

DEMOGRAFIA OBYVATEĽSTVA AKO FAKTOR OVPLYVŇUJÚCI DOPYT PO PREPRAVE V REGIONÁLNEJ OSOBNEJ DOPRAVE

Martin Kendra¹

Anotace: Aby sme mohli navrhnúť efektívny spôsob dopravnej obsluhy určitého regiónu verejnou osobnou dopravou, je potrebné analyzovať všetky relevantné faktory, ktoré môžu ovplyvniť jej dopyt a ponuku. V príspevku je opísané, ako môže demografická štruktúra obyvateľstva ovplyvniť dopyt po preprave v regionálnej osobnej doprave.

Kľúčová slova: dopyt, demografia obyvateľstva, verejná osobná doprava

1. ÚVOD

Každý región je špecifický svojou charakteristikou. Táto charakteristika je závislá od viacerých faktorov a vo veľkej miere ovplyvňuje dopravnú technológiu obsluhy daného regiónu. Tieto faktory môžeme rozdeliť do dvoch skupín:

- faktory ovplyvňujúce prepravnú ponuku,
- faktory ovplyvňujúce dopyt po preprave.

Od prepravnej ponuky závisia náklady dopravcov vynaložené na zabezpečenie dopravnej obsluhy daného regiónu.

Od dopytu po preprave zase závisí výška tržieb z prepravy cestujúcich. Zvýšený dopyt po preprave predstavuje vyšší počet platiacich cestujúcich, a tým i vyššie príjmy dopravných podnikov priamo od cestujúcich. Faktory, ktoré ovplyvňujú dopyt po preprave vždy v určitej miere závisia od obyvateľstva, jeho potrieb a jeho správania.

2. VPLYV DEMOGRAFIE OBYVATEĽSTVA NA DOPYT PO PREPRAVE

Pri demografii obyvateľstva sledujeme hlavne jeho:

- počet a rozloženie v riešenom regióne,
- vekovú štruktúru,
- mieru zamestnanosti,
- disponibilný príjem.

2.1. Počet a rozloženie obyvateľstva

Počet a rozloženie obyvateľstva závisí od počtu, veľkosti a rozloženia jednotlivých sídiel v danom regióne a ovplyvňuje priestorové rozloženie dopytu po preprave a smer prepravných prúdov.

¹ Ing. Martin Kendra, PhD., Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Katedra železničnej dopravy, Univerzitná 1, 010 26 Žilina, , E-mail: Martin.Kendra@fpedas.utc.sk

Rovnomerné rozloženie obyvateľov je v prípade ak:

- sa v regióne nachádzajú len veľkosťou porovnateľné sídla, pričom sú rovnomerne rozložené v celom regióne,
- hustota menších sídiel je taká veľká, že sa vyrovná počet ich obyvateľov počtu obyvateľov vo väčších sídlach regiónu.

V týchto prípadoch je predpoklad rovnomerného dopytu po preprave v celom regióne bez jednoznačne preferovaného smerovania.

Nerovnomerné rozloženie obyvateľstva nastáva, keď sa v regióne:

- nachádzajú veľkosťou porovnateľné sídla, ale ich rozloženie v regióne je nerovnomerné,
- nachádza jedno, alebo viac veľkých sídiel a množstvo malých sídiel.

Nerovnomerné rozloženie obyvateľstva vplýva aj na priestorovú nerovnomernosť dopytu po preprave, pričom dominantné sídla zväčša určujú aj preferovaný smer prepravných prúdov.

Kým v posledných desaťročiach bola na našom území skôr tendencia bývania na jednom mieste, kde človek získal zamestnanie, v súčasnosti sa táto tendencia mení a dochádza k veľkej migrácii ľudí hlavne na miesta s pracovnými príležitosťami.

2.2. Veková štruktúra

Veková štruktúra obyvateľstva ovplyvňuje hlavne zloženie, smerovanie, pravidelnosť, a tým aj veľkosť prepravných prúdov.

Deti v predškolskom veku obyčajne nemajú pravidelné prepravné požiadavky, a preto ich dopyt po preprave možno charakterizovať ako malý a nepravidelný.

Školopovinné deti a študenti stredných škôl (v prípade každodennej dochádzky do škôl) predstavujú v dňoch školského vyučovania pravidelný dopyt po preprave, hlavne v ranných hodinách do sídel a v popoludňajších hodinách zo sídel, kde sú sústredené školské zariadenia. Počas víkendov a prázdnin sa dopyt po preprave tejto skupiny obyvateľstva mení na nepravidelný, pričom je smerovaný skôr za športom, oddychom a kultúrou.

Študenti stredných a vysokých škôl, ktorí prechodne bývajú počas školského roku na školských internátoch, majú hlavné prepravné požiadavky v nedeľu podvečer, v pondelok ráno a v piatok popoludní, kedy cestujú z miesta trvalého bydliska do sídla svojho prechodného pobytu a naopak.

Obyvateľstvo v produktívnom veku, podobne ako žiaci a študenti, predstavujú v pracovných dňoch pravidelné prepravné prúdy do a zo zamestnania, pričom ich rozloženie počas dňa závisí aj od zmienitosti podnikov v danom regióne. Koniec víkendu a koniec pracovného týždňa tiež posilnia prepravné prúdy zamestnanci dochádzajúci za prácou na väčšie vzdialenosti tzv. „týždňovkári“. Počas víkendov

a v dovolenkovom období sa dopyt po preprave tejto skupiny obyvateľstva mení na nepravidelný, pričom je smerovaný skôr za športom, oddychom a kultúrou.

Dopyt po preprave ľudí v poproduktívnom veku je nepravidelný a vyplýva len z ich individuálnych potrieb dochádzky za kultúrou, zdravotným ošetrovaním, návštevou, alebo koníčkami.

2.3. Miera zamestnanosti

Tento faktor sa najviac prejavuje v regiónoch s vysokou mierou nezamestnanosti, kde sa o túto časť obyvateľstva znižuje pravidelný dopyt po preprave ľudí v produktívnom veku. Nezamestnaní ľudia takto predstavujú len malé a nepravidelné prepravné prúdy hlavne za úradmi, zdravotníckou starostlivosťou a na účel návštev.

2.4. Disponibilný príjem

Záujem ľudí o nakupovanie, kultúru, športové vyžitie a oddych pri praktizovaní rôznych záľub závisí aj od disponibilného príjmu obyvateľstva.

V prípade nízkeho príjmu ľudia o tieto aktivity prejavujú záujem až keď majú zabezpečené základné životné potreby. Keďže kúpyschopnosť tejto skupiny obyvateľstva je veľmi malá, jej dopyt po preprave možno charakterizovať ako malý a nepravidelný.

V prípade dostatočne vysokého príjmu obyvateľstva rastie ich kúpyschopnosť a ochota utrácať na nákupy, oddych a zábavu väčšie množstvo peňazí, pričom dopyt po preprave tejto skupiny obyvateľstva už možno považovať za pravidelnejší.

3. ZÁVER

Znalosť miestnych pomerov vyplývajúca z podrobnej analýzy relevantných faktorov môže vo veľkej miere ovplyvniť výber správnej technológie dopravnej obsluhy daného regiónu, a to nielen z hľadiska prevádzkového, ale aj z hľadiska ekonomického.

Dôkladnou analýzou všetkých faktorov ovplyvňujúcich dopyt po preprave možno zistiť charakteristiku prepravných prúdov, ich veľkosť, smerovanie, zloženie a pravidelnosť, z čoho sa dajú následne odvodiť aj požiadavky potenciálnych cestujúcich na prepravu. Zároveň možno na základe toho s dostatočnou presnosťou prognózovať budúce prepravné prúdy.

4. POUŽITÁ LITERATÚRA

- [1] Kendra, M.: Metodika navrhovania dopravnej technológie verejnej regionálnej osobnej dopravy, [dizertačná práca], Žilinská univerzita, Žilina 2005

Recenzent: prof. Ing. Karel Voleský, PhD.
Žilinská Univerzita v Žiline