

DOPRAVNÁ DOSTUPNOSŤ OBCÍ MIESTNEJ AKČNEJ SKUPINY ZDRUŽENIE OBCÍ BIELOKARPATSKO-TRENČIANSKEHO MIKROREGIÓNU A MIKROREGIÓNU BOŠÁČKA AKO PREDPOKLAD ROZVOJA CESTOVNÉHO RUCHU

Alexandra Hladká

Abstract

The contribution is focused on the transport accessibility of the Local Action Group (LAG) Association of Municipalities of the White Carpathian and Trenčín Microregion and the Bošáčka Microregion in the context of tourism development in the research area. Transport accessibility has an impact on the number of visitors to the various natural and cultural-historical attractions of the area and their transport not only to the area of the LAG, but also between its individual villages. The accessibility of the area by public and individual transport is an integral part of tourism, as it enables its implementation. Already when planning a visit, the visitor finds out the mode, time, distance and price of transport, which can influence his decision on which places to visit and which to include in his itinerary. In addition, good transport accessibility in the area and in the area, itself also has an impact on the positive attractiveness of the LAG as an area suitable for tourism and recreation, which is not mass in nature and respects the life of the inhabitants of the villages. The LAG is located in the districts of Trenčín and Nové Mesto nad Váhom. Road, time and cost accessibility of LAG communities were measured and analysed, particularly from the district towns listed above, which form important transport node in the region and provide access to visitors from more distant places. It was distance, whether by road or time, that had an impact on the level of accessibility of individual villages.

Keywords: transport accessibility, tourism development, Local Action Group, public transport, individual transport, cost accessibility of transport

Úvod

Rozvoj cestovného ruchu je spätý s dopravnou dostupnosťou územia. Zlá dopravná dostupnosť verejnou alebo individuálnou dopravou spojená s jej nedostatočným plánovaním spôsobuje, že nie je využitý turistický a rekreačný potenciál územia, resp. dochádza k hromadeniu návštevníkov len v miestach s najlepšou dostupnosťou. Z príspevku Novotnej a Košťálovej (2022) vyplýva, že výber konkrétnej destinácie je podmienený flexibilitou dopravného prostriedku, komfortom cestovania, časom a cenou prepravy, ako aj tým, že použitie verejnej

dopravy pri udržiateľnom cestovní je dominantný pri presune v menších oblastiach. Problémom Miestnej akčnej skupiny (MAS) Združenie obcí Bielokarpatsko-trenčianskeho mikroregiónu a Mikroregiónu Bošáčka je, že sa nachádza mimo najvýznamnejších centier Strednopovažského regiónu cestovného ruchu, napr. Trenčín, Piešťany, Trenčianske Teplice (CLLD, 2022).

Cieľom príspevku je analýza dopravnej dostupnosti verejnou hromadnou a osobnou individuálnou dopravou územia MAS z hľadiska času, vzdialenosti a ceny prepravy. V závere sme získané údaje porovnávali s plánmi rozvoja cestovného ruchu a rozvoja udržiateľnej dopravy v dokumentoch MAS (CLLD, 2022) a Trenčianskeho samosprávneho kraja (Kyp a kol., 2019a, Kyp a kol., 2019b, Kyp a kol., 2020).

Teoreticko-metodické východiská

K najvýznamnejším faktorom rozvoja cestovného ruchu v regióne patrí doprava, ktorá je považovaná za integrálnu súčasť cestovného ruchu. Pre turistov je dôležité prepojenie medzi zdrojovou oblasťou (miestom bydliska), cieľovou oblasťou a prepravou turistov v rámci oblasti, v ktorej sa realizuje cestovný ruch (Hall, 1999). Umožňuje cestovanie po turistických cestách, ktoré sú zároveň turistickým produktom (Michniak, 2014a). Doprava má usporiť čas účastníkov cestovného ruchu v prospech cestovného ruchu, rozširovať im možnosti cestovania a dostupnosti vzdialených miest a sprístupňovať atraktívne oblasti cestovného ruchu (Filová, Dávid, Sosedová, 2010).

Na základe použitého spôsobu dopravy možno rozlíšiť dostupnosť verejnou hromadnou dopravou a dostupnosť individuálnou osobnou dopravou. V prípade hromadnej dopravy je možné uvažovať o dostupnosti autobusom, vlakom, lietadlom a loďou. Pri individuálnej doprave osôb možno uvažovať o dostupnosti osobným automobilom a motocyklom. V súvislosti s rozvojom cestovného ruchu majú dôležitý význam aj dostupnosť bicyklom a pešia dostupnosť. Pri kombinácii viacerých spôsobov dopravy možno hovoriť o multimodálnej dostupnosti (Michniak, 2014b).

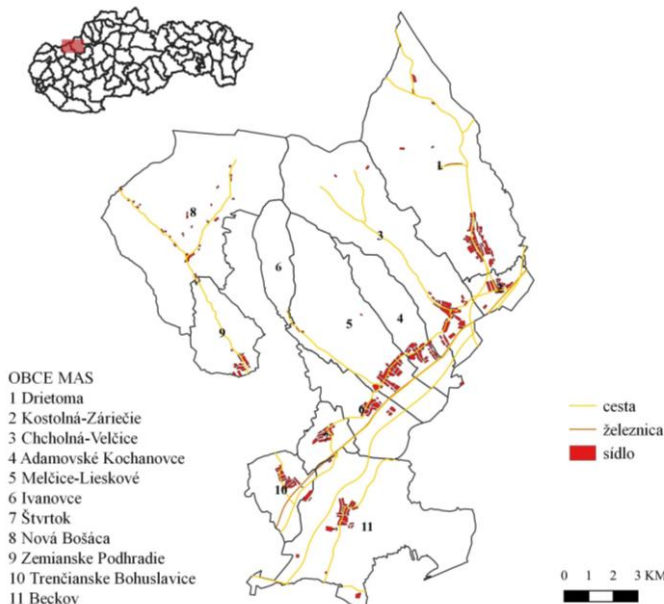
Dáta k času, vzdialenosti a cenu prepravy sme získali z verejne dostupného webu cp.hnonline.sk a pomocou cestovného poriadku Slovenskej autobusovej dopravy Trenčín, a. s. (www.sadtn.sk). Ďalšie údaje boli získavané pomocou aplikácie (najmä pre peší presun a automobilovú dopravu) Mapy.cz. Keďže nie v každej obci MAS sa nachádza železničná stanica, návštevník sa v prípade použitia verejnej dopravy potrebuje presunúť do obce autobusom. Môže si vybrať, či skombinuje cestu vlakom s prestupom na autobus, alebo použije niektorú z priamych autobusových spojov. V prípade prestupu z vlaku na autobus sme uvažovali tak, že návštevník, ktorý vystúpi na železničnej stanici v Trenčianskych Bohuslaviciach, pôjde autobusom do obcí Štvrtok, Nová Bošáca a Zemianske

Podhradie. Ak vystúpi na železničnej stanici Melčice-Lieskové, autobusom navštívi obce Adamovské Kochanovce a Ivanovce. Ak vystúpi na stanici v Kostolnej-Záriečí, tak sa autobusom dopraví do obcí Drietoma a Chocholná-Velčice. Pre obce Beckov, ktorá leží na opačnom brehu Váhu než všetky ostatné obce MAS, je možné uvažovať o prestupe z vlaku na priamy autobusový spoj (t. j. bez ďalšieho prestupu) len v Trenčíne a Novom Meste nad Váhom, preto v analýzach táto obec nebola zahrnutá. Pri každom spôsobe merania dostupnosti bola použitá najkratšia vzdialenosť medzi zastávkami a zistená cena prepravy (cp.hnonline.sk, Mapy.cz). Priemernú cenu pohonných hmôt (1,553 €/l) sme vypočítali ako priemer cien benzínu Natural 95 oktánový a motorovej nafty v apríli roka 2023, pričom sme použili ceny uvedené na webovej stránke Štatistického úradu SR (statdat.statistics.sk). Pre výpočet cenových nákladov pohonných hmôt sme uviedli priemernú spotrebu vozidla 7,5l/100 km.

Vymedzenie územia MAS

MAS (mapa 1) vznikla v roku 2015 spojením 2 mikroregiónov – Bielokarpatsko-trenčianskeho mikroregiónu a časť obcí Mikroregiónu Bošáčka.

Mapa 1: Zaujímavé územie MAS



Mgr. A. Hladká

O 7 rokov neskôr sa k MAS pričlenili obce Trenčianske Bohuslavice a Beckov. Záujmové územie sa nachádza v západnej časti Slovenska v okresoch Trenčín a Nové Mesto nad Váhom. Pre toto územie, najmä vyššie položené obce, je typické kopaničiarske osídlenie (CLLD, 2022).

Väčšina návštevníkov si na spoznávanie územia MAS vyhradí jeden deň, pričom len malý počet z nich pochádza zo zahraničia (CLLD, 2022).

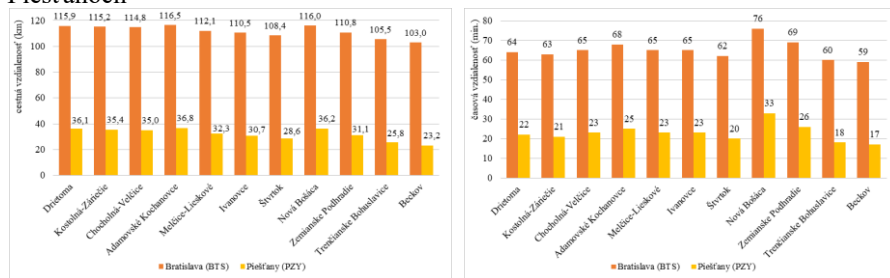
Dostupnosť verejnou hromadnou dopravou

Dopravná dostupnosť verejnou hromadnou dopravou je dôležitou podmienkou rozvoja cestovného ruchu a rekreácie v záujmovom území. Veľký vplyv na jej rozvoj má priame spojenie s ekonomickými a administratívnymi centrami leteckou, železničnou a autobusovou dopravou s bezprostredne susediacimi centrami turizmu a rekreácie v regióne (Michniak, 2009).

Najbližším letiskom je Letisko gen. Štefana Jurecha v Trenčíne, ktoré však nie je určené pre civilné a komerčné lety a využíva sa na vojenské a rekreačné účely (www.aeroklub-trencin.sk). Najbližšie verejné letisko sa nachádza v Piešťanoch, ktoré poskytuje služby pre vnútroštátne a medzinárodné lety. Možné je priame spojenie so štátmi nachádzajúcimi sa vo východnej časti Stredozemného mora - Tureckom, Cyprom, Izraelom a Egyptom (airport-piestany.sk). Najbližšie medzinárodné významné letisko je Letisko M. R. Štefánika v Bratislave. Letisko poskytuje priame spojenie so štátmi Spojené kráľovstvo, Holandsko, Belgicko, Dánsko, Litva, Španielsko, Taliansko, Malta, Grécko, Cyprus, Čierna Hora, Severné Macedónsko, Chorvátsko, Bulharsko, Turecko, SAE a Egypt (www.bts.aero).

Podľa grafu 1 je najlepšia dostupnosť k letiskám v Bratislave a v Piešťanoch pre obce Beckov a Trenčianske Bohuslavice, ktoré sa nachádzajú k nemu najbližšie. Najhoršia úroveň dostupnosti je pre obce Drietoma a Nová Bošáca, ktoré sa nachádzajú na západnom okraji MAS pri hraniciach s Českom.

Graf 1: Vzdialenosť a časová dostupnosť obcí MAS k letiskám v Bratislave a Piešťanoch

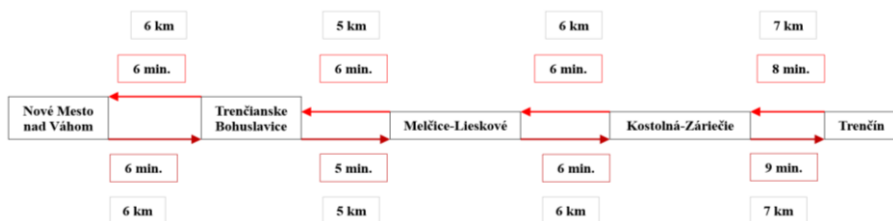


Zdroj: Mapy.cz

Z hľadiska dostupnosti jednotlivých obcí má veľký význam železničná doprava. Záujmovým územím MAS prechádza železničná trať č. 120 Bratislava – Žilina (-Košice), železničnú dopravu zabezpečuje Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. V Kostolnej-Záriečí, Melčiciach-Lieskovom a v Trenčianskych Bohuslaviciach sú osobné železničné stanice, v ktorých zastavuje len vlak kategórie osobný vlak a ktorý predstavuje spojenie medzi železničnými uzlami Trenčín a Nové Mesto nad Váhom. Na území obce Trenčianske Bohuslavice sa nachádza železničný tunel Turecký vrch.

Počas pracovného dňa zastavuje na území MAS 28 vlakov, ktoré prepravujú cestujúcich v oboch smeroch, t. j. smerom na Trenčín a smerom na Nové Mesto nad Váhom. Frekvencia spojov je jedna hodina. Priame železničné spojenie je okrem okresných miest Trenčín a Nové Mesto nad Váhom zabezpečené aj s okresným mestom Myjava. Z Trenčína odchádza prvý osobný vlak smerom na Nové Mesto nad Váhom o 4:43 a posledný vlak o 20:43. Z Nového Mesta nad Váhom odchádza prvý osobný vlak smerom na Trenčín o 4:50 a posledný vlak o 20:50. Prepravná vzdialenosť a čas medzi dopravnými uzlami a jednotlivými železničnými stanicami v záujmovom území je schematicky znázornený na obr. 1.

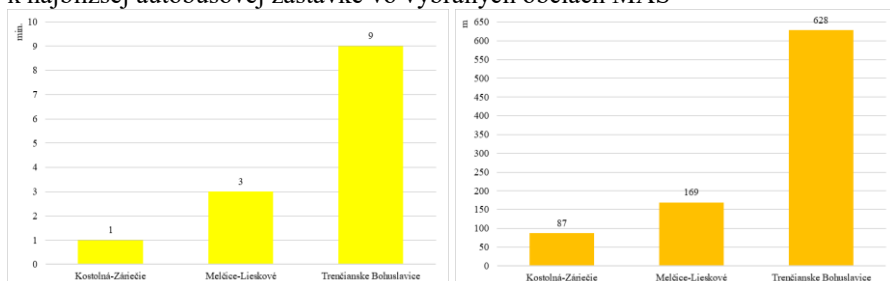
Obr. 1: Prepravná vzdialenosť a čas vlakov v záujmovom území MAS



Zdroj: cp.hnonline.sk

Pre návštevníkov záujmového územia má významnú úlohu aj pešia dostupnosť železničnej stanice k najbližšej zastávke autobusu (graf 2). Pre všetky 3 obce, ktoré majú železničnú stanicu, sa najbližšia autobusová zastávka nachádza na ceste I/61. Najdlhší čas presunu je v Trenčianskych Bohuslaviciach. Ak sa návštevník územia MAS potrebuje prepraviť autobusom smerom na Trenčín, je nútený prebehnúť cez vozovku cesty I/61, pretože na opačnú stranu neexistuje podchod alebo prechod pre chodcov. V takomto prípade je potrebné pripočítať k údajom v grafe 2 aj čas, kým návštevník čaká na moment, kedy sa môže bezpečne presunúť na opačnú stranu cesty.

Graf 2: Vzďialenosť a čas potrebný na peší presun zo železničnej stanice k najbližšej autobusovej zastávke vo vybraných obciach MAS



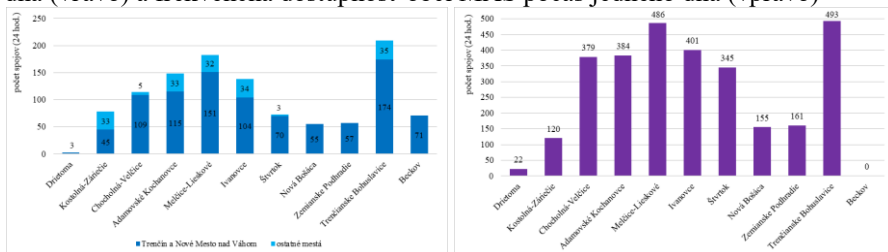
Zdroj: Mapy.cz

Autobusovú dopravu v záujmovom území zabezpečuje Slovenská autobusová doprava Trenčín, a. s. Prevádzkuje tu 12 liniek, pričom do každej obce pravidelne jazdia aspoň 2 z nich. Záujmovým územím MAS prechádza diaľnica D1, ktorá je najvýznamnejšou dopravnou komunikáciou. Avšak napojenie na ňu sa nachádza na území miest Trenčín a Nové Mesto nad Váhom. Obcami Drietoma, Kostolná-Záriečie a Chocholná-Velčice prechádza cesta európskeho významu E9 (na Slovensku vedie po ceste označenej od r. 2015 aj ako I/9, vznikla rozdelením cesty I/50, resp. E50). Významnou dopravnou líniou je cesta I/61, ktorá vedie súbežne s diaľnicou D1 a umožňuje tak prístup do každej obce záujmového územia MAS. Ďalšou významnou cestnou komunikáciou je cesta III/1225, ktorá spája obce Kostolná-Záriečie, Chocholná-Velčice, Adamovské Kochanovce, Melčice-Lieskové, Ivanovce a Štvrtok. Pre obce Bošáckej doliny (obce Nová Bošáca, Zemianske Podhradie a Trenčianske Bohuslavice) má význam cesta I/1223. Pre všetky uvedené cesty platí to, že sa nachádzajú na pravom brehu rieky Váh (čiastočne to platí len pre diaľnicu D1), okrem cesty II/507, ktorá prechádza obcou Beckov. V záujmovom území sa nachádza aj krátky úsek cesty II/515, ktorý zabezpečuje napojenie medzi Novým Mesto nad Váhom a diaľnicou a zároveň je to jediná cesta, ktorá umožňuje cestné spojenie obce Beckov s ostatnými obcami MAS. V Drietome a Novej Bošáci sa nachádzajú cestné hraničné priechody s Českom (CLLD, 2022).

Na vyjadrenie dopravnej dostupnosti územia je možné použiť priame autobusové prepojenie medzi obcami MAS a mestami (graf 3, vľavo). Prirodzene, najviac priamych spojov je s mestami Trenčín a Nové Mesto nad Váhom, ktoré sú administratívnymi centrami pre obce záujmového územia. Tieto spoje predstavujú takmer 2/3 všetkých spojov pre obce MAS. Okrem nich existuje priame autobusové spojenie s mestami Stará Turá, Myjava a Senica. Najviac priamych spojov s niektorým z uvedených miest majú obce Trenčianske Bohuslavice a Melčice-Lieskové. Niektoré autobusové linky počas dňa umožňujú prepravu

medzi kopaničiarskymi sídlami a jadrom obce. V rámci vzájomného prepojenia medzi obcami v záujmovom území majú Trenčianske Bohuslavice a Melčice-Lieskové najviac spojov (graf 3, vpravo). V týchto obciach je železničná stanica, takže čím je vyššia frekvencia autobusových spojov, tým je pravdepodobnejšie, že návštevník bude mať možnosť dostať sa autobusom do svojej cieľovej obce.

Graf 3: Počet priamych autobusových spojení obcí MAS s mestami počas jedného dňa (vľavo) a frekvenčná dostupnosť obcí MAS počas jedného dňa (vpravo)



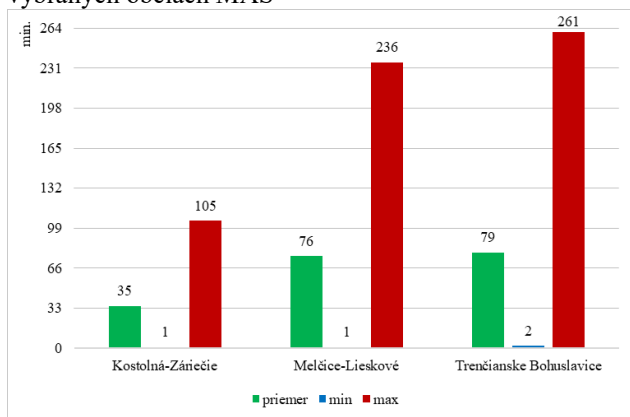
Zdroj: cp.hnonline.sk, www.sadtn.sk

Ak sa návštevník potrebuje dostať do obce, v ktorej sa nenachádza železničná stanica, je pre neho dôležitá doba čakania na ďalší spoj (v našom prípade prestup z vlaku na autobus). Najmenšia priemerná doba čakania pri prestupe z vlaku na autobusový spoj je v Kostolnej-Záriečí a najväčšia doba čakania je v Trenčianskych Bohuslaviciach (graf 4). Doba medzi príchodom vlakom a odchodom autobusu je rovnaká alebo menšia ako čas, potrebný na presun zo železničnej stanice na zástavku autobusu. To znamená, že návštevník nie je schopný stihnúť najbližší autobusový spoj a musí počkať na nasledujúci, čím sa predlžuje čas jeho cesty. Naopak, vysoká doba určená na prestup, v našom prípade aj viac ako 3 hodiny, môže návštevníka odradiť od návštevy územia, resp. prinútiť ho použiť iný druh dopravy.

Ak by sa chcel návštevník prepravovať počas svojej návštevy územia MAS verejnou hromadnou dopravou, musí skombinovať viaceré druhy dopravy. Návštevník zo zahraničia sa môže dopraviť najprv na letisko v Bratislave alebo v Piešťanoch a odtiaľ zvoliť prepravu vlakom. Návštevník zo Slovenska môže zvoliť najskôr prepravu vlakom do Trenčína alebo Nového Mesta nad Váhom a v prípade potreby tam môže prestúpiť na osobný vlak, ktorý zastavuje v 3 obciach záujmového územia. Ďalej môže podľa potreby pokračovať v preprave využitím autobusu. V takomto prípade je potrebné zosúladiť časy príchodov a odchodov medzi jednotlivými spojmami. V Pláne dopravnej obslužnosti (POD) Trenčianskeho samosprávneho kraja (Kyp a kol., 2019a, 2019b) je uvedené, že v prípade obcí dostupných železničnej aj autobusovou dopravou by mala byť pre návštevníka zatriktívnená železničná doprava (v prípade vzdialenosti menšej ako

15 km). V takomto prípade je potrebné zosúladiť nadväznosť príchodov a odchodov vlakov a autobusov v blízkosti jednotlivých železničných staníc. V PDO je konštatované, že nadväznosť spojov nie je systematicky riešená a nie je garantovaná, čo môže byť pre návštevníka komplikáciou. Záujmovým územím súbežne prechádza železničná trať č. 120 a cesta I/61. Ide o jednej z najvyťaženejších úsekov cestnej dopravy, kde dochádza k meškaniu autobusových spojov, čo by mohlo byť vyriešené presunom cestujúcich na železničnú dopravu (Kyp a kol., 2019b). Je naplánované vybudovanie vodnej cesty na rieke Váh, resp. na Vážskej kaskáde. Prístavy by sa mali nachádzať v Trenčíne a Novom Meste nad Váhom, pričom jedna z plavených komôr by sa mala nachádzať v Kostolnej-Zárieči (Kyp a kol., 2020), čo by mohlo zlepšiť dostupnosť územia, ako aj celkovú atraktivitu územia MAS z hľadiska cestovného ruchu.

Graf 4: Minimálna, maximálna a priemerná doba prestupu z vlaku na autobus vo vybraných obciach MAS



Zdroj: cp.hnonline.sk

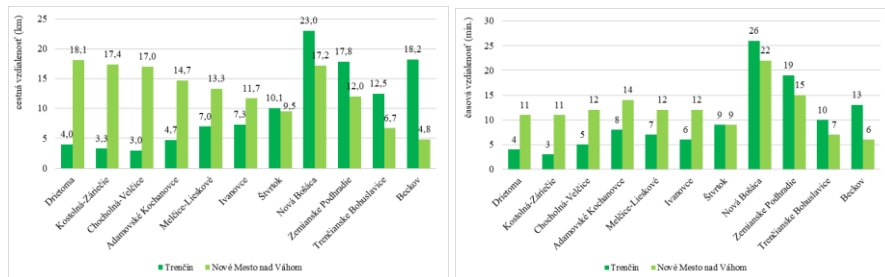
Dostupnosť individuálnou osobnou dopravou

Individuálna osobná doprava je spojená najmä s rozvojom automobilizmu a jeho využívaním na prepravu do turisticky atraktívnych regiónov (Michniak, 2009). Oproti hromadnej verejnej doprave umožňuje návštevníkovi osobný komfort a možnosť prispôsobiť si časový itinerár podľa svojich možností.

Najjednoduchšia dostupnosť záujmového územia MAS automobilom je využitím diaľnice D1. Najbližšie privádzače sa nachádzajú na území miest Trenčín a Nové Mesto nad Váhom, preto najlepšiu dostupnosť majú obce, ktoré s nimi susedia, pretože k nim vedie z diaľnice priame napojenie (graf 5). Z tohto aspektu

sa obec Štvrtok nachádza takmer uprostred záujmového územia. Pre väčšinu obcí MAS je lepšia dostupnosť z Trenčína ako z Nového Mesta nad Váhom. Najhoršiu dostupnosť automobilom majú obce Nová Bošáca a Zemianske Podhradie pri svojej okrajovej polohe v rámci územia MAS.

Graf 5: Vzdialenosť a časová vzdialenosť obcí MAS automobilom



Zdroj: Mapy.cz

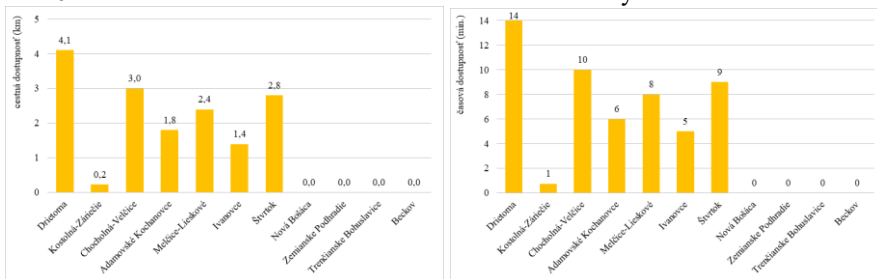
V posledných rokoch sa zvyšujú nároky na takú dopravu, ktorá nezaťažuje a neznečisťuje životné prostredie. Využitie bicykla na presun medzi jednotlivými turisticky a rekreačne zaujímavými miestami umožňuje na rozdiel od automobilovej dopravy prístup aj k takým miestam, ku ktorým prístup automobilom nie je možný. Na Slovensku sú cyklotrasy značené 4 farbami (červená, zelená, modrá a žltá), ktoré majú rovnaký význam ako pre pešie turistické trasy. V území MAS sú 2 červeno a 2 zeleno značené cyklotrasy a 1 modrá a 1 žltá cyklotrasa. Najvýznamnejšia z nich je červeno značená Vážska cyklomagistrála (č. 002), ktorej cieľom je podporiť cyklistickú dopravu na území Trenčianskeho kraja ako plnohodnotnú alternatívu k automobilovej doprave. Táto cyklomagistrála vedie v záujmovom území popri Biskupickom kanáli, ktorý je súčasťou Vážskej kaskády. Úsek medzi Trenčínom a Novým Mestom nad Váhom bol daný do užívania v júni 2021 a jeho dĺžka je 21,2 km (www.cyklotrasytsk.sk). Druhou významnou diaľkovou cyklotrasou je cyklomagistrála Naprieč Považským Inovcom (č. 020). Začína v meste Topoľčany a v záujmovom území prechádza obcami Bošáckej doliny, pričom sa na nej nachádzajú najvýznamnejšie kultúrno-historické pamiatky. Táto cyklomagistrála končí na štátnej hranici v Novej Bošáci, kde na ňu nadväzuje cyklotrasa č. 5053 vedúca územím Česka (nr.cykloportal.sk). Paralelne s Vážskou cyklomagistrálou vedie cez obec Beckov, a zároveň po ľavom brehu rieky Váh, modro značená cyklotrasa č. 2301, ktorá spája mestá Hlohovec a Nemšová. V Beckove začína modrá cyklotrasa č. 5330, ktorá vedie naprieč Považským Inovcom. Po Náučnom chodníku Beckovské Skalice a Náučnom chodníku Sychrov vedie okružná cyklistická trasa s názvom Beckovský okruh. Jediná cyklistická trasa, ktorá neprechádza touto obcou, je zeleno značený

cyklistický okruh T1 v obci Drietoma. Až 3 obce (Chocholná-Velčice, Adamovské Kochanovce, Štvrtok) v záujmovom území MAS nemajú na svojom území žiadnu značenú cyklotrasu (CLLD, 2022).

Z hľadiska cyklistickej dopravy v území boli vzdialenosť a čas merané medzi najbližšou autobusovou zastávkou a miestom, kde je možné prejsť na cyklotrasu. Najhoršiu dostupnosť bicyklom má obec Drietoma, hoci sa na jej území nachádza cyklotrasa (graf 6). Ide o okružnú cyklotrasu T1, na ktorú je zlý prístup z intravilánu obce. Najdostupnejšou, ale zároveň vzdialenejšou cyklotrasou z obce Drietoma, je Vážska cyklomagistrála, ktorá touto obcou neprechádza. Intravilánmi obcí Nová Bošáca, Zemianske Podhradie, Trenčianske Bohuslavice a Beckov prechádzajú značené cyklotrasy, preto majú aj najlepšiu dostupnosť.

Automobilová doprava umožňuje najrýchlejší a najkomfortnejší presun návštevníkov na území MAS. Trenčiansky samosprávny kraj má vypracovaný Plán udržateľnej mobility (PUM - Kyp a kol., 2020). Snahou je obmedziť tranzitnú automobilovú dopravu v centre obcí, čím dôjde k zvýšeniu plynulosti a bezpečnosti na cestách. V takomto prípade je potrebné vybudovať parkoviská, odkiaľ by sa návštevníci mohli presunúť peši alebo na bicykli po cyklotrase k jednotlivých atraktivitám cestovného ruchu. V záujmovom území sa nenachádza dostatok parkovacích miest, najčastejšie ide o malé spevnené plochy v blízkosti železničných staníc alebo pri objektoch občianskej vybavenosti (napr. pri obecnom úrade, potravinách).

Graf 6: Vzdialenostná a časová vzdialenosť obcí MAS bicyklom



Zdroj: Mapy.cz

V PUM je uvedená ako ďalšia možnosť vybudovanie parkovísk v blízkosti železničných staníc, pričom autá by boli zdieľané v rámci carsharingu (spoločné využívanie vozidla spravidla jedným cestujúcim) a carpoolingu (spoločné využívanie vozidla viacerými cestujúcimi). Pre malé obce môže byť kúpa a starostlivosť o automobil finančne nákladná, preto by bolo vhodnejšie skombinovať verejnú hromadnú dopravu s cyklistickou dopravou. Návštevník by sa dopravil do záujmového územia vlakom a/alebo autobusom a následne by

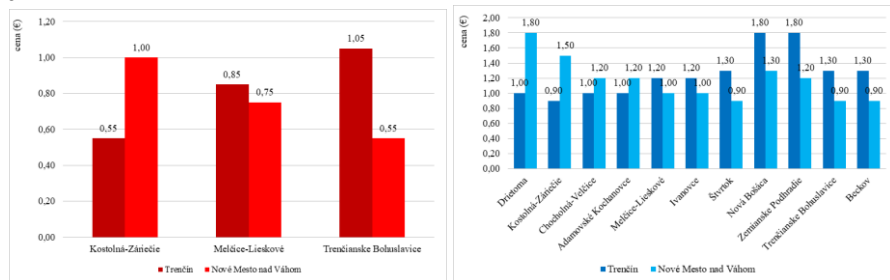
k návšteve jednotlivých zaujímavostí cestovného ruchu využil bicykel (buď vlastný alebo zdieľaný v rámci bikesharingu). V PUM je uvedené, že je potrebné dobudovať v rámci vzájomného spojenia obcí ďalšie cyklotrasy.

Cenová dostupnosť

Cenové náklady sú jednou z najdôležitejších výdavkov pri realizácii cestovného ruchu (Celata, 2007). Cenová dostupnosť dopravy predstavuje náklady spojené so samotnou prepravou medzi dvoma, príp. viacerými miestami. Na základe výskumu Novotnej a Košťálovej (2022) bola cena prepravy najdôležitejšími faktormi pri výbere dopravného prostriedku. Cenová dostupnosť dopravy má vplyv pri plánovaní návštevy územia a výbere konkrétnych miest cestovného ruchu.

Cenovú dostupnosť vlakom ukazuje graf 7 (vľavo). Najlacnejšia cena prepravy je zo stanice Trenčín do stanice Kostolná-Záriečie a zo stanice Nové Mesto nad Váhom do stanice Trenčianske Bohuslavice. Do tejto stanice je zároveň najdrahšia cena prepravy zo stanice Trenčín. Cena prepravy autobusom je v záujmovom území MAS vyššia ako cena prepravy vlakom (graf 8, vpravo). Najnižšia cena je do obce Kostolná-Záriečie, Štvrtok, Trenčianske Bohuslavice a Beckov. Najdrahšia cena prepravy je do obcí Nová Bošáca a Zemianske Podhradie, cena z okresných miest Trenčín a Nové Mesto nad Váhom je viac ako 1,00 €.

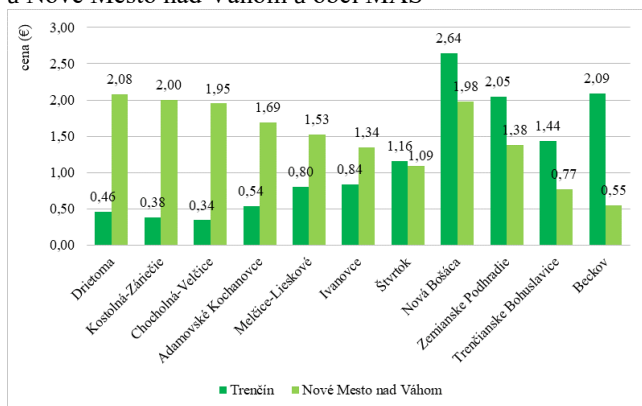
Graf 7: Cena prepravy vlakom (vľavo) a autobusom (vpravo) z miest Trenčín a Nové Mesto nad Váhom do obcí MAS



Zdroj: cp.hnonline.sk

Podľa grafu 8 je cena pohonných hmôt automobilu lacnejšia do obcí, ktoré sa nachádzajú v blízkosti oboch okresných miest. Najnižšia cena je do obcí Drietoma, Kostolná-Záriečie a Chocholná-Velčice, ktorá je menej ako 0,50 €. Aj na tomto grafe je vidieť, že vysoká cena pohonných hmôt je pre obce Nová Bošáca a Zemianske Podhradie, čo je spôsobené ich okrajovou polohou v rámci územia MAS.

Graf 8: Priemerná cena pohonných hmôt automobilu medzi mestami Trenčín a Nové Mesto nad Váhom a obcí MAS



Zdroj: statdat.statistics.sk

Trenčiansky samosprávny kraj nemá zavedenú jednotnú tarifnú politiku, preto si cenu prepravy určuje dopravca, hoci sa plánuje jej zavedenie (Kyp a kol. 2019b). Pri porovnaní cenových nákladov verejnej hromadnej dopravy a automobilovej dopravy je do obcí Chocholná-Velčice, Adamovské Kochanovce, Ivanovce a Štvrtok najlacnejšia preprava autom z Trenčína a autobusom z Nového Mesta nad Váhom. Do Novej Bošácy a Zemianskeho Podhradia je najlacnejšia doprava z oboch uvedených okresných miest autobusom. Do Trenčianskych Bohuslavíc je najlacnejšou dopravou preprava vlakom. Z Trenčína do Kostolnej-Záriečia je najlacnejšia doprava vlakom a do Melčíc-Lieskového je to autom, hoci táto obec má železničnú stanicu. Z Nového Mesta nad Váhom je cenovo najvýhodnejšie cestovať autom do Kostolnej-Záriečia a vlakom do Melčíc-Lieskového. Pre svoju polohu na pravom brehu Váhu je možné pre obec Beckov porovnať len cenové náklady priamej cesty autobusom a autom. Autom je cenovo výhodnejšia doprava z Nového Mesta nad Váhom, z Trenčína je najvýhodnejšia doprava autobusom. V obci Beckov je mesiacoch jún až október spoplatnené parkovanie - 1 €/hod., 5 €/24hod. (www.obec-beckov.sk). V rámci cestovných nákladov je možné uvažovať o zahrnutí do cenovej dostupnosti aj cenu parkovného, čím sa zvýši cena dopravy pri použití automobilu.

Záver

V dokumente CLLD miestnej akčnej skupiny je konštatované, že z hľadiska cestovného ruchu sa územie nachádza mimo centier cestovného ruchu, hoci ním prechádzajú významné dopravné koridory. Rozvoj cestovného ruchu patrí medzi

strategické ciele MAS, avšak v tejto súvislosti sa neuvažuje o zvýšení dopravnej dostupnosti, a teda prístupu návštevníkov na územie obcí MAS (CLLD, 2022).

Zahraniční návštevníci sa môžu do územia MAS dostať lietadlom, ale najbližšie civilné letiská sa nachádzajú v Piešťanoch a Bratislave. Letisko v Trenčíne je určené len pre vojenské účely, ale v budúcnosti sa uvažuje transformácií pre civilné lety. Alternatívou a zatraktívením verejnej dopravy v záujmovom území môže byť vybudovanie Vážskej vodnej cesty, ktorá by sa realizovala na rieke Váh, resp. na Vážskej kaskáde. Prístavy by sa mali nachádzať v Trenčíne a Novom Meste nad Váhom a v Kostolnej-Zárieči by mala byť vybudovaná plavebná komora, ale tento projekt nie je v súčasnosti realizovaný (Kyp a kol., 2020).

Cieľom Trenčianskeho samosprávneho kraja (TSK) je vytvoriť integrovaný dopravný systém (IDS), ktorý by mal nadväzovať na IDS v Žilinskom kraji. Záujmové územie sa čiastočne nachádza v okrese Nové Mesto nad Váhom, ktorý z juhu susedí s Trnavským krajom (kde sa nachádza letisko v Piešťanoch), a preto rozhodnutie prepojenia verejnej dopravy v Trenčianskom a Žilinskom kraji pravdepodobne nebude mať významný vplyv na dostupnosť záujmového územia. V našej analýze sa potvrdilo zistenie uvedené v Pláne dopravnej obslužnosti, že spoje na seba často nenadväzujú a nie je garantovaný prestup na nadväzujúci spoj (Kyp a kol., 2019a). Je naplánované vybudovanie prestupného terminálu v Kostolnej-Zárieči, kde by bolo možné kombinovať prestupy medzi železničnou, autobusovou a automobilovou dopravou (Kyp a kol., 2019b). Pre obce MAS, na území ktorých sa nenachádza železničná stanica, je dôležitá autobusová doprava. Pre zámer TSK uprednostniť železničnú dopravu pred autobusovou je dôležité časovo zosúladiť oba uvedené druhy dopravy a dodržiavať presnosť cestovných poriadkov, aby sa skrátila doba celkového cestovného času (Kyp a kol., 2019b; Kyp a kol., 2020). Ďalším cieľom rozvoja udržateľnej mobility je vytvorenie cestného obchvatu na ceste E/9 okolo obce Drietoma, ktorý by presmeroval tranzitnú dopravu mimo zastavané územie. V záujmovom území je nedostatok parkovísk, kde by bolo možné odparkovať auto a presadnúť na bicykel. Problémom je aj nedostatok cyklotrás spájajúcich obce MAS navzájom, ako aj s cyklomagistrálami (č. 020, 002). Taktiež chýba dobudovanie cyklistického spojenia s Českom (Kyp a kol., 2020). Je naplánované vytvorenie jednotného prepravného tarifyného systému, ktorý by mal podporiť konkurencieschopnosť verejnej dopravy v porovnaní s automobilovou dopravou (Kyp a kol., 2019b).

Avšak nie je možné sprístupniť hromadnou dopravou všetky lokality cestovného ruchu v záujmovom území, preto navrhujeme znížiť poplatky za prepravu bicykla. Do cenových nákladov možno zahrnúť aj cenu parkovného, ktorá by bola účtovaná pri doprave automobilom. Pre návštevníka by mohlo byť motivujúce zníženie ceny parkovného, ak na svoj ďalší presun v území MAS použije bicykel (vlastný alebo zdieľaný).

Pod'akovanie

Tento príspevok vznikol v rámci grantu UGA VIII/6/2023 Zhodnotenie predpokladov rozvoja cestovného ruchu na území Miestnej akčnej skupiny Združenie obcí Bielokarpatsko-trenčianskeho mikroregiónu a Mikroregiónu Bošáčka.

Literatúra

- CELATA, F. 2007. Geography marginality, transport accessibility and tourism development. In *Global tourism and regional competitiveness*. Bologna: Patron, 2007. pp. 37-46.
- CESTOVNÉ PORIADKY. Dostupné na: <https://cp.hnonline.sk/vlakbusmhd/spojenie/> (cit. 8.5.2023)
- CLLD. 2022. *Stratégia miestneho rozvoja vedeného komunitou CLLD Verejno - súkromného partnerstva Združenie obcí Bielokarpatsko-trenčianskeho mikroregiónu a Mikroregiónu Bošáčka*. Dostupné na: https://www.btmmb.sk/wp-content/uploads/2023/01/FINAL_BTMMB_Strategia-CLLD-verzia-2.1-v-zneni-dodatku-c.1-bez-SZ.pdf
- DESTINÁCIE. Dostupné na: <https://www.bts.aero/destinacie/> (cit. 8.5.2023)
- FILOVÁ, E. – DÁVID, A. – SOSEDOVÁ, J. 2010. Multikriteriálna analýza v metodike hodnotenia centier turizmu. In *Doprava a spoje*. ISSN 1336-7676, 2010, roč. 5, s. 51-75.
- HALL, D. R. 1999. Conceptualising tourism transport: inequality and externality issues. In *Journal of Transport Geography*. ISSN 0966-6923, 1999, vol 7, no. 3, pp. 181-188.
- INFORMÁCIE O LETISKU. Dostupné na: <https://www.aeroklub-trencin.sk/informacie-pre-pilotov/> (cit. 8.5.2023)
- KYP, O. a kol. 2019a. *Plán dopravnej obslužnosti Trenčianskeho samosprávneho kraja – analytická časť*. Dostupné na: https://www.tsk.sk/dokumenty/regionalny-rozvoj/strategicke-dokumenty/plan-dopravnej-obslužnosti/schvaleny-plan-dopravnej-obslužnosti-tsk-2021.html?page_id=830373
- KYP, O. a kol. 2019b. *Plán dopravnej obslužnosti Trenčianskeho samosprávneho kraja – návrhová časť*. Dostupné na: https://www.tsk.sk/dokumenty/regionalny-rozvoj/strategicke-dokumenty/plan-dopravnej-obslužnosti/schvaleny-plan-dopravnej-obslužnosti-tsk-2021.html?page_id=830373
- KYP, O. a kol. 2020. *Plán udržiateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja – návrhová časť*. Dostupné na: <https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/plan-udrzatelnej-mobility-trencianskeho-samospravneho-kraja>

- LETOVÝ PORIADOK. Dostupné na: <https://airport-piestany.sk/letovy-poriadok/> (cit. 8.5.2023)
- MAPY.CZ. Dostupné na: <https://sk.mapy.cz/zakladni?l=0&x=17.8736522&y=48.8409929&z=11> (cit. 30.5.2023)
- MICHNIAK, D. 2009. Dostupnosť vybraných turistických stredísk v regióne Tatier. In Andráško, I., Ira, V., Kallabová, E. (eds.). *Regionálne štruktúry ČR a SR: časové a priestorové zmeny*. Bratislava: Geografický ústav SAV, 2009. s. 44-49
- MICHNIAK, D. 2014a. Vybrané prístupy k hodnoteniu dopravnej dostupnosti vo vzťahu k rozvoju cestovného ruchu. In *Geografický časopis*. ISSN 0016-7193, 2014, roč. 66, č. 1, s. 21-38.
- MICHNIAK, D. 2014b. Dostupnosť poľsko-slovenského pohraničia verejnou a individuálnou dopravou z hľadiska rozvoja cestovného ruchu – vybrané prístupy. In *GIS Ostrava 2014 – Geoinformatika v pohybu*. Ostrava: VŠB-Technická univerzita Ostrava, 2014. s. 1-8. ISSN 1213-239X.
- NAPRIEČ POVAŽSKÝM INOVCOM. Dostupné na: <https://nr.cykloportal.sk/trasy/020-napriec-povazskym-inovcom/> (cit. 30. 5. 2023)
- NOVOTNÁ, M. – KOŠTÁLOVÁ. L. 2022. Důsledky environmentálních postojů pro volbu udržitelného způsobu dopravy. In Klímová, V., Žitek, V. (eds.). *XXV. Mezinárodní kolokvium o regionálních vědách – sborník příspěvků*. Brno: Masarykova univerzita, 2022. s. 360-366. ISBN 978-80-280-0068-4.
- O LETISKU. Dostupné na: <https://airport-piestany.sk/o-letisku/> (cit. 8.5.2023)
- PLATNÉ PARKOVANIE V OBCI OD 1. 6. 2023. 2023. Dostupné na: <https://www.obec-beckov.sk/sk/obcan/529-platene-parkovanie-v-obci-od-1-6-2023> (cit. 10.6.2023)
- PRIEMERNÉ CENY POHONNÝCH LÁTOK V SR (MESAČNÉ). 2023. Dostupné na: [http://statdat.statistics.sk/cognosext/cgibin/cognos.cgi?b_action=cognosViewer&ui.action=run&ui.object=storeID\(%22i619D597F572A47CABEFD820690A72BC2%22\)&ui.name=Priemern%C3%A9%20ceny%20pohonn%C3%BDch%20%C3%A1tok%20v%20SR%20\(mesa%C4%8Dn%C3%A9\)%20%5Bsp0202ms%5D&run.outputFormat=&run.prompt=true&cv.header=false&ui.backURL=%2Fcognosext%2Fcps4%2Fportlets%2Fcommon%2Fclose.html&run.outputLocale=sk](http://statdat.statistics.sk/cognosext/cgibin/cognos.cgi?b_action=cognosViewer&ui.action=run&ui.object=storeID(%22i619D597F572A47CABEFD820690A72BC2%22)&ui.name=Priemern%C3%A9%20ceny%20pohonn%C3%BDch%20%C3%A1tok%20v%20SR%20(mesa%C4%8Dn%C3%A9)%20%5Bsp0202ms%5D&run.outputFormat=&run.prompt=true&cv.header=false&ui.backURL=%2Fcognosext%2Fcps4%2Fportlets%2Fcommon%2Fclose.html&run.outputLocale=sk) (cit. 9.6.2023)
- SÚHRNNÝ CESTOVNÝ PORIADOK. 2023. Dostupné na: https://www.sadtn.sk/files/cp/suhrnny_2023-10-23.pdf?1699006774 (cit. 9. 6. 2023)
- VÁŽSKA CYKLOMAGISTRÁLA. Dostupné na: https://www.cyklotrasytsk.sk/hlavna-stranka/cyklotrasy-tsk/vazska-cyklomagistrala.html?page_id=1547 (cit. 30. 5. 2023)

TRANSPORT ACCESSIBILITY OF THE MUNICIPALITIES OF THE LOCAL ACTION GROUP ASSOCIATION OF MUNICIPALITIES OF THE WHITE CARPATHIAN AND TRENČÍN MICROREGION AND THE BOŠÁČKA MICROREGION AS A PREREQUISITE FOR THE DEVELOPMENT OF TOURISM

Summary

In the document of the Local Action Group (LAG) Association of Municipalities of the Bielo-karpatsko-Trenčín Microregion and the Microregion Bošáčka, it is stated that, from the point of view of tourism, the territory is located outside the centers of tourism, although they pass through it important transport lines. The development of tourism is one of the strategic targets of the LAG, but in this context, the increase in transport accessibility and so the access of visitors to the area of the municipalities of the LAG is not considered (CLLD, 2022).

Foreign visitors can come to LAG area by plane, but the nearest civilian airports are located in Piešťany and Bratislava. The airport in Trenčín is intended only for military purpose, but in the future transformation for civilian flights is being considered. An alternative and making public transport more attractive in the research area could be the construction of the Vážska water route, which would be implemented on the river Váh, or more precisely the Vážská cascade. Ports should be located in Trenčín and Nové Mesto nad Váhom, and a ship lock should be built in Kostolná-Záriečie, but this project is currently not realized (Kyp et al., 2020).

The target of the Trenčín Self-Governing Region (TSR) is to create an integrated transport system (ITS), which should follow on from the ITS in the Žilina Self-Governing Region. The research area is partially located in the district of Nové Mesto nad Váhom, neighboring area is Trnava Self-Governing Region from south. Therefore, the decision to connect public transport in the Trenčín and Žilina regions is unlikely to have a significant impact on the availability of the research area. Our analysis confirmed the finding stated in the Traffic Service Plan that connections often do not connect to each other and transfer to a connecting connection is not guaranteed (Kyp et al., 2019a). It is planned to build a transfer terminal in Kostolná-Záriečie, where it would be possible to combine transfers between rail, bus and car transport (Kyp et al., 2019b). Bus transport is important for LAG municipalities where there is no railway station. Our analysis confirmed the finding stated in the Traffic Service Plan that connections often do not connect to each other and transfer to a connecting connection is not guaranteed (Kyp et al., 2019b; Kyp et al., 2020). Another target of the development of sustainable mobility is the creation of a road bypass on the E/9 road around the village of Drietoma, which would redirect transit traffic outside the intravillan. In the research area, there is a car parking lots where it would be possible to park your car

and switch to a bicycle. The problem is also the cycle paths connecting LAG villages with each other, as well as with cycle highways (No. 020, 002). The completion of the cycling connection with the Czech Republic is also missing. (Kyp et al., 2020). The creation of a unified transport tariff system is planned, which should support the competitiveness of public transport compared to car transport (Kyp et al., 2019b). However, it is not possible to make all tourism locations in the area of interest accessible by public transport, therefore we propose to reduce the fees for bicycle transportation. The price of the parking fee, which would be charged for transportation by car, can also be included in the price costs. A reduction in the price of the parking fee could be motivating for the visitor if he uses a bicycle (own or shared) for his next move in LAG area.

Mgr. Alexandra Hladká

Katedra ekológie a environmentalistiky FPVaI UKF v Nitre

Trieda A. Hlinku 1, 949 01 Nitra

E-mail: alexandra.hladka@ukf.sk