

# **Význam dopravnej polohy v procese koncentrácie obyvateľstva v Slovenskej republike**

**Marcel Horňák**

Univerzita Komenského v Bratislave,

Prírodovedecká fakulta

Katedra humánnej geografie a demogeografie

# Prečo „dopravná poloha?“

- Dopravná poloha v geografii
- Dopravná poloha a rozvoj ekonomických aktivít
- Dopravná poloha a obyvateľstvo

# Hypotézy

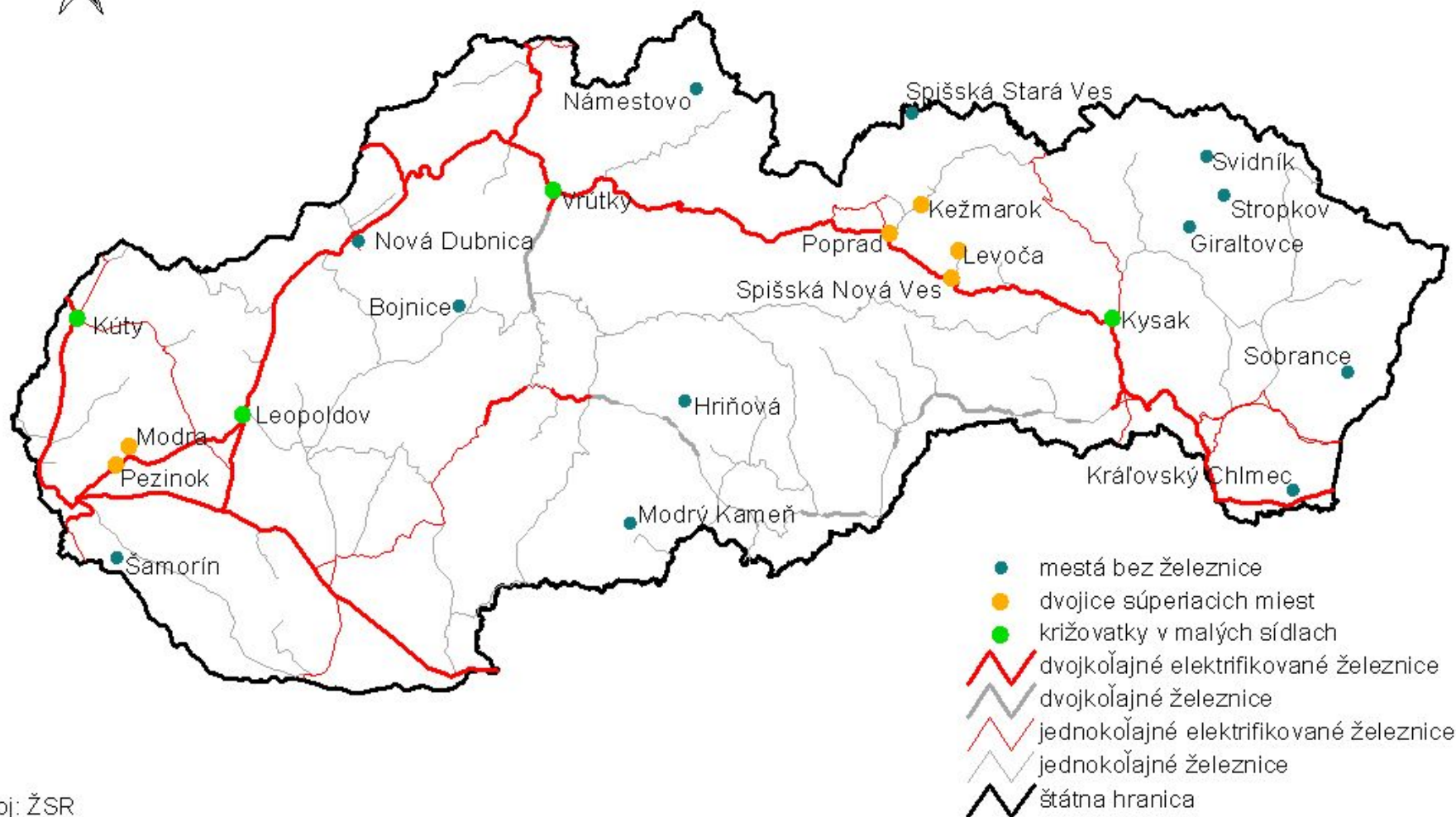
1. výhodná dopravná poloha (na železnici) priťahuje ekonomické aktivity, čo sa odrazí v náraste počtu obyvateľov
2. rôzny význam železníc v jednotlivých etapách vývoja sa prejaví v rôznej dynamike vývoja populácie obcí na železnici
3. výhodná poloha na železnici vytvorila predpoklady pre lepšiu štartovaciu pozíciu sídla pre obdobie, kedy železnica stratila svoje dominantné postavenie

# Železnice a sídla

Autor: Tomáš Pšenka



0 50 100 150 200 km



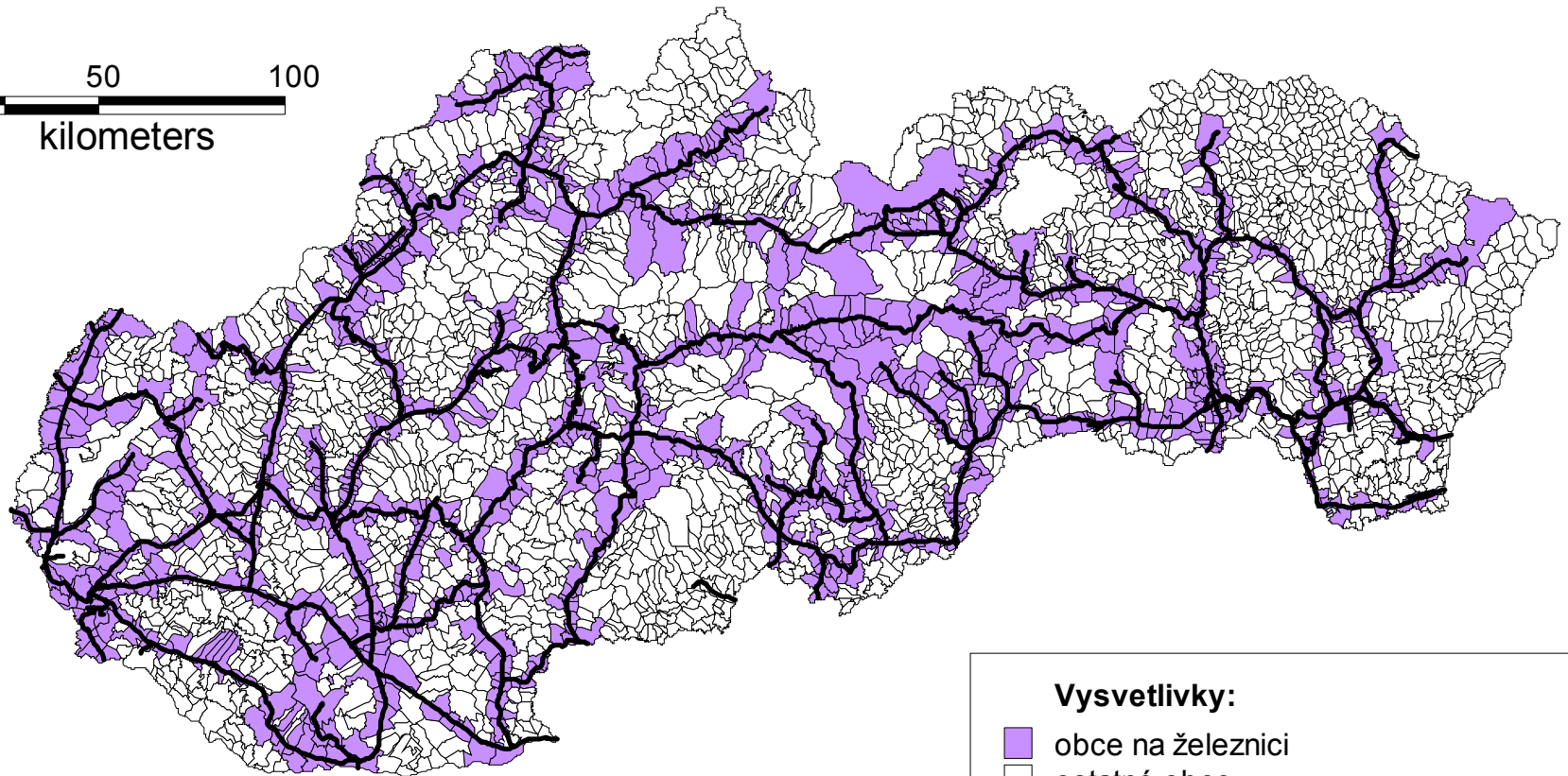
Zdroj: ŽSR

# Metodika

- vymedzenie polohy na železnici: *obce so železničnou stanicou s osobnou dopravou* (vzájomná poloha stanice a obce vymedzená ekvidištantou 1,5 km)
- počet obyvateľov v r. 1869, 1921, 1950, 1991, 2001

# Obce na železnici (2001)

0 50 100  
kilometers



## Vysvetlivky:

■ obce na železnici

□ ostatné obce

— železničná sieť (stav v r. 2001)

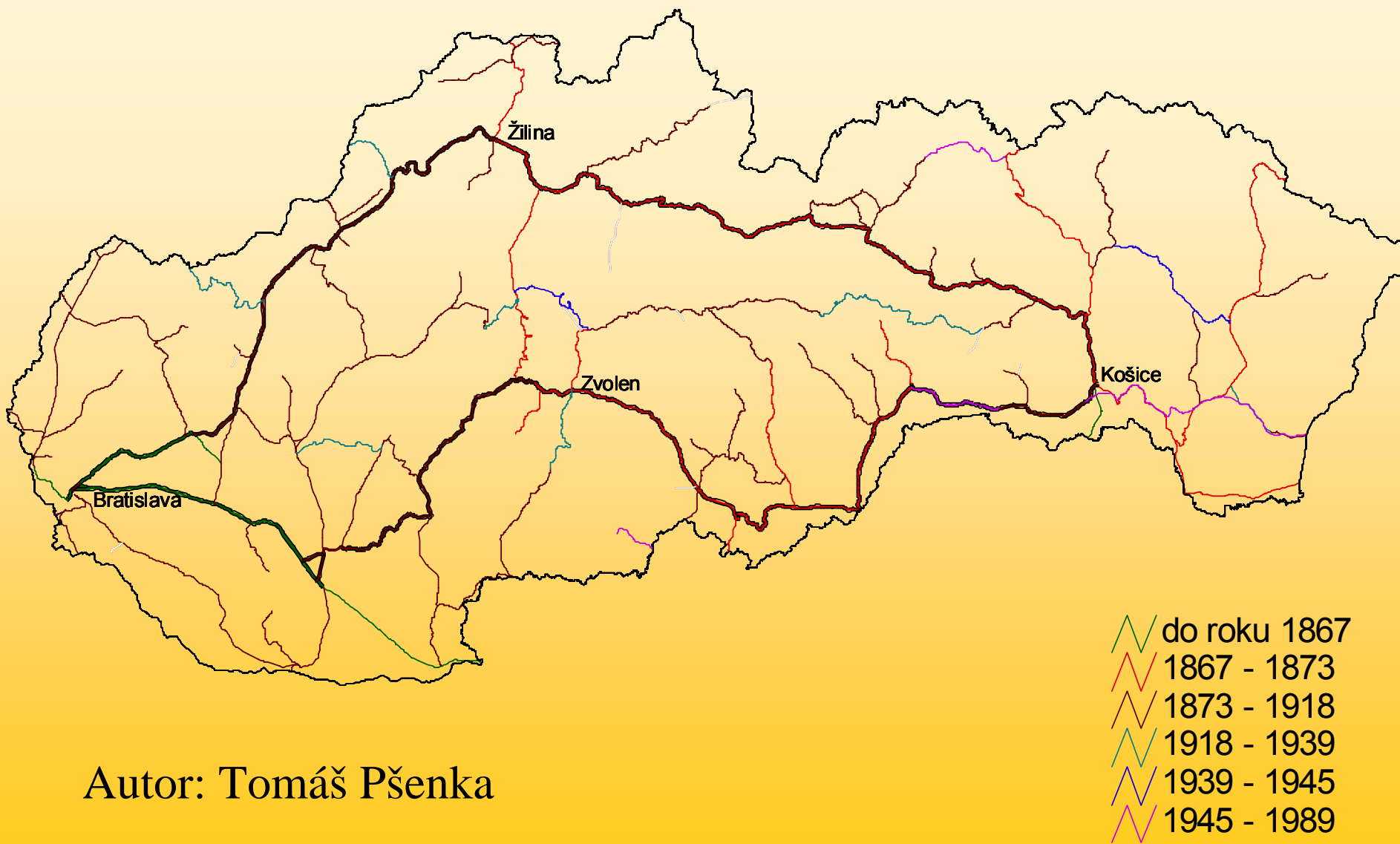
Vybrané charakteristiky:		<b>Obce so stanicou osobnej žel. dopravy</b>	<b>Ostatné obce</b>	<b>SPOLU</b>
<b>Počet obcí</b>	abs. hodn. %	800 27,7	2083 72,3	<b>2883</b> <b>100,0</b>
<b>Počet obyvateľov</b>	abs. hodn. %.	3779497 70,3	1599958 29,7	<b>5379455</b> <b>100,0</b>

# Mestá a železnica

- na železnici ležia všetky veľké mestá Slovenska nad 50 tisíc obyvateľov (BA, KE, Prešov, Nitra, Žilina, Banská Bystrica, Trnava, Martin, Trenčín, Poprad, Prievidza)
- = 24,37% populácie Slovenska (1,311 mil. obyvateľov).
- z obcí so štatútom mesta (spolu 138) leží mimo železnice 16 miest (Stupava, Modra, Vrbové, Šamorín, Nová Dubnica, Bojnice, Námestovo, Veľký Krtíš, Modrý Kameň, Hriňová, Spišská Stará Ves, Svidník, Giraltovce, Stropkov, Kráľovský Chlmec a Sobrance)

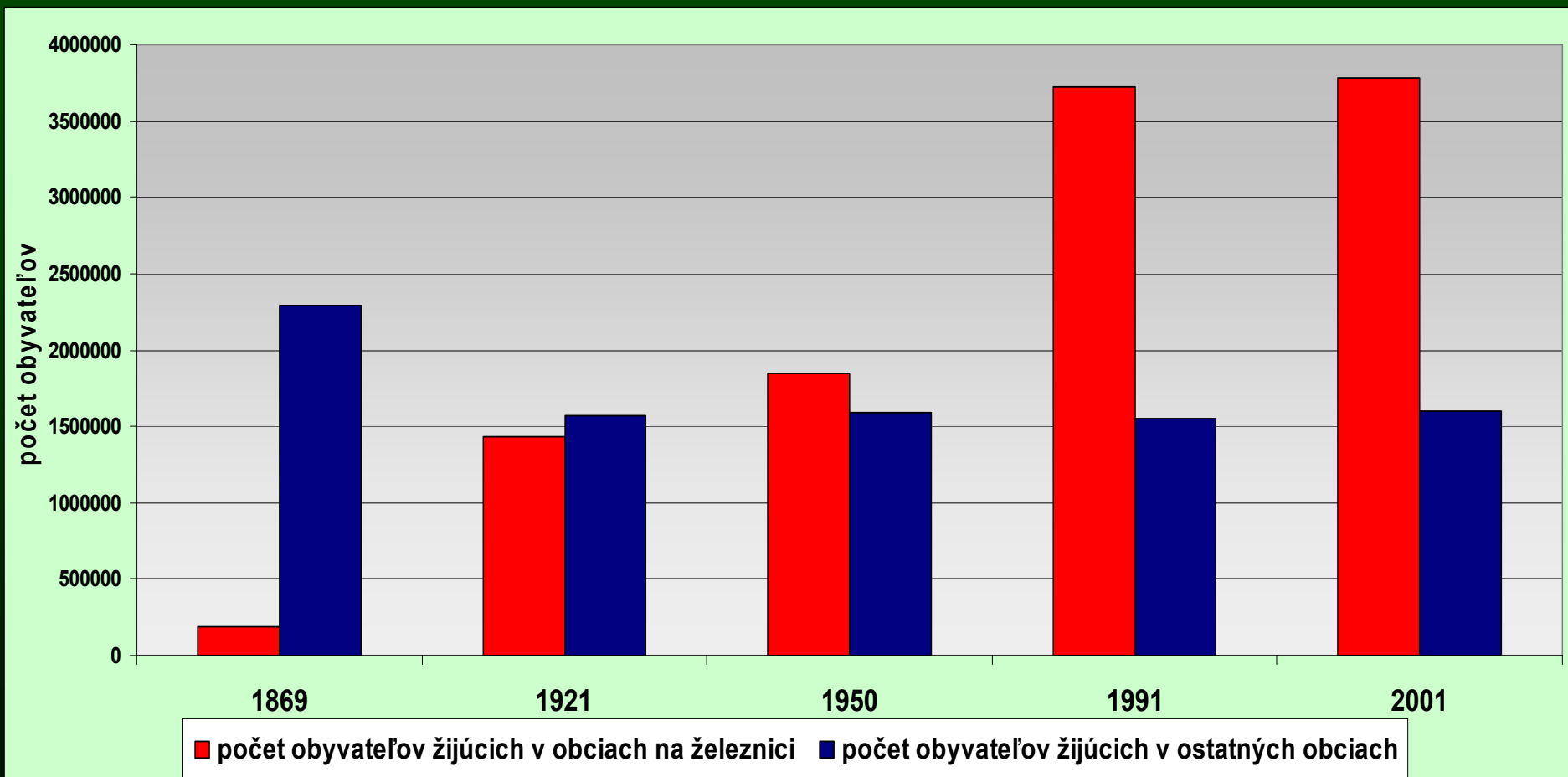


# Vývoj železnic na Slovensku



Autor: Tomáš Pšenka

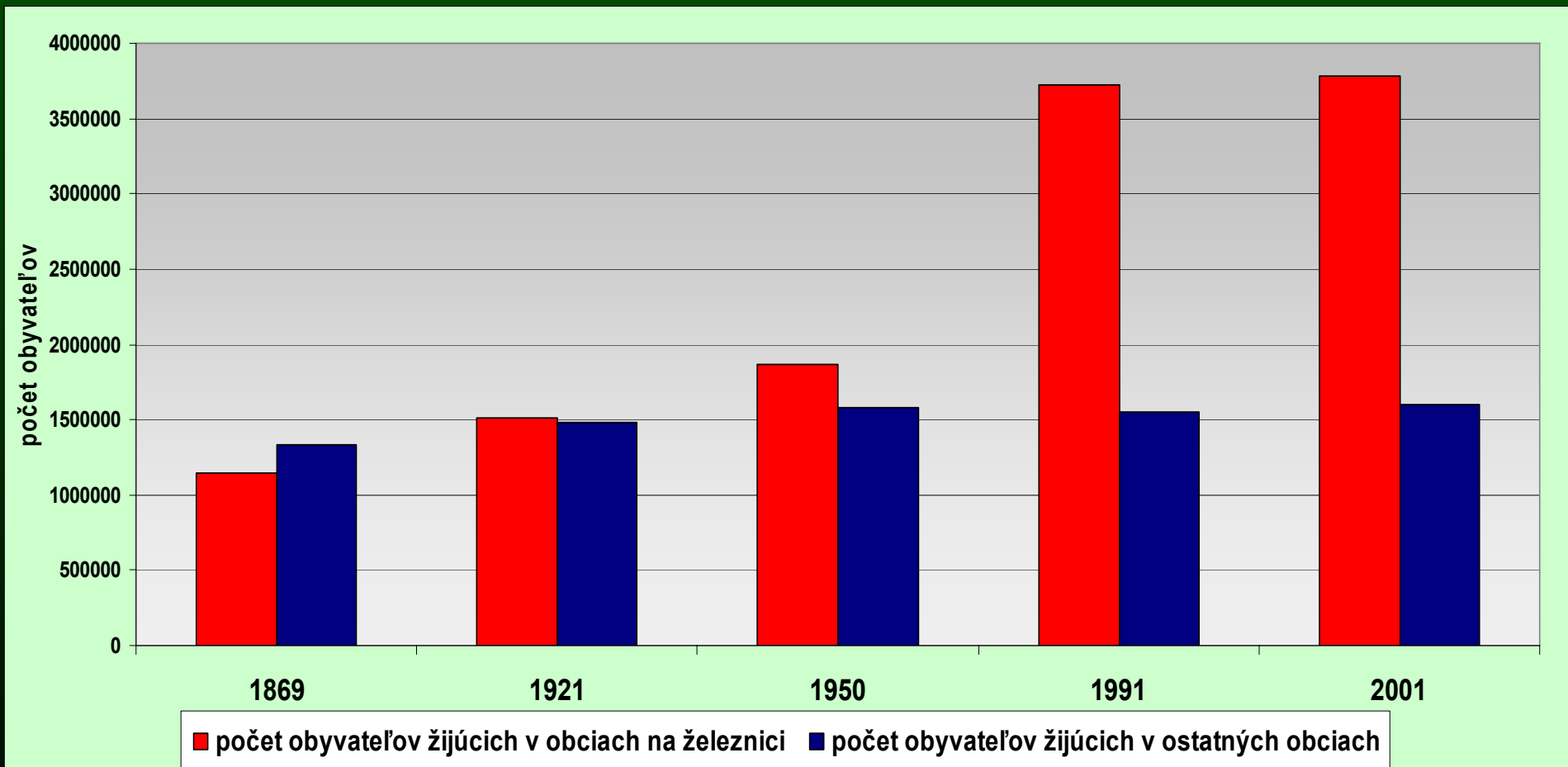
# Vývoj počtu obyvateľov Slovenska v obciach na železnici – variant 1



1869: 665 obyvateľov/1 km železníc

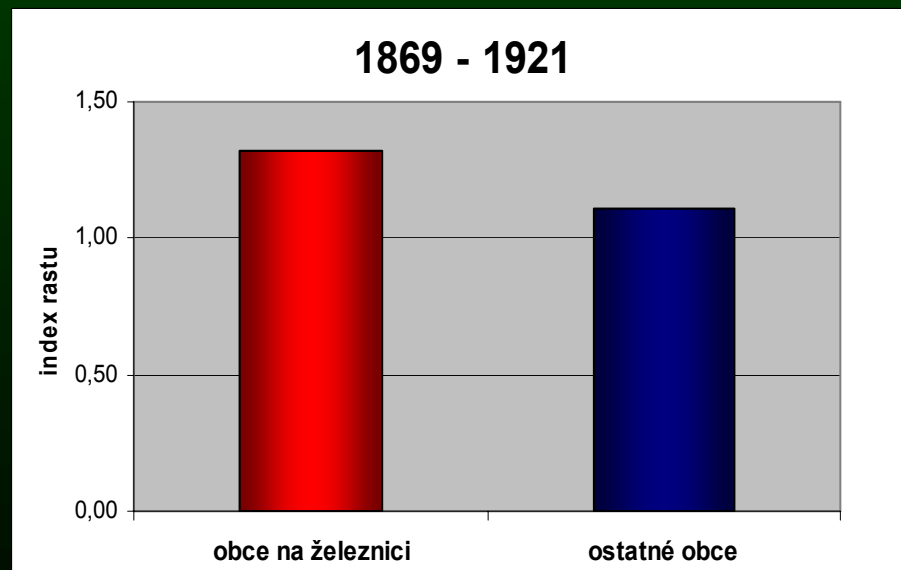
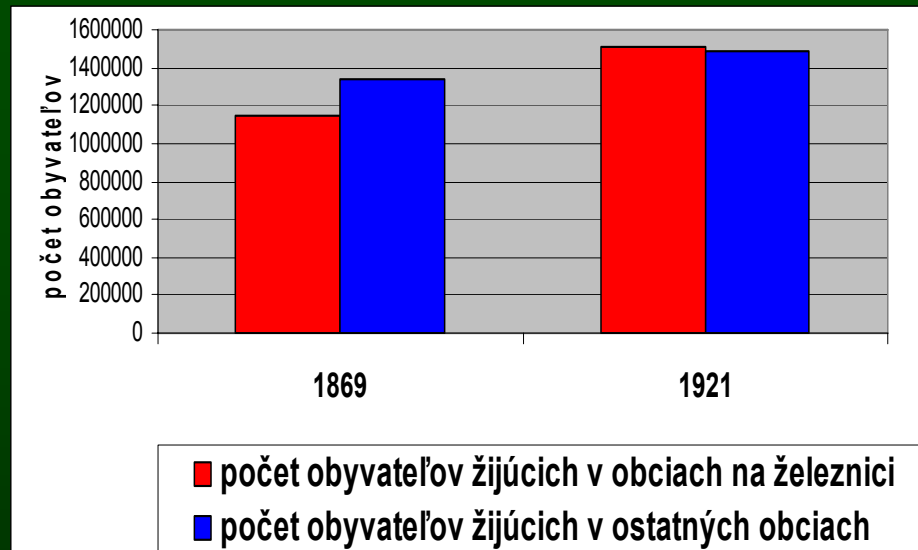
2001: 1031 obyvateľov/1 km železníc

# Vývoj počtu obyvateľov Slovenska v obciach na železnici – variant 2



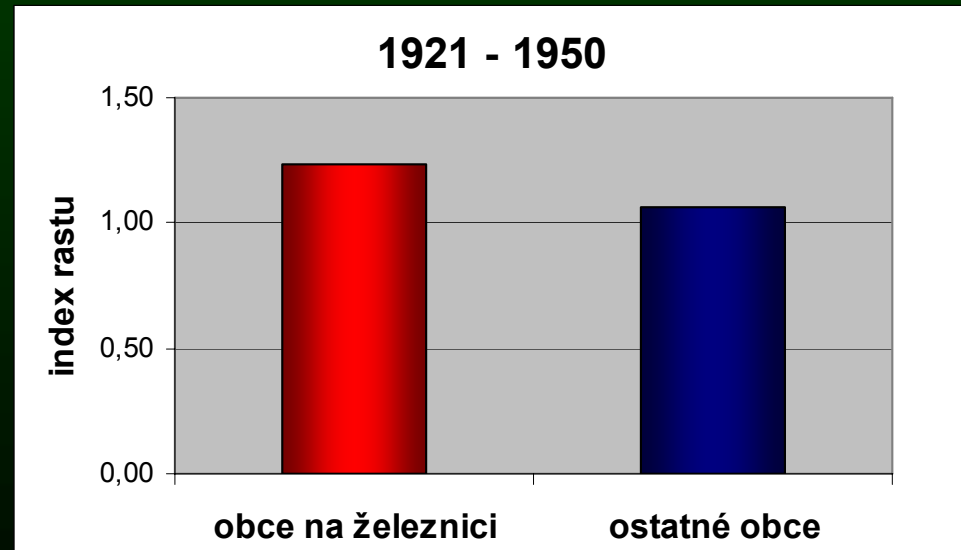
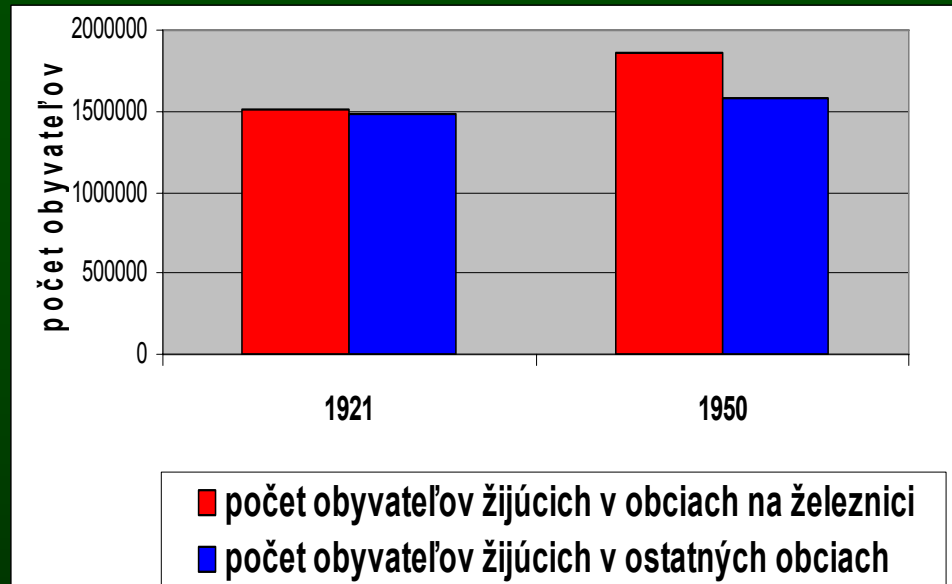
# Obdobie 1869-1921

- v r. 1920: 3224 km železničných tratí (87% dnešnej dĺžky tratí)
- výhody polohy na železnici



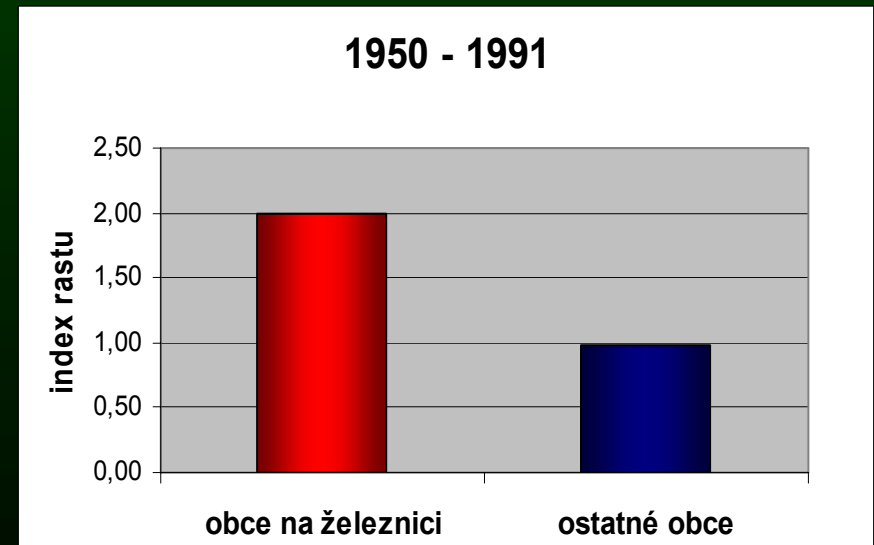
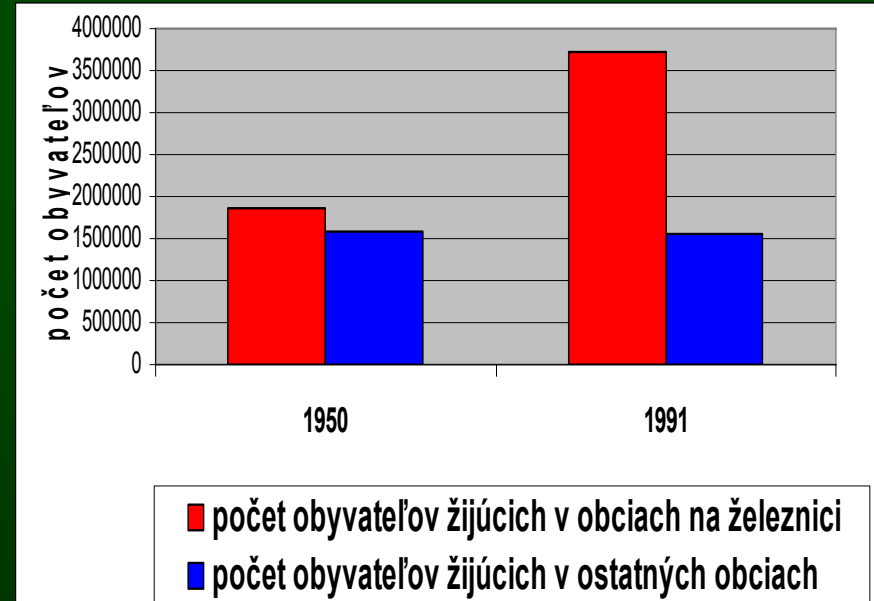
# Obdobie 1921-1950

- v r. 1921-1950: pribudlo 10% dnešnej dĺžky tratí
- všeobecne pokles dynamiky rastu populácie
- výhody na železnici sa potvrdili



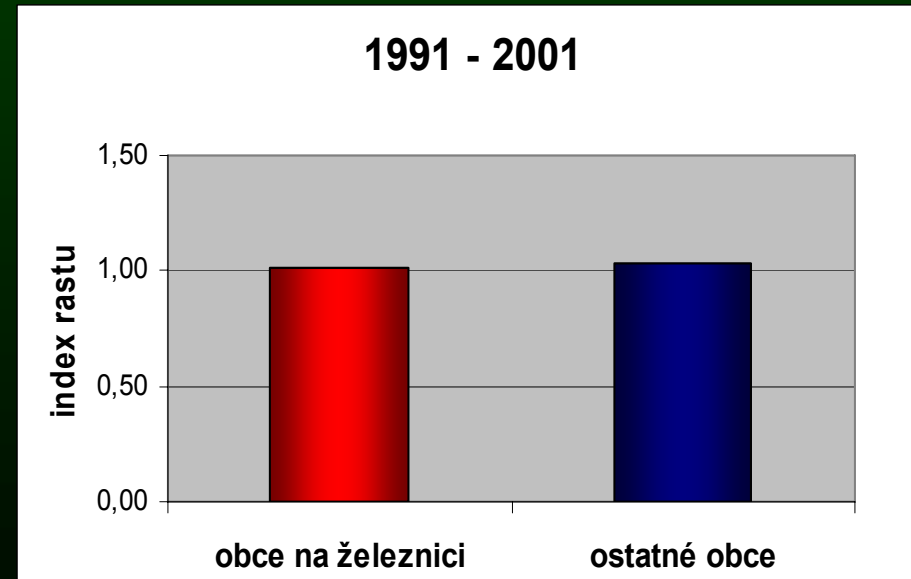
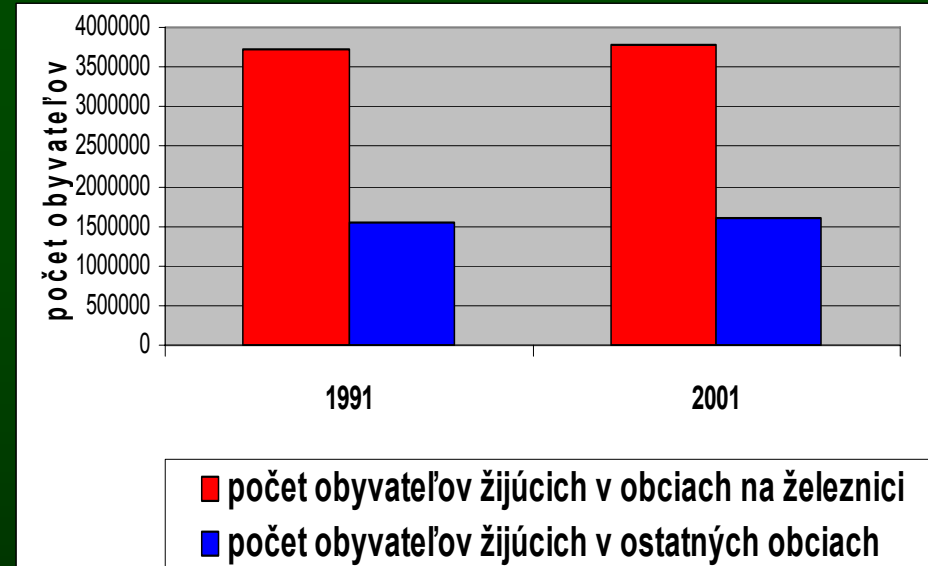
# Obdobie 1950-1991

- v r. 1950-1991: pribudli 3% dnešnej dĺžky tratí
- obce na železnici získali výhodu, ktorá bola zvýraznená rozvojom cestnej dopravy
- proces urbanizácie



# Obdobie 1991-2001

- žiadne nové trate
- poloha na železnici stráca na význame (s výnimkou polohy na tratiach najvyšších kategórií)
- útlm rastu populácie, útlm migrácie
- procesy dekoncentrácie obyvateľstva, odlišné trendy v štruktúre osídlenia (suburbanizácia)



# Záver/výzvy

- vzťah medzi polohou na železnici a ekonomickými aktivitami ako faktorom koncentrácie obyvateľstva existuje, ale oslabuje
- rôzny význam železníc v jednotlivých etapách ⇒ rôzna dynamika vývoja populácie obcí na železnici,
- poloha na železnici sa ukázala ako výhodná aj v období poklesu významu železničnej dopravy
- rozdiely medzi mestami a vidiekom???
- rozdiely medzi polohou na tratiach najvyššej kategórie a tratiach regionálnych/lokálnych???



**Ďakujem za pozornosť!**

**hornak@fns.uniba.sk**