižší. Respondenti sem dochádzajú rovnako za každým z účelov cestovania. Hurbanovo disponuje dobrou infraštruktúrou a občianskou i technickou vybavenosťou. Do Hurbanova dochádzajú respondenti v najväčšej miere za školu a prácou. V Hurbanove sídlia dve stredné školy, a to Stredná odborná škola a Stredná

priemyselná škola stavebná. V Hurbanove je taktiež množstvo pracovných príležitostí. a najväčším podnikom patrí pivovar Heineken Slovensko, a.s..

Významným zistením je to, že z analyzovaných obcí ani jeden respondent necestuje prostriedkami osobnej hromadnej dopravy do tretieho mesta okresu, do Kolárova. Kolárovo má rovnako ako i ostatné dve mestá okresu dobrú infraštruktúru, občiansku i technickú vybavenosť. V prípade Kolárova je však rozhodujúca jeho poloha. Zo súboru sledovaných obcí má priame napojenie na toto mesto iba obec Lipové, ktorá je z daných obcí najmenšia. Zo všetkých ostatných analyzovaných obcí je veľmi zložitá dopravná dostupnosť do tohto mesta. Ak by sme analyzovali ostatné obce okresu, ktoré majú priaznivejšie spojenie s týmto mestom, určite by sme dospeli k iným záverom.

Pre náš súbor obcí nie je poloha Kolárova priaznivá. Podľa polohy daných obcí by sa obyvatelia museli najprv dostať buď do Komárna alebo do Nových Zámkov a odtiaľ ďalej pokračovať do Kolárova. Dopravné spojenie je veľmi komplikované a pravdepodobne z tohto dôvodu Kolárovo nie je miestom dochádzky ani jedného z respondentov.

Tretím výraznejším miestom dochádzky je susedné okresné mesto, Nové Zámky. Dochádzanie zo sledovaných obcí do Hurbanova a do Nových Zámkov je porovnateľné. Treba tu však zohľadniť geografickú a dopravnú polohu Nových Zámkov. Nové Zámky sú väčšinou miestom dochádzky pre obyvateľov obce Bajč a Svätý Peter, s ktorými je toto mesto dobre dopravne prepojené. Ostatné obce nemajú také dobré dopravné spojenie s Novými Zámkami.

4.4 Odporúčania a návrhy na využitie poznatkov

Respondenti nášho dotazníkového prieskumu využívajú najčastejšie autobusovú osobnú hromadnú dopravu, no vysoký podiel respondentov využíva i inú ako osobnú hromadnú dopravu.

Dôležité je, aby čím viac ľudí využívalo práve osobnú hromadnú dopravu. Mnohí ľudia využívajú prednostne individuálnu dopravu oproti hromadnej doprave z rôznych dôvodov, ktorými sú napríklad vysoké cestovné výdavky, neuspokojujúca kvalita hromadnej prepravy, nenadväzujúce spoje hromadnej dopravy a nedostatočnosť počtu spojov.

Doprava pôsobí negatívne na životné prostredie. Využívanie hromadnej dopravy pôsobí menej škodlivo ako individuálna doprava, pretože prostredníctvom hromadnej dopravy sa dostane do ovzdušia menej škodlivín, menej výfukových plynov a okrem iného sa spotrebuje menej pohonných látok. Aj z tohto hľadiska je nevyhnutné podnecovať využívanie osobnej hromadnej dopravy.

Mestá majú lepšiu vybavenosť hromadnou dopravou ako obce a hlavne malé obce. Obce sú vybavené menším počtom spojov, čo núti obyvateľov obcí využívať iný druh dopravy, ako je osobná hromadná doprava. Z tohto dôvodu je potrebné upriamiť pozornosť hlavne na obce a zvýšiť vybavenosť obcí osobnou hromadnou dopravou.

Treba podporovať cestovanie prostriedkami osobnej hromadnej dopravy, i keď pre mnoho ľudí je nemysliteľné vzdať sa pohodlia svojho auta. Na to, aby cestujúci vymenili automobil za prostriedky osobnej hromadnej dopravy, musela by im byť poskytnutá zaujímavá motivácia prostredníctvom zvýšenia výhod osobnej hromadnej dopravy.

Mnohí cestujúci by s určitosťou uvítali vyššiu kvalitu cestovania hromadnými prostriedkami, a teda rýchlejšie cestovanie, modernejšie dopravné prostriedky, nižšie cestovné náklady, lepšiu harmonizáciu spojov, vyšší počet spojov, prispôsobenie premávania spojov potrebám obyvateľov, čím by sa eliminovala nedostatočnosť počtu spojov a cestujúci by boli spokojnejší. Prieskumom sme zistili, že najvyššia nespokojnosť respondentov s počtom spojov je v poobedňajších hodinách. V nami analyzovaných obciach by bolo potrebné prispôsobiť počty spojov v tomto čase.

Čo sa týka nehodovosti, jednou z výhod osobnej hromadnej dopravy je, že je bezpečnejšia ako individuálna doprava.

Zistenia uvedené v práci môžu slúžiť pre dopravcov i pre verejnú správu.

Údaje môžu byť využité:

- ako podklad pri zostavovaní cestovných poriadkov, ktoré by vo väčšej miere odrážali potreby obyvateľov analyzovaných obcí,
- na prispôsobenie premávania spojov už počas terajšieho, aktuálneho cestovného poriadku,
- ako podklad pri zostavovaní programových a iných koncepčných materiálov na rôznych úrovniach,
- pri plánovaní rozvoja,
- pri plánovaní investícií,

- ako materiál upozorňujúci na potrebu rozšírenia zdravotníckych služieb v malých a stredných obciach, pretože absentujúce zdravotnícke služby v malých a stredných obciach ovplyvnili to, že najčastejším účelom cestovania respondentov bolo cestovanie práve za službami zdravotnej starostlivosti,
- na zabezpečenie školskej dochádzky školskými autobusmi.

Školské autobusy prepravujúce žiakov do/zo základných škôl môžu byť riešením nedostatočnosti spojov pri školskej dochádzke. No v našom prípade nemá zavedenie školských autobusov opodstatnenie, pretože základné školy sa nachádzajú v každej z analyzovaných obcí okrem dvoch malých obcí, obce Lipové a obce Patince. Obe obce však majú spojenie postačujúce školskej dochádzke s blízkou obcou respektíve mestom, kde sídli základná škola.

Záver

Osobná hromadná doprava je pre mnohých ľudí dôležitá. Množstvo dôvodov núti obyvateľov cestovať. Dochádzajú za prácou, za školou, za službami zdravotnej starostlivosti, za obchodnými službami a za kultúrou.

Okres Komárno spadá do Nitrianskeho samosprávneho kraja a je najjužnejším okresom Slovenskej republiky. V okrese sa nachádzajú 3 mestá a 38 obcí. Zo všetkých obcí okresu sme vybrali deväť obcí, ktoré sme analyzovali. Týchto deväť obcí sme vybrali na základe kritéria veľkosti obce podľa počtu obyvateľov a podľa vzdialenosti od okresného mesta.

Hlavným cieľom diplomovej práce bolo zhodnotenie dopravnej vybavenosti vybraných vidieckych obcí okresu Komárno osobnou hromadnou dopravou a tiež skúmanie spätosti vybraných vidieckych obcí do centier obslužnej vybavenosti v okrese Komárno prostredníctvom dotazníkového prieskumu týkajúceho sa využívania hromadnej dopravy.

Stanovené ciele sme v diplomovej práci naplnili a v práci sme dospeli k týmto záverom:

- **Vybavenosť vidieckych obcí okresu Komárno osobnou hromadnou dopravou**

Vzťah medzi počtom obyvateľov v obciach a priemerným počtom spojov, ktorým obce disponujú sme analyzovali v malých, stredných ako i vo veľkých obciach. Predpokladali sme, že čím má obec vyšší počet obyvateľov, tým viac spojov v obci premáva. Analýzou vybavenosti vidieckych obcí okresu osobnou hromadnou dopravou sa predpoklad vzťahu počtu obyvateľov obcí a priemerného počtu spojov pripadajúcich na obec potvrdil iba v kategórii stredných obcí, a to len za predpokladu, že pri analýze počtu spojov v obci Bajč sme zohľadnili polohu mesta Hurbanovo, ktoré sa nachádza medzi obcou Bajč a okresným mestom Komárnom, z čoho vyplýva, že spoje spájajúce obec Bajč s mestom Komárno prechádzajú i mestom Hurbanovo a tie isté spoje sú započítané v počte spojov spájajúcich Bajč s Hurbanovom a tiež Bajč s Komárnom.

- **Výstupy dotazníkového prieskumu o využívaní hromadnej dopravy a o spokojnosti obyvateľov s vybavenosťou obcí osobnou hromadnou dopravou**

Nasledujúce údaje sme zistili prostredníctvom vykonaného dotazníkového prieskumu zameraného na využívanie hromadnej dopravy, ktorý bol vykonaný na 7 % obyvateľov vybraných obcí. Inú ako osobnú hromadnú dopravu využíva 28,63 %

respondentov. Najviac respondentov využíva autobusovú osobnú hromadnú dopravu a to až 64,41 % z celkového počtu 1027 respondentov.

Analýzou dotazníkového prieskumu sa potvrdil predpoklad, že čím je obec väčšia, tým väčší počet respondentov využíva osobnú hromadnú dopravu. Výnimkou je len obec Šrobárová, ktorá síce patrí do kategórie malých obcí, no disponuje dobrou dopravnou vybavenosťou osobnou hromadnou dopravou. Šrobárová sa nachádza iba 20 km od Komárna a disponuje priemerným počtom 15 spojov na obec za 1 pracovný deň spájajúcich obec s Komáromom.

Všetky ďalšie zistenia sme vykonali prostredníctvom dotazníkového prieskumu, ale už len tými respondentmi, ktorí využívajú osobnú hromadnú dopravu, a to autobusovú, železničnú alebo tak autobusovú ako i železničnú, ktorých je 733, čo predstavuje 5 % obyvateľov vybraných obcí.

Dotazníkového prieskumu sa zúčastnili rôzne vekové kategórie obyvateľstva, pričom najväčšie zastúpenie, 237 respondentov bolo vo vekovej kategórii 16 – 30 rokov, naopak najmenej 101 respondentov predstavovali respondenti vo veku 61 a viac rokov.

Sledovali sme účely cestovania respondentov (za prácou, za školou, za obchodom, za zdravím, za kultúrou), pričom sme zistili, že najviac respondentov využíva osobnú hromadnú dopravu pri cestovaní za zdravím. Tento účel cestovania predstavuje až 30,57 %-né zastúpenie spomedzi všetkých účelov cestovania.

Významná je nespokojnosť respondentov s počtom spojov. Na základe výsledkov z dotazníkového prieskumu sme vypočítali 34,97 %-nú nespokojnosť respondentov s počtom spojov. Analyzovali sme tiež počty spokojných a nespokojných respondentov a zistili sme, že pri všetkých účeloch cestovania prevažujú spokojní respondenti nad nespokojnými, až na účel cestovania za kultúrou. Najviac prevažuje počet spokojných respondentov nad počtom nespokojných respondentov pri cestovaní respondentov za zdravím, kde spokojných respondentov je 286 a nespokojných 75.

Obcou s najvyšším percentom nespokojných respondentov s počtom spojov pri rôznych účeloch cestovania je najmenšia z analyzovaných obcí, obec Lipové, v ktorej podľa účelov cestovania bolo 100 % nespokojných respondentov pri štyroch z piatich účelov cestovania. 40 %-ná nespokojnosť respondentov je pri cestovaní respondentov za školou. Vysoká nespokojnosť respondentov je spôsobená veľmi zlou dopravnou vybavenosťou a polohou obce, ktorá má priame spojenie iba s mestom Kolárovo, no ani jeden z respondentov necestoval na tento smer.

Respondenti pociťujú najvyšší percentuálny podiel nedostatočnosti spojov z časového hľadiska v poobedňajších hodinách, a to až 34,82 %.

Dotazníkovým prieskumom sme tiež zistili, že do štyroch z deviatich analyzovaných obcí nedochádza ani jeden z respondentov. Sú to dve malé obce – Lipové a Šrobárová, stredná obec Trávník a veľká obec Svätý Peter. S výnimkou obce Svätý Peter uvedené obce nedisponujú takou úrovňou sociálnej infraštruktúry, aby prilákali do svojej obce obyvateľov z okolia. V týchto obciach sa nenachádzajú ani zamestnávateľia, ktorí by vytvárali pracovné príležitosti i pre obyvateľov z okolia.

Celkovo respondenti cestujú do 16 miest dochádzky. Najviac ich dochádza do okresného mesta Komárno, do Hurbanova a tiež do susedného okresného mesta Nové Zámky. Do tretieho mesta okresu, do Kolárova kvôli jeho dopravnej polohe necestuje osobnou hromadnou dopravou ani jeden respondent.

Zoznam použitej literatúry

1. BAŠOVSKÝ, O. - LAUKO, V. 1990. *Úvod do regionálnej geografie*. Bratislava: SPN, 1990. 118 s. ISBN 80-08-002278-6.
2. BECK, J. 2001. Modely regionálnej dynamiky a jej perspektíva. In *Regio 2001*. Cheb: b.v. 2001. ISBN 80-7082-791-2.
3. BELAJOVÁ, A. – FÁZIKOVÁ, M. 2004. *Regionálna ekonomika*. Nitra: SPU, 2004. 245 s. ISBN 80-8069-007-3.
4. BELAJOVÁ, A. – FÁZIKOVÁ, M. 2005. *Regionálna ekonomika a politika*. Nitra: SPU, 2005. 245 s. ISBN 80-8069-513-X.
5. BEŇUŠKOVÁ, Z. a i. 1998. *Tradičná kultúra regiónov Slovenska*. Bratislava: Veda, vydavateľstvo SAV, 1998. 262 s. ISBN 80-224-0518-3.
6. BOHL, J. Wallenhorst, 1994. Nová stratégia pre vidiek. Agrárny program do roku 2000, *Rozvoj vidieka*, Vedecká konferencia, 7.-8. decembra 1994. Nitra, 1994, 187 s.
7. BUČEK, M. a i. 1992. *Priestorová ekonomika*. Bratislava: EU, 1992. 148 s. ISBN 80-225-0406-8.
8. BUČEK, M. a i. 2006. *Regionálny rozvoj – novšie teoretické koncepcie*. Bratislava: Ekonóm, 2006. 269 s. ISBN 80-225-2151-5.
9. BUCHTA, S. 1998. Sociálno-ekonomická charakteristika slovenského vidieka podľa kritérií OECD. In *Životné prostredie* [online], roč. 32, 1998, č. 3 [cit. 2010-04-03]. Dostupné na:
<<http://www.seps.sk/zp/casopisy/zp/1998/zp398/buchta.htm>>. ISSN 1335-4175.
10. BURČIAKOVÁ, M. – JAKUBČEKOVÁ, J. 2009. Aktuálny pohľad na súčasný stav teórie dopravného systému. In *Logistický monitor* [online], 2009. [cit. 2009-10-8]. Dostupné na:
<<http://www.logistickymonitor.sk/en/images/prispevky/sucasny-stav-teorie.pdf>>. ISSN 1336-5851.
11. Creating Rural Indicators for Shaping Territorial Policies, Paris, OECD 1994
12. DICOVÁ, J. - ONDRUŠ, J. 2010. Rozvoj osobnej dopravy v SR pred individuálnou automobilovou dopravou. In *Železničná doprava a logistika* [online], roč. 6, 2010, č. 1, s.33 [cit. 2010-03-25]. Dostupné na:
<http://fpedas.uniza.sk/zdal/images/stories/clanky_pdf/cislo_01_10/07_dicova_ondrus.pdf>. ISSN 1336-7943.

13. DUBEN, R. – JÍROVÁ, H. – SOVA, V. 1987. *Sociální rozvoj*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1987. 335 s. ISBN 14-578-87.
14. DUBECOVÁ, I. 2000. *Regionálne analýzy a plánovanie*. Nitra: SPU, 2000. 129 s. ISBN 80-7137-805-4.
15. FALŤAN, Ľ. – PAŠIAK, J. 2004. *Regionálny rozvoj Slovenka: východiská a súčasný stav*. Bratislava: Sociologický ústav Slovenskej akadémie vied, 2004. 88 s. ISBN 80-85544-35-0.
16. FÁZIKOVÁ, M. – STEHLÍKOVÁ, B. – LACINA, P. 1999. Základná typológia vidieckych obcí v SR z hľadiska demografického vývoja. In *Zemědělská ekonomika*. Praha. 1999, č. 45, s. 85 – 90, ISSN 0139-570-X.
17. GECÍKOVÁ, I. a i., 2006. Regióny-vidiek-životné prostredie 2006 – I. časť. In *Zborník vedeckých a odborných príspevkov a postrehov z medzinárodnej vedeckej konferencie*, Nitra: SPU, 2006. 126 s. ISBN 80-8069- 709-4.
18. HAMALOVÁ, M. 1996. *Priestorová ekonomika*. Bratislava: Ekonóm, 1996. 144 s. ISBN 80-225-0750-4.
19. HAMALOVÁ, M. - STEINER PAPÁNEK, S. *Verejno-súkromné partnerstvá a inovačné procesy* [online]. [cit. 2010-10-23]. Dostupné na: <http://www.speednet.sk/users/cerco/zbornik/vsap2007/pdf/hamalova_steiner-papanek.pdf>.
20. HOLLAREK, T. - KUŠNIEROVÁ, J. 1996. *Doprava v územnom plánovaní*. Žilina: VŠDS, 1996. 195 s. ISBN 80-7100-321-2.
21. HRUBÝ, J. 1996. *Základy demografie pre manažéra na vidieku*. Nitra: SPU, 1996. 103 s. ISBN 80-7137-311-7.
22. CHESHIRE, P. 2007. *P. Cheshire: pre regióny neplatí jeden recept rozvoja*. Hlavná stránka → Regionálna politika a rozvoj → P. Cheshire: pre regióny neplatí jeden recept rozvoja [online]. 2007, [cit. 2010-02-17]. Dostupné na: <<http://www.euractiv.sk/regionalny-rozvoj/interview/p-cheshire-pre-regiony-neplati-jeden-recept-rozvoja>>.
23. IVANIČKA, K. 1987. *Základy teórie a metodológie socioekonomickej geografie*. Bratislava : Slovenské pedagogické nakladateľstvo, 1987. 448 s. 067-099-87 ZTA.
24. JANDOUREK, J. 2001. *Sociologický slovník*. Praha: Portál, 2001. 285 s. ISBN 80-7178-535-0.

25. JURČOVÁ, D. 2005. Všeobecné demografické termíny. In *Slovník demografických pojmov* [online]. Bratislava: INFOSTAT, 2005. [cit. 2010-01-12]. Dostupné na: <http://www.infostat.sk/vdc/pdf/slovník_2verdd.pdf> ISBN 80-85659-40-9.
26. JUROVÁ, M. 1999. *Európska unie – odvetví a infraštruktúra*. Praha: Computer Press, 1999. 115 s. ISBN 80-7226-215-X.
27. KAI, P. 2006 *Demografie als Risikofaktor und Zentralaufgabe zukünftigen Personalmanagements* [online]. B. m.: GRIN Verlag., 2006 [cit. 2010-03-17]. 56 s. Dostupné na: <http://books.google.sk/books?id=Lhugh9gDHIQC&printsec=frontcover&dq=Demografie+als+Risikofaktor+und+Zentralaufgabe+zuk%C3%BCnftigen+Personalmanagements&source=bl&ots=efVBVCwEoZ&sig=yVIbHaGIIfcWtU7QKN1AfM79HTc&hl=sk&ei=dFCiS6fgG5aJ_AaB-LzvCQ&sa=X&oi=book_result&ct=result&resnum=4&ved=0CBcQ6AEwAw#v=onepage&q=&f=false>. ISBN 978-3-640-20984-2.
28. KREBS, V. a i. 1997. *Sociální politika*. Praha: CODEX Bohemia, 1997. 328 s. ISBN 80-85963-33-7.
29. KUBEŠ, J. 2000. *Problémy stabilizace venkovského osídlení ČR*. České Budějovice: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, 2000. 164 s. ISBN 80-7040-385-3.
30. LOKŠOVÁ, Z. 2007. Rozvoj cestnej a železničnej dopravy v slovenskej republike v súvislosti so vstupom do EÚ. In *Železničná doprava a logistika* [online] roč. 3, 2007, č. 1 [cit. 2010-03-28]. Dostupné na: <http://fpedas.utc.sk/zdal/images/stories/clanky_pdf/archiv_ZDALu/zdal_2007_01.pdf> ISSN 1336-7943.
31. LOKŠOVÁ, Z. 2008. Koordinácia verejnej osobnej dopravy – základný predpoklad integrovaného dopravného systému. In *Doprava a spoje* [online]. [cit. 2009 – 12-03]. Dostupné na: <<http://fpedas.uniza.sk/dopravaaspoje/2008/1/Loksova.pdf>>. ISSN 1336-7676.
32. LOKŠOVÁ, Z. 2009. Ekonomická efektívnosť zvyšovania úrovne kvality hromadnej osobnej dopravy. In *Perner's contacts* [online]. roč. 4, 2006, č. 1 [cit. 2010-03-28]. Dostupné na: <http://pernerscontacts.upce.cz/13_2009/loksova.pdf>. ISSN 1801-674X.
33. MAIER, G. – TÖDTLING, F. 1998. *Regionálna a urbanistická ekonomika 2*. Bratislava: Elita, 1998. 320 s. ISBN 80-8044-049-2.

34. MAJERNÍK, M. a i. 2005. *Environmentálne aspekty priemyselných technológií*. Nitra: SPU 2005. 187 s. ISBN 80-8069-534-2.
35. MAJLINGOVÁ, L. a i. 2002. *Verejné služby*. Banská Bystrica: Bela v Banskej Bystrici, 2002. 313 s. ISBN 80-8055-754-3.
36. MAREČEK, J. 1992. *Zahrada*. Praha: Noris, 1992. 304 s. ISBN 80-900-908-1-8.
37. MAŠEK, J. – KENDRA, M. 2008. Koncepty dopravnej obslužnosti územia v nákladnej a osobnej doprave. VEGA 1/0432/08 „Model del’by prepravnej práce v doprave s ohľadom na kapacitu infraštruktúry. In *Perner's contacts* [online], roč. 3, 2008, č. 3 [cit. 2010-03-11]. Dostupné na: <http://pernerscontacts.upce.cz/10_2008/Masek_Kendra.pdf>. ISSN 1801-674X.
38. MEDEK, F. 2002. *Technická infraštruktúra miest a sídel*. Praha: ČVUT, 2002. 178 s. ISBN 80-01-00708-1.
39. MLÁDEK, J. 1992. *Základy geografie obyvateľstva*. Bratislava: SPN, 1992. 230 s. ISBN 80-08-00768-0.
40. MLÁDEK, J. a i. 2006. *Demografická analýza Slovenska*. Bratislava: UK. 2006. 222 s. ISBN 80-223-2191-5.
41. MORAVČÍKOVÁ, D. – KUČÍRSKOVÁ, D. 2003. *Rurálna sociológia*. Nitra: SPU, 2003. 116 s. ISBN80-8069-153-3.
42. RAJČÁKOVÁ, E. 2005. *Regionálny rozvoj a regionálna politika*. Bratislava: Univerzita Komenského, 2005. 119 s. ISBN 80-223-2038-2.
43. RATTAJ, P. 1997. Využitie potenciálu dediny pre jej rozvoj a pre rozvoj vidieka. In. *Stratégia rozvoja vidieka na Slovensku*. Nitra: SPU, 1997. 160 s. ISBN 80-7137-383-4.
44. REKTOŘÍK, J. – ŠELEŠOVSKÝ, J. a i. 2002. *Sociálna a technická infraštruktúra III. Diel*. Brno – Praha: Masarykova univerzita, 2002. 135 s. ISBN 80-210-2956-0.
45. ROUBÍČEK, V. 1997. *Úvod do demografie*. Praha : CODEX Bohemia, 1997. 348 s. ISBN 80-8563-43-4.
46. SEKO, L. a i. 1994. *Geografia*. Bratislava: Slovenské pedagogické nakladateľstvo, 1994. 80 s. ISBN 80-08-02040-7.
47. SLOBODA, D. 2006. *Slovensko a regionálne rozdiely. Teórie, regióny, indikátory, metódy*. Bratislava: Konzervatívny inštitút M. R. Štefánika, 2006 [online]. [cit. 2010-01-18]. Dostupné: <http://www3.ekf.tuke.sk/re/Disparity%20a%20perifernost/Regionalne%20disparity/Slovensko_a_regionalne_rozdiely.pdf>

48. SZÉNÁSSY, Á. 2002. *Okres Komárno*. Komárno: Kiadó, 2002, s. 2-3. ISBN 80-8056-276-8.
49. SUROVEC, P. 2006. *Dopravná obslužnosť obcí a vyšších územných celkov*. Medzinárodná konferencia o problematike MHD v mestách SR, 2006. Bojnice. [online]. [cit. 2010-12-17]. Dostupné na: <www.dpmz.sk/zdruzenie/konferencie/Konferencia%20Bojnice%202006/Surovec/profingpavelsurovec.doc>
50. ŠARAFÍN, M. 1998. Architektonická obnova dediny. In *Životné prostredie* [online]. roč. 32, 1998, č. 3 [cit. 2010-04-03]. Dostupné na: <<http://www.seps.sk/zp/casopisy/zp/1998/zp398/sarafin.htm>>. ISSN 1335-4175.
51. TVRDONĚ, J. – HAMALOVÁ, M.- ŽÁRSKA, E. 1995. *Regionálny rozvoj*. Bratislava: Ekonóm, 1995. 180 s. ISBN 80-225-0671-0.
52. VAŇO, B. a i. 2003. *Základy demografie*. Bratislava: Občianske združenie Sociálna práca, 2003. 28 s. ISBN 80-968927-3-8.
53. VAVRINČÍK, P. 1997. Metodický postup spracovania programu regiónu. In *Aktuálne problémy regionálneho rozvoja*. Banská Bystrica: IROMAR, 1997, 301 s. ISBN 80-8055-052-2.
54. VONKA, J. a i. 2001. *Osobní doprava*. Pardubice: 2001. 170 s. ISBN 80-7194-320-7.
55. WOZNIAK, M. – GÓRA, R. 2000. Infrastructure and balance development of rural areas (on the examples of the Bieszczady area). In *Zborník vedeckých prác z „Medzinárodných vedeckých dní 2000“ – IV. Diel*. Nitra: SPU Nitra, 2000. 91-97 s. ISBN 80-7137-718-X.
56. ZUBRICKÝ, G. 2003. *Rurálna geografia*, Bratislava: MAPA Slovakia, 2003. 64 s. ISBN 80-89080-38-3.
57. Cestovný poriadok vlakov osobnej dopravy 2007 – 2008. Vydali ŽSR, 2007. s. 237. ISBN 978-80-968864-6-3.
58. Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta Komárno
59. Zákon NRSR č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách. Bratislava: Epos, 2000. ISBN 80-8057-196-1.
60. Zákon NR SR č. 164/1996 Zb. o dráhach zo 17. mája 1996 a o zmene zákona č. 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní (živnostenský zákon) v znení neskorších predpisov.
61. Zákon NR SR č. 168/1996 Z. z. o cestnej doprave zo 17. mája 1996

62. Zákon č. 503/2001 Z. z. o podpore regionálneho rozvoja z 18. októbra 2001
63. Cestovný poriadok [online]. [cit. 2008-03-14]. Dostupné na:
<<http://cp.atlas.sk/connform.asp?tt=d&cl=S&p=AT>>.
64. Druhy zdravotníckych zariadení. In Prehľad o počte poskytovateľov zdravotnej starostlivosti a prevádzkovaných druhoch zariadení v Slovenskej republike. In *Zdravotnícka ročenka Slovenskej republiky 2008* [online]. Bratislava.2009. 207s. [cit. 2010-02-20].Dostupné na: <http://data.nczisk.sk/rocenky/rocenka_2008.pdf >. ISBN 978-80-89292-17-2.
65. Charakteristika územia mesta Komárno [online]. [cit. 2010-01-10]. Dostupné na: <http://www.komarno.sk/geografia_210.html>.
66. Informačná databáza o potenciáli regiónu – okres Komárno [online]. [cit. 2010-03-11]. Dostupné na: <<http://www.rrakn.sk/images/pdf/152.kn>>.
67. KATCIS - Katalóg číselníkov [online]. [cit. 2010-10-16]. Dostupné na:
<<http://www.statistics.sk/wmetis/ciselniky/katcis.jsp?wdetail=1&wkodcis=0051>>.
68. Komárno [online]. [cit. 2010-01-10]. Dostupné na:
<<http://www.slovakiasite.com/sk/komarno-sites.php>>.
69. Nitriansky kraj. Eseta » Slovenská Republika » Nitriansky kraj.[online]. [cit. 2010-03-16]. Dostupné na: <<http://www.eseta.cz/lokalita/nitriansky-kraj/turisticka-oblast/-/typ/-/strana/1>>.
70. NUTS. *Slovník pojmov*. [online]. [cit. 2010-10-19]. Dostupné na:
<<http://www.euroinfo.gov.sk/index/go.php?id=794>>.
71. Obyvateľstvo. In *Demografie*. [online]. Demografické informační centrum. [cit. 2010-03-11]. Dostupné na:
<http://www.demografie.info/?cz_odemografii=>.ISSN 1801-2914.
72. O meste [online]. [cit. 2010-01-10]. Dostupné na: <http://www.komarno.sk/o-meste_1121.html>.
73. Okres Komárno [online]. [cit. 2010-01-10]. Dostupné na:
<<http://www.unsk.sk/showdoc.do?docid=113>>.
74. Stredné školy - okres Komárno [online]. [cit. 2010-02-12]. Dostupné na:
<<http://www.stredne-skoly.sk/zoznam-skol/nitriansky-kraj/komarno/>>.
75. Základné informácie, Súčasnosť obce [online]. [cit. 2010-02-23]. Dostupné na:
<<http://www.e-obce.sk/okres/komarno.html>>.
76. Veda a výskum. Úvod > Agendy > Vzdelanie, veda a výskum > Veda a výskum [online]. [cit. 2010-03-31]. Dostupné na:

<<https://upvs.sk/Portal/sk/Default.aspx?CatID=39&etype=1&aid=1594>>.

77. Vyžiadané údaje z ŠÚ NR

Prílohy

1. Formulár dotazníkového prieskumu