

Do mesta čoraz ďalej – dopravné vylúčenie obyvateľov vidieckych obcí Gemera

Marcel HORŇÁK, Alena ROCHOVSKÁ

Abstract: *The paper reveals the relationships between social exclusion, poverty and transport disadvantages, based on a deeper insight into households behaviour in one of the most lagging regions of Slovakia. From various points of view, the Gemer region is considered as a territory with concentration of poverty, long-term unemployment and multidimensional social exclusion. Our study focuses on growing mobility constrictions and increasing transport disadvantage as principle elements of social exclusion impacts affecting the communities and households in the region. We will emphasize the growing role of the car as an increasingly necessary means of individual mobility and transport with the decreasing capacity of public transport network in the region. A qualitative survey results on attitudes and strategies of households facing the transport disadvantage intensification in the region will be shown in the paper, too.*

Keywords: *social exclusion, transport disadvantage, mobility strategies, Gemer*

Úvod

Problematika dopravnej izolovanosti alebo dopravného znevýhodnenia nadobúda u nás v post-transformačnom období dimenzie, ktoré v kontexte sociálneho vylúčenia evokujú viacero otázok a podnetov pre geografický výskum. Doprava a dopravná dostupnosť zohrávajú v koncepte sociálnej exklúzie významnú úlohu ako jedna z jej kľúčových dimenzií (Kenyon et al. 2002). Práce Preston a Rajé (2007), Kenyon (2011), Spoor (2013), ale i ďalšie upozorňujú na fakt, že nedostatočné dopravné spojenie je zdrojom nedostatku možností zúčastňovať sa diania z dôvodu neschopnosti prekonávať vzdialenosti v priestore. Vzdialenosti v priestore pritom predstavujú nielen bariéru v podobe časovej dostupnosti, resp. času potrebného na dosiahnutie cieľa (v zmysle prác Križan a Tolmáči 2007 alebo Michniak 2003). V podobe nákladov na prepravu či investíciu do dopravného prostriedku predstavujú i finančnú záťaž pre domácnosti (pozri napr. Hine 2008, Stanley a Lucas 2008). Význam tohto aspektu vzrastá najmä v riedko osídlených vidieckych územiach postsocialistickej strednej Európy, kde dostupnosť zdrojov príjmu (zamestnania) môže byť obmedzená nedostatočnou infraštruktúrou alebo nepriaznivou kapacitou verejnej dopravy (pozri napr. Seidenglanz 2007, Ivan a Boruta 2010, Horák a Ivan 2010). V takýchto územiach sú však problémom často práve náklady na dochádzku za prácou, ktoré rastú so vzdialenosťou dochádzky do centier s dostatkom pracovných príležitostí, na čo poukázal napr. Ivan (2010) na príklade troch regiónov v Českej republike a v regióne Gemer tento aspekt skúmala práca Horňák (2012).

Pojem dopravné znevýhodnenie (transport disadvantage, v zmysle prác Delbosc a Currie 2011, Kamrazzuman a Hine 2011) sa v kontexte sociálnej exklúzie spomína čoraz častejšie ako všeobecne chápaná nedostatočná mobilita a nedostatočná dostupnosť dopravných príležitostí. Schopnosť prekonávať bariéru priestoru do značnej miery súvisí s mierou ekonomického rozvoja krajiny či regiónu, ale i s ekonomickým statusom domácnosti či jednotlivca. Podľa práce Hine (2008) s rastúcimi príjmami domácností úmerne vzrastajú počet a vzdialenosť realizovaných ciest, ako i miera využívania osobného automobilu, naopak nízkopríjmové domácnosti realizujú menej ciest, cestujú na krátke vzdialenosti a sú výraznejšie závislé na verejnej doprave. Spomínaná práca označuje za hlavné dôsledky dopravného znevýhodnenia najmä nedostatočný prístup k pracovným príležitostiam a obmedzený prístup k službám rôzneho charakteru.

Sociálne vylúčenie predstavuje zložitý a mnohovrstvový fenomén. V snahe pochopiť zložitost' tohto fenoménu Percy-Smith (2000) zdôrazňuje dôležitosť a význam priestoru. Autorka identifikovala priestorové vylúčenie ako jednu zo siedmich dimenzií široko chápaného sociálneho vylúčenia, odkazujúceho na znevýhodnenia v rôznych dimenziách života, vo vzťahu k špecifickým normám sociálnej, ekonomickej a politickej činnosti, pričom sociálne vylúčenie sa môže týkať nielen fyzických osôb a domácností, ale aj priestoru. V rámci priestorového vylúčenia zohráva dopravné vylúčenie dôležitú úlohu. Podobne Sanderson (2000) upozorňuje na súvislosť medzi "chudobnými službami" a "chudob-

nými miestami". Lokalita má podľa autora významný vplyv na to, či jednotlivci alebo skupiny môžu získať prístup k určitým zdrojom. Vo vzťahu k priestoru sa tak sociálne vylúčenie posúva z úzkeho chápania nedostatku zdrojov jednotlivca, či domácnosti k širšiemu chápaniu komunitných zdrojov, medzi ktoré patrí napr. nedostupnosť a zlá kvalita škôl, nedostupná lekárska starostlivosť, nedostatočná verejná doprava a pod. (napr. Mareš 2000).

Cieľom nášho príspevku je poukázať na prejavy a dôsledky narastajúceho dopravného znevýhodnenia obyvateľov regiónu Gemer, ktorý patrí medzi územia s nízkou hustotou zaľudnenia. Naším cieľom bude analyzovať, akým spôsobom prišlo v tomto území po roku 2000 k obmedzeniu kapacity verejnej dopravy na úrovni obcí. Zároveň sa prostredníctvom výsledkov kvalitatívneho výskumu pokúsime načrtnúť dopady týchto zmien na samotné domácnosti žijúce v tomto regióne. Gemer je v kontexte mnohých indikátorov považovaný za chudobný región (nízke mzdy, vysoká miera nezamestnanosti a pod.). V príspevku tiež poukážeme na súvis medzi chudobou a dopravným znevýhodnením.

Metodické poznámky

Pre účely našej analýzy sme vybrali územie troch okresov v južnej oblasti stredného Slovenska (Rimavská Sobota, Revúca a Rožňava), kopírujúcich historické územie Gemera, ktoré spolu so susedným Malohontom tvorili tzv. Gemersko-malohontskú stolicu (pozri Žudel 1980), neskôr župu. Takto vymedzený región patrí v súčasnosti k najproblematickejším z hľadiska ekonomickej výkonnosti a sociálnych pomerov, vykazuje viacero znakov periférnosti (pozri napr. Kulla 2005, Džupinová et al. 2008, Zubriczký 2008, 2011, Rosina a Hurbánek 2013) a z dlhodobého hľadiska vykazuje vysokú mieru nezamestnanosti. K decembru 2013 vykazovali všetky spomínané okresy mieru evidovanej nezamestnanosti nad 20 % (okres Rožňava 24,8 %, okres Rimavská Sobota 31,2 % a okres Revúca 29,6 %), kým celoslovenský priemer bol 13,5 % (Mesačná štatistika o počte a štruktúre uchádzačov o zamestnanie za mesiac december 2013). Problémom regiónu je tiež trend starnutia obyvateľstva, podľa štúdie Káčerovej et al. (2012) patria populácie všetkých troch okresov síce medzi mladšie populácie, ale so znakmi pomalého starnutia. Vo vzťahu k obslužnosti verejnou dopravou sa región vyznačuje nepriaznivou štruktúrou sídel, podľa Sčítania obyvateľov, domov a bytov 2011 (ŠÚSR 2011) asi 1/4 obcí v území má 200 alebo menej obyvateľov (spolu 54 obcí), a približne 10 % obcí má 100 alebo menej obyvateľov (18 obcí), ide pritom často o obce umiestnené mimo hlavných komunikácií a v členitom teréne. Ďalším demografickým špecifikom regiónu Gemer je vysoký podiel Rómov v okrese, ktorý súčasne súvisí so závažným sídelným problémom - segregáciou. Podľa Atlasu rómskych komunít (2013) sa nachádza v regióne 35 segregovaných rómskych komunít, z ktorých 20 je v extraviláne obcí (tab. 1). Izolované rómske komunity (osady) sú dopravne vylúčené, čo je (nie však jedinou) príčinou aj mnohých ďalších sociálnych znevýhodnení. Podľa Rusnákovej (2009) stavia sociálne vylúčenie umocnené priestorovou izoláciou také vnútorné aj vonkajšie bariéry, ktoré sú pre obyvateľov segregovaných rómskych osád len ťažko prekonateľné. Vznikajú tak „dva svety“, ktoré sú oddelené a to nie len priestorom. Obyvatelia žijúci v geograficky izolovaných osadách majú veľmi málo príležitostí na vstup do „iného“ prostredia, najmä mladšie generácie, pretože v osade je obchod, špeciálna škola, komunitné centrum, sociálna pracovníčka. Obyvatelia osád sa vyznačujú vysokou mierou (dlhodobou) nezamestnanosťou, sťaženým prístupom k vzdelaniu, bývaniu, zdraviu, zamestnaniu, k službám a podobne. Znižujú sa počet dopravných spojov v (nesegregovaných) obciach sa v tomto prípade rozširuje až na ich neexistenciu (mnohé z osád sú s obcou prepojené len poľnou cestou a vzdialené až niekoľko kilometrov, bez zastávok verejnej dopravy). Hoci je dôležité na problém dopravného vylúčenia v súvislosti so segregovanými rómskymi komunitami poukazať, v ďalšej časti tohto príspevku mu nebudeme venovať detailnejšiu pozornosť, keďže nám to rozsah príspevku nedovoľuje, ale aj preto, že na tento špecifický problém sa chceme zamerať v samostatnej štúdií.

Tab. 1. Segregované rómske komunity v regióne Gemer

Okres	Počet segregovaných rómskych komunít	Z toho počet v extraviláne
Revúca	7	3
Rimavská Sobota	13	8
Rožňava	15	9

Zdroj: Atlas rómskych komunít 2013

Pokles kvality a kapacity verejnej dopravy v tomto regióne sme detailne analyzovali v inej štúdií (Horňák a Tóth 2013). Na tomto mieste len upozorníme na fakt, že vývoj frekvencie spojov (počet spojov/24 hod) sme sledovali za obdobie 1999-2009, pričom ako zdroj informácií nám slúžil portál www.cp.sk (ako zdroj údajov pre rok 2009) a Cestovný poriadok ŽSR a Cestovný poriadok autobusovej dopravy pre obdobie 1999/2000. Všimli sme si pritom len spoje regionálnej (prímestskej) verejnej dopravy. V rozmedzí týchto rokov prišlo v spomínanom regióne k viacerým zásadným zmenám v organizácii regionálnej verejnej dopravy, z ktorých najvýznamnejšou bolo obmedzenie, resp. úplné zrušenie osobnej vlakovkej dopravy na viacerých regionálnych tratiach.

Skúsenosti z iných krajín naznačujú, že obmedzenia vo verejnej doprave vyvolávajú v takto dotknutých vidieckych komunitách zvýšenú potrebu kompenzovať takto ohrozenú vlastnú mobilitu. Podobný trend konštatuje napr. Perrels (2004) v štúdií o riedko osídlených územiach Fínska a Hine (2008) a ďalší v analýzach zachytávajúcej mobilitu komunít vo Veľkej Británii. V stredoeurópskom postsocialistickom priestore je takýto trend postupne čoraz viac stredobodom pozornosti dopravných geografov, či iných odborníkov (pozri napr. Pucher a Buehler 2005, Komornicki 2005, Seidenglanz 2007, Taylor 2006, Marada a Květoň 2010, Marada et al. 2010). Na Slovensku je zatiaľ tento fenomén na okraji záujmu odborníkov, hoci niektoré práce (napr. Faith 2008 alebo Horňák a Tóth 2013) naznačujú, že vývoj u nás bude veľmi podobný. V prípade analýzy vývoja miery automobilizácie v skúmanom regióne sme siahli po dvoch nezávislých zdrojoch. Prvým zdrojom je databáza Ministerstva vnútra Slovenskej republiky o počte evidovaných osobných motorových vozidiel za okresy (zachytáva obdobie jednotlivých rokov od roku 2003 do súčasnosti). Ďalší zdroj – pravidelné sčítania obyvateľov, bytov a domov – ponúkajú databázu vybavenosti cenových domácností osobným automobilom. V tomto prípade sme siahli po údajoch z rokov 2001 a 2011 (ŠÚSR 2001, 2011), pričom tento zdroj nám umožnil porovnať vývoj v období 2001-2011 až na úroveň obcí, čiže bolo možné okrem iného identifikovať rozdiel medzi mestskými a vidieckymi domácnosťami skúmaného regiónu.

Identifikovať reakcie jednotlivcov a domácností na znižovanie kapacity verejnej dopravy v regióne a na dopravnú izolovanosť vidieckeho priestoru vo všeobecnosti je veľmi ťažké bez zachytenia individuálneho pohľadu priamych aktérov. V snahe dostať sa bližšie ku skúmanému problému sme preto využili kvalitatívne výskumné metódy, najmä rozhovory v domácnostiach, prostredníctvom ktorých sme mali možnosť porozumieť dopadom dopravného znevýhodnenia na sociálnu situáciu domácností a odhaliť stratégie vyplývajúce z takéhoto znevýhodnenia.

Realizované rozhovory sa uskutočnili v rámci širšieho skúmania chudoby, sociálneho vylúčenia a životných stratégií vidieckych domácností na Slovensku. Hoci bol celý výskum realizovaný v rôznych častiach Slovenska¹, v tomto príspevku sa zameriame najmä na región Gemer, v rámci ktorého bolo realizovaných dvadsať hĺbkových rozhovorov v domácnostiach, ktoré boli užším výberom zo stovky domácností, v ktorých prebehol rozsiahly výskum životných stratégií.

Automobil ako náhrada verejnej dopravy?

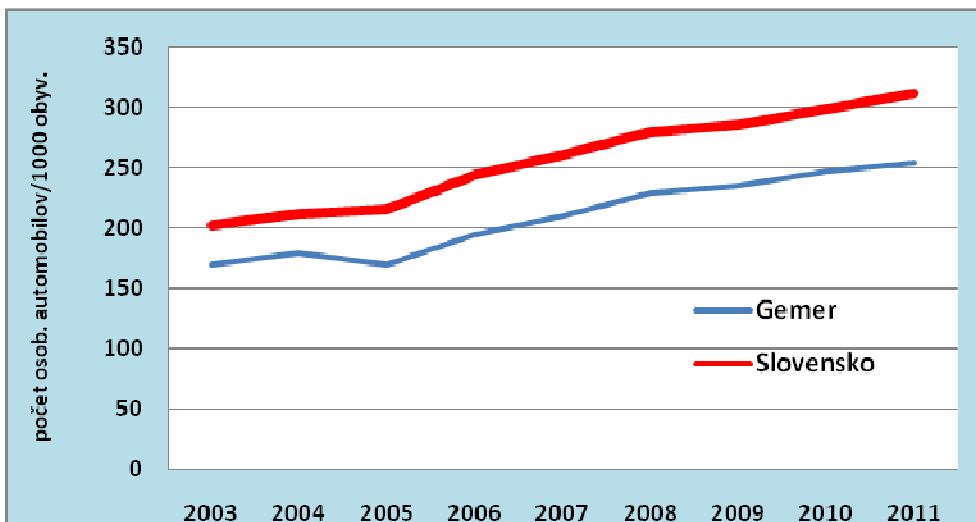
Podrobnejšia analýza a zhodnotenie negatívneho trendu v kvalite obslužnosti obcí regiónu Gemer bola predstavená v štúdií autorov Horňák a Tóth (2013). Preto sa na tomto mieste pokúsime stručne zhodnotiť a zovšeobecniť východiská pre ďalšiu časť analýzy najmä vo vzťahu k vývoju automobilizácie domácností v skúmanom území.

Vo všeobecnosti možno na Slovensku (podobne ako v ostatných tranzitívnych spoločnostiach) sledovať trend rastúceho významu osobného automobilu pre jednotlivca a domácnosť. Rozvoj ekonomických aktivít a ich rozmiestnenie v priestore v súčasnosti čoraz výraznejšie predpokladajú využívanie osobného automobilu. Ten sa zjavne stáva nezastupiteľným členom hlavne vidieckych domácností, a to

¹ Nasledujúce príklady, ktorými sa pokúsime poukázať na diverzitu životných stratégií slovenských vidieckych domácností, vzišli zo stovky štruktúrovaných rozhovorov vykonaných v období rokov 2009-2011 v piatich regiónoch (Závod a Moravský Svätý Ján – obce na Záhorí; Novoť a Oravská Jasenica – Orava; Lazy pod Makytou, Lysá pod Makytou, Záriečie, Mestečko a Dohňany – obce na strednom Považí; Muráň a Muránska Dlhá Lúka na Gemeri a Papín, Zubné a Pichne – obce ležiace v severnej časti Zemplína.).

najmä v odľahlejších a menších obciach, ktoré postupne prišli nielen o časť kapacity verejnej dopravy, ale tiež o niektoré služby, predovšetkým maloobchodné prevádzky (pozri napr. Križan a Lauko 2014).

Vzhľadom na ekonomický vývoj v regióne je celková miera automobilizácie stále pod úrovňou slovenského priemeru (v roku 2011 bola priemerná úroveň automobilizácie na Slovensku 312 osobných automobilov/1000 obyvateľov, na Gemeri táto hodnota dosahovala len úroveň 255). Do istej miery to reflektuje zaostávajúcu životnú úroveň obyvateľov tohto regiónu. Ako naznačuje obr. 1, dynamika vývoja tohto ukazovateľa v dlhodobom trende zaostáva za celoslovenským priemerom.



Obr. 1. Vývoj miery automobilizácie obyvateľov Gemera v porovnaní so Slovenskom.
Zdroj: Štatistické prehľady evidencie vozidiel 2003-2011 .

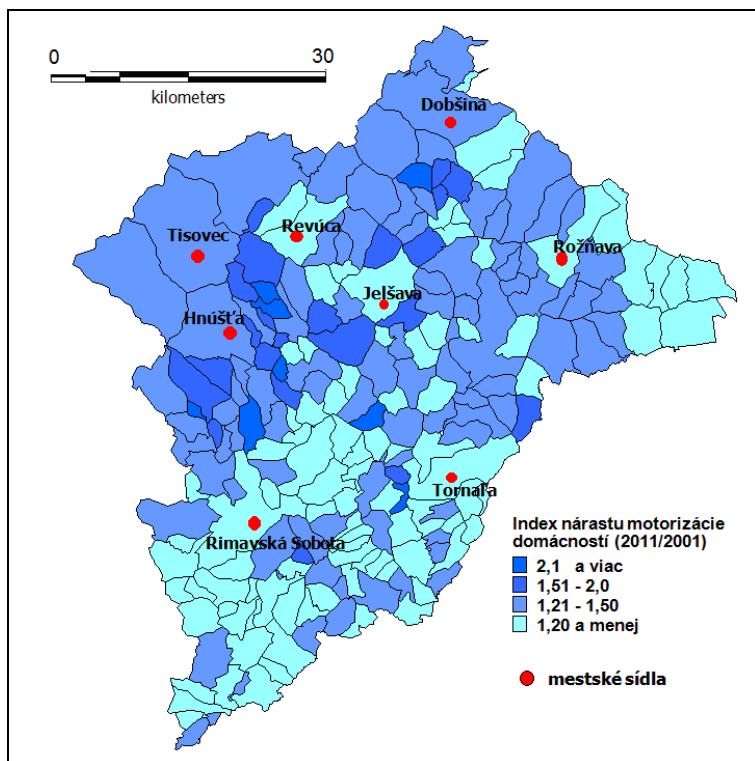
Zaujímavejší pohľad ponúkajú cenové údaje za približne rovnaké obdobie (ŠÚSR 2001, 2011). Údaje zo sčítaní obyvateľov, domov a bytov poskytujú len údaje o počte domácností vybavených osobným automobíлом, toto nám však umožnilo odlíšiť trendy na úrovni viacerých skupín obcí. Tab. 2 naznačuje očakávaný trend rýchlejšej saturácie domácností osobným automobíлом vo vidieckom priestore. Pozoruhodný je pritom fakt, že vybavenosť domácností vidieka v tomto regióne dosiahla už v roku 2011 úroveň vyššiu, ako v mestách regiónu. Nejde o štatistickú náhodu, podobný jav sme zaznamenali analýzou dát za viaceré slovenské regióny. To naznačuje súvis s nevyhnutnosťou zabezpečenia mobility domácností práve prostredníctvom automobilu.

Tab. 2. Podiel domácností vlastniacich osobný automobil v obciach regiónu Gemer

Obce podľa štatútu	2001	2011
Mestá	38,05	43,92
Vidiecke obce	35,64	44,54

Zdroj: ŠÚSR (2001, 2011)

V priestore regiónu možno sledovať celkom jednoznačne nadpriemerný rast miery automobilizácie domácností hlavne v severnej (morfológicky členitej) časti regiónu (pozri obr. 2), kde sa nachádza väčšina populačne menších vidieckych obcí. Vo všeobecnosti narástol podiel domácností s osobným automobíлом v období 2001-2011 vo všetkých obciach, avšak v niektorých malých obciach vzrástol výrazne, napr. v obciach Hanková, Hrlica či Lipovec (všetky majú menej ako 100 obyvateľov) podiel domácností s osobným automobíлом z celkového počtu domácností vzrástol 2,5- až 3-násobne (všetky spomínané obce sú pritom periférne i z hľadiska dopravnej dostupnosti k mestským centráam).



Obr. 2. Vývoj motorizácie domácností v obciach regiónu Gemer (2001-2011)
Zdroj: ŠÚSR (2001, 2011)

Tab. 3. Vybrané ukazovatele vidieckych obcí regiónu Gemer podľa veľkostnej štruktúry

Kategória vidieckych obcí	Index TBO 2011/2001	Index OA 2011/2001	Index VD 2009/1999
obce 1001 a viac obyvateľov	1,04	1,27	0,84
obce 501 - 1000 obyvateľov	1,05	1,21	0,93
obce 201 - 500 obyvateľov	1,02	1,26	0,96
obce 101 - 200 obyvateľov	1,00	1,27	0,95
obce 100 a menej obyvateľov	0,98	1,65	0,85

Pozn.: Index TBO = index vývoja počtu trvale bývajúcich obyvateľov; Index OA = index vývoja podielu domácností vlastniacich osobný automobil; Index VD = index vývoja frekvencie spojov verejnej dopravy zastavujúcich v obci za 24 hod.; uvádzané sú priemery hodnôt za jednotlivé skupiny obcí, vážené počtom obyvateľov obcí v roku 2011; Zdroj: ŠÚSR (2001, 2011), www.atlas.cp.sk, Cestovný poriadok autobusovej dopravy 1999/2000, Cestovný poriadok ŽSR 1999/2000

Tab. 3 prezrádza detailnejšie údaje za jednotlivé veľkostné kategórie vidieckych obcí skúmaného regiónu. Hoci najvýraznejšie zníženie priemernej kapacity (vyjadrenej frekvenciou) spojov verejnej dopravy zaznamenala kategória populačne najväčších vidieckych obcí, v tomto prípade to bolo zapríčinené hlavne postupným obmedzením, až úplným zastavením osobnej železničnej dopravy na väčšine regionálnych tratí v skúmanom území v rozmedzí rokov 2003-2009. Toto sa dotklo hlavne najväčších vidieckych obcí regiónu (logicky ležiacich práve v údolných častiach reliéfu so železnicou), ktoré tak prišli o železničné spoje zväčša bez adekvátnej kompenzácie autobusovými spojmi. Výrazné zníženie kapacity spojov v skúmanom období zaznamenali i populačne najmenšie obce, čo je zrejme výsledkom postupných racionalizačných opatrení v organizácii regionálnej verejnej dopravy. Zníženie počtu spojov do týchto obcí však zjavne nereflektuje demografický vývoj. Index OA v tab. 3 naznačuje, že práve

v populačne najmenších obciach zaznamenávame v priemere najdynamickejší rast automobilizácie domácností. Pod tento vývoj sa nesporne podpísal i fakt, že ide o obce dlhodobo periférne, ktorých vývoj sa zastavil zjavne už v období socializmu, a teda na začiatku nami skúmaného obdobia vykazovali výrazne nízku životnú úroveň, preto akákoľvek pozitívna zmena nevyhnutne vykazuje vysoké hodnoty rastu.

Vzťahy dopravy a sociálneho vylúčenia - výsledky kvalitatívneho výskumu

V nasledujúcej časti príspevku sa pokúsime prostredníctvom výsledkov kvalitatívneho výskumu poukázať na niektoré aspekty chudoby a sociálneho vylúčenia súvisiace s dopravou: dochádzka do škôl a zamestnania, dostupnosť služieb a vlastníctvo auta ako dôležitý zdroj pri stratégiách živobytia domácnosti.

Ako už bolo naznačené vyššie v príspevku, vidiecky priestor regiónu sa vyznačuje nadpriemerným rastom automobilizácie. Výsledky nášho výskumu tiež poukázali na fakt, že auto je bežnou súčasťou vybavenia priemernej domácnosti. Potrebu vlastníť auto deklarovali respondenti najmä vo vzťahu k lepšej dostupnosti služieb. Respondenti uvádzali často výhodnejšie nákupy v meste ("akcie v hypermarketoch", ktoré hlavne pre chudobnejšie domácnosti predstavujú jednu z významných stratégií živobytia "...skoro všetky potraviny kupujeme. Pozeráme, kde je čo lacnejšie a chodíme aj do Poľska keď je treba. Chodíme autom a máme aj zo dva týždne pokoj." (viac pozri napr. Rochovská, Majo 2013). Chudobné domácnosti sa snažia čo najviac peňazí ušetriť a tak zlepšiť rodinný rozpočet nie zvyšovaním príjmu, ale znížením nákladov (to má súvis s tzv. slabými stratégiami o ktorých píše napr. Burawoy et al. 2000, Stenning et al. 2010).

Neexistencia dostatočného množstva vhodných spojov verejnej dopravy núti využívať na dopravenie sa mimo miesta bydliska vlastné automobily, alebo využívať v rámci širších sociálnych sietí automobily príbuzných a známych. ("Väčšinou chodíme nakupovať autom, málokedy autobusom."). Sociálne siete sa aj v tomto prípade ukázali ako dôležitý zdroj najmä pre chudobnejšie domácnosti, prípadne domácnosti starších ľudí (pri dochádzke za službami, zamestnaním, na nákupy, k lekárovi)... "Do Revúcej by som sa vedela dostať autobusom, ale aj to mám skoro kilometer vzdialenosť na autobusovú zastávku. A ja by som to už neprešla. Alebo by mi to trvalo najmenej hodinu. Takže to... A keď dačo potrebujem, tak dcéra sa zaťom príde autom a ideme už do toho Tesca alebo čo...". Naopak, pre najchudobnejšie domácnosti, alebo pre tie bez možnosti pomoci iných môže nutnosť platiť za dopravu predstavovať vážnu prekážku v dostupnosti služieb: „Príliš tam (v Revúcej) nenakupujem, lebo zas tam cestu treba platiť.“

Autá, ktoré sú vo vlastníctve domácnosti sú väčšinou staršie, iba výnimočne si členovia domácnosti mohli dovoliť kúpiť nové auto (napríklad ak pravidelne pracovali v zahraničí, alebo mali veľmi dobre platené zamestnanie). Naopak, respondenti, ktorí v dôsledku nedostatku finančných prostriedkov nemajú možnosť vlastníť auto, vnímajú toto ako vážny nedostatok: „Tak som chudobnejší, lebo si nemôžem napríklad nové auto dovoliť. Keby som aj ojazdené chcel, tak ani na to nemám. Nevieť, keby som ešte žil sám v nejakom jednoizbovom byte, že ako by som žil. Strašne biedne. Nevieť si predstaviť...To som vždy závidel ľuďom vo veľkomeste, nie to veľkomesto, ale tie možnosti zárobku a možnosť žiť tak ako človek.“

Nedostatok financií v domácnostiach nie je na Gemerí ojedinelým javom. Prispieva k tomu jednak nedostatok pracovných príležitostí, ale aj nízke mzdy v regióne, ktoré v spojení s vysokými dopravnými nákladmi veľmi limitujú príjem domácnosti. Celospoločensky diskutovaná téma, či a kedy sa pracovať oplatí má práve v súvislosti s dopravnými nákladmi svoje opodstatnenie (pozri tiež Horňák 2012). Vysoké dopravné náklady pri dochádzke do zamestnania sú často determinujúcim prvkom pri voľbe zamestnaneckých stratégií členov domácností. Pri nízkom príjme domácnosti môže zohrávať úlohu rozdiel niekoľko eur. Domácnosti tak často volia cestu istoty stáleho (veľmi nízkeho) príjmu zo sociálnej podpory, ako neistého príjmu zo zamestnania, z ktorého navyše podstatná časť predstavuje výdavky na dochádzku do zamestnania: "S kolegynou, čo robila so mnou na úrade práce, tak sme mali odísť do Rožňavy robiť. Každý deň 55 km hore dole. Takže nevyjde ani tolko zárobok, koľko sa precestuje...nezarába sa tam až tak zle, ale keď to prepočítate tie zárobky, je to strašne málo..." "Ľudia si radšej ako minimálnu mzdu vyberú ostať na podpore, pretože pozrite sa: dostane minimálnu mzdu, ja neviem 290 eur čistého a keď nerobí a dostane aj nejaké rodinné prídatky, napríklad 220 eur, tak za 70 eur sa mu neoplatí chodiť do roboty. Takéto sú tu kalkulácie...".

Nevyhnutnosť vlastníť auto sa ukazuje najmä s narastajúcim znížením spojov. V konečnom dôsledku to predstavuje problém pre tých, ktorí pracujú (malý počet, neexistencia spojov), alebo pre domácnosti bez auta pri potrebe dostať sa k lekárovi, za službami a podobne. "No zhoršilo sa to, pretože keď padli tie podniky, kde bola väčšina ľudí zamestnaných v Lyoktexe, v Slovmagu. Keď padli tieto podniky, tak padli aj dopravné spojenia." "... Mám jeden spoj ráno a jeden večer. Sobota, nedeľa, to musíme chodiť na autách".

Záver

V našom príspevku sme sa pokúsili prostredníctvom výsledkov kvantitatívnych i kvalitatívnych analýz poukázať na prejavy a dôsledky narastajúceho dopravného znevýhodnenia obyvateľov regiónu Gemer.

Analýza vývoja frekvencie spojov v sieti verejnej dopravy poukazuje celkom jednoznačne na narastajúci trend obmedzovania verejnej dopravy a tým rastúcej dopravnej exklúzie obyvateľov predovšetkým vidieckej časti regiónu. Jedným z dôsledkov tohto trendu je nevyhnutnosť riešiť problém dopravnej dostupnosti na individuálnej úrovni (príp. na úrovni domácností), čo sa prejavuje rastúcou mierou motorizácie domácností. Zdá sa, že vlastníctvo auta prestáva byť záležitosťou prestíže, alebo statusu a stáva sa nevyhnutnou súčasťou vidieckej domácnosti na zabezpečovanie prístupu k základným zdrojom živobytia. Podobný trend možno pozorovať v západoeurópskych vidieckych regiónoch, ktoré prešli štrukturálnymi zmenami už dávnejšie.

Osobitný problém môže nastať v prípade najchudobnejších domácností, ktoré si nemôžu dovoliť kúpu automobilu a bez dostatočne rozvinutej verejnej dopravy tak strácajú akýkoľvek prístup k zdrojom živobytia (hlavne zamestnaniu) a službám (vzdelanie, zdravotnícke služby, nákupy a pod.). Chudobné domácnosti sa tak v dôsledku dopravnej exklúzie môžu posunúť až do pozície sociálne vylúčených, až úplne marginalizovaných domácností.

Literatúra

- BURAWOY M., KROTOV P., LYTKINA T. 2000: Involuntion and destitution in capitalist Russia. *Ethnography*, 1(1), 43-65.
- DELBOSC, A., CURRIE, G. 2011: The spatial context of transport disadvantage, social exclusion and well-being. *Journal of Transport Geography*, 19, 1130-1137.
- DŽUPINOVÁ, E., HALÁS, M., HORŇÁK, M., HURBÁNEK, P., KÁČEROVÁ, M., MICHNIAK, D., ONDOŠ, S., ROCHOVSKÁ, A. 2008: *Periférnosť a priestorová polarizácia na území Slovenska*. Bratislava (Geografika).
- FAITH, P. 2008: Passenger Road Transport Trends in the Slovak Republic. *Communications*, 10(3), 33-39.
- HINE, J. 2008: Transport and social justice. In: Knowles, R., Shaw, J. Docherty, I., eds. *Transport Geographies. Mobilities, Flows and Spaces*. Oxford (Blackwell Publishing), pp. 49-61.
- HORÁK, J., IVAN, I. 2010: Dopravní sítě a jejich vliv na potenciální dojížděku do zaměstnání v ČR se zaměřením na Ostravsko. *Životné prostredie*, 44(3), 159-167.
- HORŇÁK, M. 2012: Dopravné náklady ako bariéra v dochádzke do zamestnania. *Geographia Cassoviensis*, 6(1), 23-31.
- HORŇÁK, M., TÓTH, V. 2013: Aktuálne problémy verejnej dopravy v regióne Gemer. In Kvizda, M., Tomeš, Z., eds., *Regulovaná a neregulovaná konkurencia na kolejičkách. Zborník príspevkov zo seminára Telč 2013*. Brno (Masarykova univerzita), pp. 49-61.
- IVAN, I. 2010: Advantage of carpooling in comparison with individual and public transport. Case study of the Czech Republic. *Geographia Technica*, 5(1), 36-46.
- IVAN, I., BORUTA, T. 2010: Public Transport in Rural Areas of the Czech Republic – Case Study of the Jeseník Region. *Moravian Geographical Reports*, 18(2), 9-22.
- KÁČEROVÁ, M., ONDAČKOVÁ, J., MLÁDEK, J. 2012: A comparison of population ageing in the Czech Republic and the Slovak Republic based on generation support and exchange. *Moravian Geographical Reports*, 20(4), 26-38.
- KAMRUZZAMAN, M., HINE, J. 2011: Participation index: a measure to identify rural transport disadvantage. *Journal of Transport Geography*, 19, 882-899.
- KENYON, S. 2011: Transport and social exclusion: accesss to higher education in the UK policy context. *Journal of Transport Geography*, 19, 763-771.
- KENYON, S., LYONS, G., RAFFERTY, J. 2002: Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility. *Journal of Transport Geography*, 10, 207-219.
- KOMORNICKI, T. 2005: Specific Institutional Barriers in Transport Development in the Case of Poland and Other Central European Transition Countries. *IATSS Research*, 29(2), 50-58.
- KRIŽAN, F., LAUKO, V. 2014. *Geografia maloobchodu. Úvod do problematiky*. Bratislava (Univerzita Komenského v Bratislave).

- KRIŽAN, F., TOLMÁČI, L. 2008: Meranie priestorovej dostupnosti. *Horizonty dopravy*, 17, 1, 6-10.
- KULLA, M. 2005: Analýza dopravnej štruktúry v oblasti Národného parku Slovenský kras. *Zborník z III. medzinárodného geografického kolokvia: Zmeny v štruktúre krajiny ako reflexia súčasných spoločenských zmien v strednej a východnej Európe*. Danišovce. Košice (Prírodovedecká fakulta UPJŠ), 75-78.
- MARADA, M., KVĚTOŇ, V. 2010: Diferenciácie nabídky dopravních príležitostí v českých obcích a sociogeografických mikroregionech. *Geografie – Sborník ČGS*, 110, 21-43.
- MARADA, M., KVĚTOŇ, V., VONDRÁČKOVÁ, P. 2010: *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. Praha (Česká geografická společnost), 165 p.
- MAREŠ, P. 2000: Chudoba, marginalizace, sociální vyloučení. *Sociologický časopis*, 36(3), 285-297.
- MICHNIAK, D. 2003: Dostupnosť okresných miest na Slovensku. *Geografický časopis*, 55, 21-39.
- PERCY-SMITH, J. 2000: Introduction: The contours of social exclusion. In Percy-Smith, J. ed. *Policy responses to social exclusion. Towards inclusion?*, Buckingham (Open University Press), pp. 1-20.
- PERRELS, A. 2004: *The basic service quality level of transport infrastructure in peripheral areas*. Helsinki (Government Institute for Economic Research), 31 p. Dostupné na: <http://www.vatt.fi/file/vatt_publication_pdf/k335.pdf>.
- PRESTON, J., RAJĚ, F. 2007: Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. *Journal of Transport Geography*, 15(3), 151-160.
- PUCHER, J., BUEHLER, R. 2005: Transport Policy in Post-Communist Europe. In Hensher, D., Button, K., eds. *Transport Strategies, Policies and Institutions*, Oxford (Elsevier), pp. 725-743.
- ROCHOVSKÁ, A., MAJO, J. 2013. Domáce je domáce, alebo už sa to pestovanie v dnešnej dobe neoplatí? (Domáce hospodárenie – stále dôležitá súčasť životných stratégií domácností slovenského postsocialistického vidieka). *Slovenský národopis*, 61, 7-30.
- ROSINA, K., HURBÁNEK, P. 2013: Internet availability as an indicator of peripherality in Slovakia. *Moravian Geographical Reports*, 21, 1, 16-24.
- RUSNÁKOVÁ, J. 2009: Spoločensky nežiaduce javy z pohľadu Rómov. In: Ondrejkovič, P. et al. eds. *Sociálna patológia*, Bratislava (VEDA), pp. 490-509.
- SANDERSON, J. 2000: Access to services. In: Percy-Smith, J. ed. *Policy responses to social exclusion. Towards inclusion?* Buckingham (Open University Press), pp. 130-147.
- SEIDENGLANZ, D. 2007: Doprava ve venkovském prostoru. In Kraft, S., Mičková, K., Rypl, J., Švec, P., Vančura, M., eds. *Česká geografie v evropském prostoru*. České Budějovice (Česká geografická společnost – Jihočeská univerzita), pp. 227-234.
- SPOOR, M. 2013: Multidimensional social exclusion and the 'rural-urban divide' in Eastern Europe and Central Asia. *Sociologia Ruralis*, 53(2), 139-157.
- STANLEY, J., LUCAS, K. 2008: Social exclusion: What can public transport offer? *Research on Transportation Economics*, 22, 1, 36-40.
- STENNING, A., SMITH, A., ROCHOVSKÁ, A., SWIATEK, D. 2010: *Domesticating neo-liberalism. Spaces of economic practice and social reproduction in post-socialist cities*. Chichester (Wiley-Blackwell).
- ŠÚSR 2001: Sčítanie obyvateľov, domov a bytov 2001. Bratislava (Štatistický úrad Slovenskej republiky).
- ŠÚSR 2011: Sčítanie obyvateľov, domov a bytov 2011. Bratislava (Štatistický úrad Slovenskej republiky).
- TAYLOR, Z. 2006: Railway Closures to Passenger Traffic in Poland and Their Social Consequences. *Journal of Transport Geography*, 14, 2, 135-151.
- ZUBRICZKÝ, G. 2008: Perspektívy vidieckeho osídlenia v regióne Rožňavy v 21. storočí. *Geographia Cassoviensis*, 2, 1, 206-208.
- ZUBRICZKÝ, G. 2011: Rurálna deprivácia na Gemeri. *Geographia Cassoviensis*, 5, 1, 133-137.
- ŽUDEL, J. 1980: Stolice od konca 13. storočia do roku 1848. *Atlas SSR*. Bratislava (SAV, SÚGK), p. 117.

Databázové zdroje:

Atlas rómskych komún, 2013

Cestovný poriadok autobusovej dopravy 1999/2000

Cestovný poriadok ŽSR 1999/2000

Mesačná štatistika o počte a štruktúre uchádzačov o zamestnanie za mesiac december 2013. Bratislava (Ústredie práce, sociálnych vecí a rodiny). http://www.upsvar.sk/statistiky/nezamestnanost-mesacne-statistiky/2013.html?page_id=268686

Štatistické prehľady evidencie vozidiel 2003-2011 (Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky)

www.atlas.cp.sk

Príspevok vznikol v rámci riešenia projektu č. APVV-0018-12 s názvom Humánnogeografické a demografické interakcie, uzly a kontradikcie v časopriestorovej sieti, a projektu KEGA 069UK-4/2013: Sprievodca najmodernejšou kvalitatívnou a kvantitatívnou metodológiou v geografii – ako efektívne hľadať a interpretovať odpovede na výskumné otázky a projektu.

Further into the Town – Transport Exclusion of Rural Settlements Residents in the Gemer Region

Marcel HORŇÁK, Alena ROCHOVSKÁ

Summary: In our paper we attempted to introduce results of qualitative and quantitative analysis of symptoms and effects of transport disadvantage in one of the poorest regions of Slovakia – the Gemer region.

The analysis of the development of regional public transport capacity has shown considerable decrease of public transport services frequency which has intensified the transport disadvantage of rural communities. As a consequence the residents and households of the region are increasingly facing the problem of individual mobility, which has led to increasing motorisation of household.

The car seems to be no more a symbol of prestige and social status but becomes an inevitable member of rural households. It improves individual mobility and access to basic assets of livelihood. Rural regions in Western European societies have witnessed the same process as a result of former structural changes.

The specific problem appears within the context of the poorest households, who cannot afford the car ownership. Without sufficiently developed public transport these poor households lose comfortable access to daily livelihood assets (mainly jobs) and services (education, shopping opportunities, health care, etc.). The increasing transport exclusion can lead to wider social exclusion and marginalization on the individual or household level.

Adresa autorov:

Mgr. Marcel Horňák, PhD.

Katedra humánnej geografie a demografie

Prírodovedecká fakulta,

Univerzita Komenského,

Mlynská dolina, 842 15 Bratislava

hornak@fns.uniba.sk

Mgr. Alena Rochovská, PhD.

Katedra humánnej geografie a demografie

Prírodovedecká fakulta,

Univerzita Komenského,

Mlynská dolina, 842 15 Bratislava

rochovska@fns.uniba.sk