

# ČASOPROSTOROVÉ ZMĚNY REGIONÁLNÍCH A KRAJINNÝCH STRUKTUR

## Time-space Changes of the Regional and Landscapes Structures

**Editoři/Editors:**

**Eva KALLABOVÁ – Ivan ANDRÁŠKO**

*Grafická & technická redakce/Graphical & Technical Editors:*

*Eva KALLABOVÁ – Eva NOVÁKOVÁ*

**Vydavatel/Publisher:**

Ústav geoniky Akademie věd České republiky, v. v. i. Ostrava, oddělení environmentální geografie Brno

**ISBN 978-80-86407-13-5**

Brno 2010

Recenzenti/Reviewers:

RNDr. Petr Daněk, Ph.D.

RNDr. Janetta Nestorová - Dická, Ph.D.

Mgr. Ján Novotný, Ph.D.

Doc. RNDr. Irena Smolová, Ph.D.

RNDr. Antonín Vaishar, CSc.

## OBSAH CONTENT

Předmluva Foreword	5
<b>Potenciál priestorovej komplementarity – konceptualizácia a aplikácia (prípadová štúdia okresu Pezinok)</b> The spatial complementarity potential – conceptualization and application (Pezinok region case study) <i>Ivan Andráško</i>	7
<b>K otázkam komplementarity v geografickom výskume</b> Some notes on complementarity in geographical research <i>Ivan Andráško, Vladimír Ira</i>	12
<b>Historical evolution and landscapes' contemporary transformation in the Armenian Basin</b> <i>Hasmik Balyan, Natalya Hovsepyan</i>	16
<b>Vybrané aspekty stavu národnej identity slovenskej menšiny v Rumunsku: župy Bihor and Sălaj</b> Selected aspect of the state of identity of the Slovak minority in Romania: Bihor and Sălaj regions <i>Jan Daniel</i>	21
<b>The Role of Metropolitan Areas in the Romanian Urban System. A Case-study: Bucharest Metropolitan Area</b> <i>Ines Grigorescu, Bianca Dumitrescu</i>	29
<b>Vymedzenie regionálnych typov ohrozenia zásob vôd v Slovenskej republike</b> Setting of the regional types of water sources threat in the Slovak Republic <i>Ján Hanušin, Ivan Andráško</i>	35
<b>Súčasný stav infraštruktúrnej dimenzie sídelnej štruktúry Slovenska</b> Infrastructure dimension of the settlement structure in Slovakia: present situation <i>Vladimír Ira, Ivan Andráško</i>	41
<b>Rozdíly v percepci větrných elektráren ve středoevropském prostoru</b> Variances in the perception of wind power plants in the Central-European space <i>Eva Kallabová, Stanislav Cetkovský</i>	47
<b>Environmentální geomorfologie a hodnocení geomorfologických lokalit – případová studie ze západní části Národního parku Podyjí</b> Environmental geomorphology and evaluation of geomorphologic localities – case study in the western part of the Podyjí National Park <i>Karel Kirchner, Lucie Kubalíková</i>	54
<b>Postindustriální krajina – geografický pohled na staronový fenomén českých zemí</b> Postindustrial landscape – geographical look at the revival of traditional phenomenon of Czech lands <i>Jaromír Kolejka, Karel Kirchner</i>	66
<b>Modelovanie zrážkovo-odtokových vzťahov v povodí Necpalského potoka</b> Modeling of rainfall–runoff relations in catchment of Necpalsky stream <i>Igor Konviť, Ivan Andráško</i>	72
<b>Percepcie brownfields residency: srovnání Brna a Ostravy</b> Brownfields and their perception by residents: Brno and Ostrava comparison <i>Josef Kunc, Petr Klusáček, Stanislav Martinát</i>	79

<b>Regionálne disparity versus likviditné obmedzenia (ich vplyv na migráciu obyvateľstva na Slovensku)</b> Regional disparities vs. liquidity constraints (effects on population migration in Slovakia) <i>Anton Michálek</i>	<b>87</b>
<b>Dopravná dostupnosť obcí v regióne Oravy</b> Transport accessibility of municipalities in the Orava region <i>Daniel Michniak</i>	<b>92</b>
<b>Znalostná spoločnosť a jej geografický aspekt</b> Knowledge society and its geographical aspect <i>František Murgaš</i>	<b>98</b>
<b>Vplyv migrácie na dynamiku rozvoja sídiel v okrese Rimavská Sobota</b> Impact of migration on settlement's development dynamics in the district of Rimavská Sobota <i>Peter Podolák</i>	<b>103</b>
<b>Historical Land Use Change in the Cotmeana Piedmont</b> <i>Elena Ana Popovici</i>	<b>108</b>
<b>Regionalization of the Olomouc Region: Model Examples and Applications</b> <i>Pavel Roubínek, Petr Kladivo, Petr Šimáček</i>	<b>115</b>
<b>Inovačné póly rastu“ – potenciálne lokácie inovačných aktivít na Slovensku</b> “Innovation growth poles” – potential locations for innovation activities in Slovakia <i>Vladimír Székely</i>	<b>126</b>
<b>Priestorové aspekty kreovania a zmien politického systému Slovenska a volebnej podpory politických strán od roku 1990</b> Spatial aspects of creation and changes in political system of Slovak Republic and in electoral support of political parties from 1990 <i>Ján Szöllős</i>	<b>134</b>

# DOPRAVNÁ DOSTUPNOSŤ OBCÍ V REGIÓNE ORAVY

*Daniel Michniak*

*Geografický ústav SAV, Štefánikova 49, 814 73 Bratislava, geomich@savba.sk*

## **Transport accessibility of municipalities in the Orava region.**

Transport accessibility is regarded one of the most important factors of territorial development on the regional and local levels. The relative location of individual municipalities in the region to neighbouring towns plays a very important role. Favourable transport accessibility makes commuting to work, schools, and administrative centres easier. Good accessibility attracts investors that create new jobs. It also promotes development of tourism. The aim of this contribution is to assess some aspects of transport accessibility of individual municipalities in a selected region from the point of view of public transport and individual automobile transport.

**Key words:** transport accessibility, public transport, individual automobile transport, Orava region, municipalities, Slovakia

## ÚVOD

Dopravná dostupnosť je považovaná za jeden z najdôležitejších faktorov územného rozvoja na regionálnej ako aj lokálnej úrovni. Podľa J. P. RODRIGUA ET AL. (2009) kľúčovým faktorom ovplyvňujúcim dostupnosť je dopravná infraštruktúra a to z hľadiska jej štruktúry a kapacity. Na rozvoj dopravnej infraštruktúry a zároveň aj dostupnosť regiónu negatívne vplyvajú rôznej bariéry (prírodné politické, ekonomické, kultúrne, ...). V niektorých regiónoch dochádza k vzájomnému pôsobeniu viacerých bariér, čo sa môže negatívne prejaviť na rozvoji regiónu. Takéto regióny sa často nachádzajú pri hraniciach jednotlivých krajín.

Pre jednotlivé obce v regióne zohráva veľmi dôležitú úlohu ich poloha voči mestám ležiacim v okolí. Priaznivá úroveň vzájomnej dopravnej dostupnosti medzi jednotlivými obcami umožňuje obyvateľom komfortnejšiu dochádzku za prácou, do škôl a do zariadení služieb. Okrem toho dobrá dostupnosť jednotlivých obcí môže pomôcť pritiahnúť investorov, ktorí v obci vytvoria nové pracovné príležitosti a je taktiež dobrým predpokladom rozvoja cestovného ruchu. Na druhej strane nepriaznivá úroveň dostupnosti jednotlivých obcí sa stáva prekážkou pre ekonomicky aktívnych obyvateľov najmä pri dochádzke do zamestnania do miest, v ktorých sú spravidla lokalizované pracovné miesta. Takéto periférne oblasti so zlou úrovňou dostupnosti sa často vyznačujú migráciou ekonomicky aktívnych obyvateľov z vidieckych obcí do miest alebo do obcí v ich bezprostrednom okolí. V periférnych obciach dochádza k starnutiu obyvateľstva a poklesu počtu obyvateľov, čo môže v extrémnych prípadoch viesť až k postupnému zániku niektorých obcí. Ak sa však periférne obce nachádzajú v oblastiach s osobitne cenným prírodným prostredím, majú dobré predpoklady pre rozvoj cestovného ruchu.

Cieľom príspevku je zhodnotiť niektoré aspekty dostupnosti jednotlivých obcí v regióne Oravy verejnou hromadnou dopravou ako aj individuálnou automobilovou dopravou.

Región Oravy leží na hranici s Poľskom a pozostáva z okresov Dolný Kubín, Námestovo a Tvrdošín. Spolu má približne 130 tis. obyvateľov a rozlohu 1660 km<sup>2</sup>. Najväčším mestom a zároveň najvýznamnejším centrom regiónu je mesto Dolný Kubín (19,7 tis. obyvateľov). Ďalšími mestami regiónu sú Námestovo, Tvrdošín a Trstená. Údaje o verejnej doprave (priebeh jednotlivých liniek a intenzita spojov) boli získané z cestovných poriadkov platných v septembri 2009.

## DOPRAVNÁ INFRAŠTRUKTÚRA V REGIÓNE ORAVY

Nevyhnutným predpokladom dobrej dostupnosti regiónu je kvalitná dopravná infraštruktúra vo vnútri regiónu ako aj jej napojenosť na nadregionálnu infraštruktúru. V tejto súvislosti má pre ekonomický a sociálny rozvoj regiónu osobitný význam hlavne sieť diaľnic a rýchlostných ciest.

Región Oravy v súčasnosti nemá priame napojenie na diaľnicu, no v budúcnosti by mala diaľnica D1 prechádzať jeho južným okrajom. V súčasnosti je najbližším diaľničným úsekom úsek Ivachnová – Hybe. Okrem diaľnice by mala cez Oravu viesť rýchlostná cesta R3 spájajúca hranice s Maďarskom

a Poľskom v úseku Kľačovany – Dolný Kubín – Trstená – hranica s Poľskom. V súčasnosti je vybudovaná jej časť v úseku Oravský Podzámok – Horná Lehota. Okrem toho prebieha výstavba obchvatu Trstenej (plánované dokončenie v roku 2011), pričom v roku 2010 bola dokončená jeho prvá časť z Trstenej po hranicu s Poľskom.

Regiónom Oravy prechádzajú 4 cesty prvej triedy v celkovej dĺžke približne 125,7 km. Patria k nim cesty spájajúce Kľačovany s Dolným Kubínom a Ružomberok s Dolným Kubínom, pričom druhá z nich pokračuje cez Oravský Podzámok do Trstenej na hranicu s Poľskom. V Oravskom Podzámku sa napája na spomínanú cestu cesta prvej triedy do Námestova, Oravskej Polhory a ďalej hranicu s Poľskom. Základná cestná sieť je okrem toho tvorená aj cestami II. triedy (90,5 km) a cestami III. triedy (241 km).

Pre dostupnosť územia a následne aj jeho rozvoj je okrem cestnej siete dôležitá aj existujúca železničná sieť. Osobitné postavenie v železničnej sieti majú hlavne hierarchicky najvýznamnejšie trate, ktoré sú súčasťou paneurópskych multimodálnych dopravných koridorov. Južným okrajom regiónu Oravy prechádza hlavná železničná trať na trase Bratislava – Žilina – Košice, ktorá je súčasťou IV. paneurópskeho multimodálneho dopravného koridoru, pričom na túto trať nadväzuje regionálna železničná trať Kľačovany – Trstená v dĺžke 56 km.

Z hľadiska dostupnosti najbližšej železničnej stanice (see MICHNIAK 2006) dosahuje priemerná vážená vzdialenosť z jednotlivých obcí k najbližšej železničnej stanici až 11,2 km. Pomerne nepriaznivá dostupnosť železníc je spôsobená hlavne skutočnosťou, že v okrese Námestovo, v ktorom žije takmer 44 % obyvateľov celého regiónu Oravy, nebola vybudovaná železničná trať. V regióne Oravy je voči železnici najodľahlejšou obec Oravská Lesná so vzdialenosťou k najbližšej železničnej stanici 35,5 km.

Z hľadiska dostupnosti hlavnej dopravnej infraštruktúry (see HORŇÁK ET AL. 2008) je región Oravy diferencovaný, pričom okres Námestovo sa vyznačuje výraznou dopravnou periférnosťou, okres Tvrdošín vykazuje určité znaky dopravnej periférnosti a okres Dolný Kubín už nepatrí medzi dopravné periférne regióny.

### **DOSTUPNOSŤ REGIÓNU ORAVY VEREJNOU DOPRAVOU**

Periférna dopravná poloha regiónu Oravy sa prejavuje aj na medzinárodnej verejnej doprave v regióne.

Región Oravy má priame autobusové spojenia hlavne s Českou republikou (Praha, Brno), ktoré slúžia najmä obyvateľom dochádzajúcim za prácou do ČR a študentom vysokých škôl študujúcich v ČR. Na druhej strane dopravné prepojenia využívajú aj obyvatelia ČR, pre ktorých je Orava atraktívnym regiónom z hľadiska cestovného ruchu (MICHNIAK 2008). S výnimkou spoja na trase Praha – Brno – Trenčín – Martin - Dolný Kubín – Námestovo však ostatné prechádzajú len okrajom regiónu cez obec Kľačovany.

Podobne aj medzinárodné vlakové spojenia spájajúce región Oravy s Českou republikou (Humenné – Žilina – Praha, Košice – Žilina – Praha), Rakúskom a Ukrajinou (vlak Kyjev – Lvov – Košice – Žilina – Bratislava – Viedeň), ako aj spoje na hlavnej železničnej trati Slovenska, prechádzajú iba cez obec Kľačovany, ktorá je pre región Oravy dôležitým dopravným uzlom, v ktorom nadväzujú ďalšie spoje regionálnej verejnej dopravy.

Okrem uvedených spojení existuje taktiež priame autobusové spojenie spájajúce poľské mesto Zakopane s termálnymi kúpaliskami v Oraviciach a Liptovskom Mikuláši, ktoré však funguje iba počas letnej turistickkej sezóny. Cez región Oravy prechádzajú aj medzinárodné autobusové spoje z Poľska do Talianska, pričom jeden z nich má zriadené zastávky aj v regióne Oravy. Tieto spoje sa však orientujú na prepravu do Talianska a nie sú vhodné na dopravu v prihraničnom území.

Napriek tomu, že región Oravy susedí s Poľskom je medzinárodná verejná doprava s Poľskom nedostatočne rozvinutá. Poľsko ako aj Slovensko majú vlastné siete verejnej dopravy, ktorým chýba vzájomné prepojenie medzi prihraničnými obcami (Suchá Hora – Chocholów, Trstená – Chyžne, Bobrov – Lipnica Wielka, Oravská Polhora – Korbielów, Novot' – Ujsoly). Na cestovanie cez hranicu sa preto využíva najmä individuálna automobilová doprava, hoci existuje potenciál na zriadenie priamych dopravných prepojení prostredníctvom verejnej dopravy.

Jedným z dôležitých ukazovateľov dostupnosti regiónu je aj *dostupnosť centra regiónu z ostatných miest na Slovensku prostredníctvom priamych dopravných prepojení verejnou hromadnou dopravou*. Výskumom priamych dopravných prepojení všetkých okresných miest na Slovensku sa zaoberal V. SZÉKELY (2008). V prípade regiónu Oravy bolo za jeho centrum považované mesto Dolný Kubín.

Mesto Dolný Kubín má priame autobusové spojenie s 34 mestami na Slovensku, najpočetnejšie spojenia s najbližšie položeným mestom Ružomberok (takmer 200 za týždeň) a s ostatnými mestami v regióne Oravy – Námestovo, Tvrdošín a Trstená (viac ako 120 za týždeň). Ďalej nasledujú krajské mesto Žilina, centrum bývalého stredoslovenského kraja Banská Bystrica a hlavné mesto Bratislava. S výnimkou Košíc má Dolný Kubín priame autobusové prepojenie zo všetkými ostatnými krajskými mestami. Mesto Dolný Kubín má priame vlakové spojenie iba s dvomi mestami v regióne Oravy – Trstená a Tvrdošín (71 spojov za týždeň).

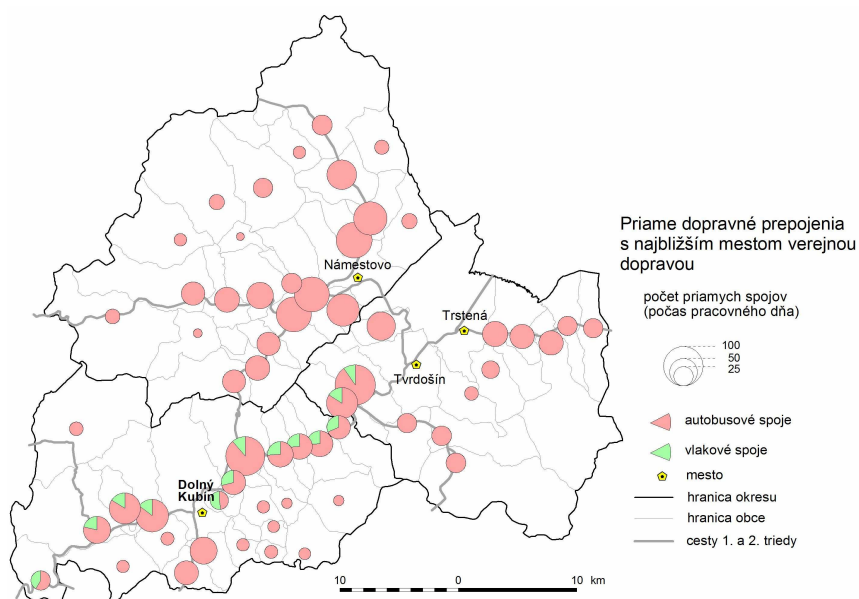
Ak zohľadníme súčet autobusových a vlakových spojov môžeme konštatovať, že mesto Dolný Kubín je z hľadiska verejnej dopravy najlepšie prepojené s mestami Tvrdošín, Trstená, Námestovo nachádzajúcimi sa v regióne Oravy a mestom Ružomberok s viac ako 180 spojmi týždenne (viac ako 25 spojov denne).

Čo sa týka priamych dopravných prepojení ostatných miest regiónu, môžeme konštatovať, že tieto mestá majú najlepšie prepojenie medzi sebou navzájom. Najintenzívnejšia je autobusová doprava medzi Trstenou a Tvrdošínom (110 obojsmerných autobusových a 10 vlakových spojov počas pracovného dňa). Mesto Tvrdošín má priame dopravné prepojenie prostredníctvom verejnej hromadnej dopravy celkovo s 30 mestami na Slovensku, Námestovo s 24 a Trstená s 22 mestami na Slovensku.

#### DOSTUPNOSŤ JEDNOTLIVÝCH OBCÍ NA ORAVE Z NAJBLIŽŠIEHO MESTA PROSTREDNÍCTVOM VEREJNEJ HROMADNEJ DOPRAVY

Cieľom verejnej osobnej dopravy v určitom regióne je poskytnúť takú dopravnú obsluhu, aby sa zabezpečilo spojenie obyvateľov na vidieku a periférii s centrom ekonomických, sociálnych, vzdelávacích a kultúrnych aktivít (SUROVEC 2002).

Z vyššie uvedených výsledkov je zrejmé, že medzi jednotlivými mestami v rámci študovného regiónu existuje dobré spojenie prostredníctvom verejnej dopravy. Pre obyvateľov ako aj pre potenciálnych návštevníkov jednotlivých obcí má veľký význam ich prepojenie s jednotlivými mestami v rámci regiónu. Najvýznamnejším centrom regiónu Oravy je mesto Dolný Kubín. Okrem nich môžeme za centrá na nižšej, prípadne z niektorých hľadísk aj rovnakej hierarchickej úrovni považovať taktiež ďalšie mestá regiónu - Námestovo, Tvrdošín a Trstená.

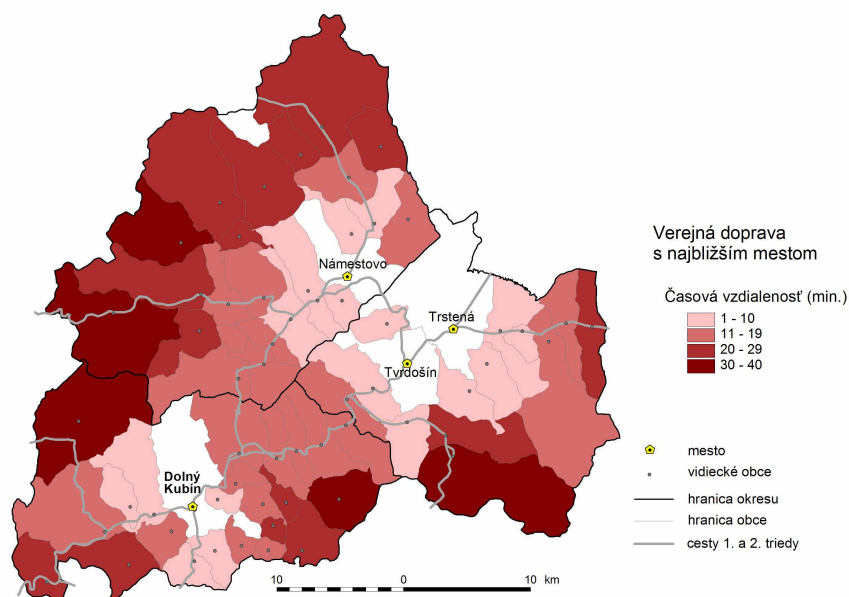


Obr. 1 Priame dopravné prepojenia jednotlivých obcí s najbližším mestom v regióne prostredníctvom verejnej hromadnej dopravy – počet spojov počas pracovného dňa (streda)

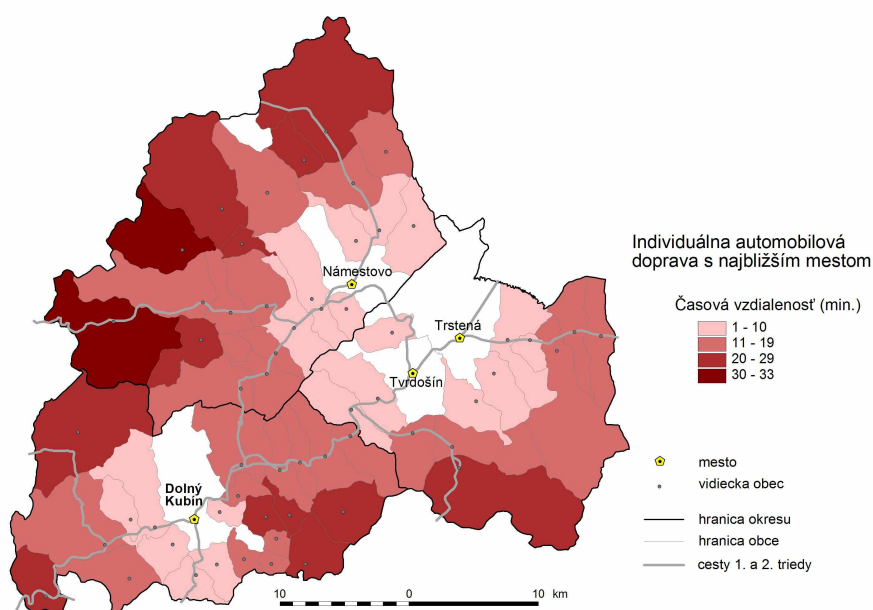
Na obr. 1 je zobrazená intenzita priamych dopravných prepojení medzi jednotlivými obcami a najbližším mestom počas vybraného pracovného dňa (streda). V regióne Oravy majú priaznivú úroveň dostupnosti hlavne obce ležiace pozdĺž ciest spájajúcich Dolný Kubín s ostatnými mestami regiónu – Trstená, Tvrdošín a Námestovo, ako aj obce v smere do Ružomberka.

### ČASOVÁ DOSTUPNOSŤ JEDNOTLIVÝCH OBCÍ Z NAJBLIŽŠIEHO MESTA – VEREJNÁ DOPRAVA VS. INDIVIDUÁLNA DOPRAVA

Ak sledujeme časovú dostupnosť do jednotlivých obcí z najbližšieho mesta prostredníctvom verejnej dopravy (pozri obr 2), môžeme konštatovať, že vidiecke obce v regióne Oravy sú z okolitých miest dobre dostupné. Najmenej dostupnou obcou je v tomto prípade Oravská Lesná s minimálnym časom prepravy do Námestova 40 min. Nepriaznivá úroveň dostupností je okrem toho v okrajových častiach regiónu Oravy, hlavne v jeho severozápadnej a juhovýchodnej časti. Časová dostupnosť niektorých obcí je viac ako 30 min, čo môže znamenať predstavovať bariéru pre každodennú mobilitu obyvateľov medzi vidieckymi obcami a najbližším mestom.



Obr. 2 Časová dostupnosť jednotlivých obcí z najbližšieho mesta v regióne s využitím verejnej hromadnej dopravy - minimálny čas



Obr. 3 Časová dostupnosť jednotlivých obcí z najbližšieho mesta v regióne s využitím individuálnej automobilovej dopravy - predpokladaný čas



Ak porovnáme časovú dostupnosť jednotlivých obcí z najbližšieho mesta v regióne prostredníctvom verejnej dopravy s ich časovou dostupnosťou prostredníctvom individuálnej automobilovej dopravy (pozri obr. 3) vidíme, že všetky obce v regióne Oravy sú z jeho centra dostupné v priebehu 33 min. Lepšia časová dostupnosť automobilovou dopravou je jej hlavnou konkurenčnou výhodou v porovnaní s verejnou dopravou. Preto neustále rastie využívanie individuálnej automobilovej dopravy jednak pri ceste za prácou do centier zamestnanosti ako aj pri ceste do turisticky atraktívnych regiónov, ktoré sa často nachádzajú v okrajových častiach regiónu. Osobné automobily sa využívajú najmä pri víkendových a jednodňových pobytoch, pri ktorých je dôležitý čas prepravy z miesta bydliska.

## ZÁVER

V príspevku sme sa pokúsili stručne zhodnotiť vybrané aspekty dostupnosti obcí v regióne Oravy – dostupnosť regiónu zo zahraničia a dostupnosť centra regiónu (Dolný Kubín) z ostatných miest na Slovensku a dostupnosť jednotlivých obcí v regióne z najbližších miest.

Z hľadiska medzinárodných priamych dopravných prepojení verejnou dopravou má osobitné postavenie obec Kralovany s výhodnou dopravnou polohou. Ak hodnotíme priame dopravné prepojenia s ostatnými mestami na Slovensku sa najlepšou dostupnosťou sa vyznačuje mesto Dolný Kubín.

V rámci študovaného regiónu sa priaznivou úrovňou dostupnosti vyznačujú mestá a vidiecke obce ležiace v blízkosti miest ako aj obce ležiace na spojnicach týchto miest. V týchto obciach je najintenzívnejšia verejná hromadná doprava a vyznačujú sa dobrou časovou dostupnosťou miest. Obyvatelia týchto obcí majú priaznivé podmienky pre dochádzku za prácou, do škôl, do zariadení služieb. Tieto skutočnosti vytvárajú dobré predpoklady pre ich rozvoj.

Na druhej strane sú v regióne Oravy periférne obce ležiace v okrajových častiach regiónu Oravy, v blízkosti rôznych prírodných bariér pohorí, v ktorých sa nachádzajú početné chránené územia. Tieto obce majú vhodné podmienky pre rozvoj cestovného ruchu. Keďže v regióne Oravy sú to prevažne veľké vidiecke obce ich dostupnosť verejnou hromadnou dopravou je na dobrej úrovni v porovnaní s inými menej zaľudnenými horskými oblasťami Slovenska. Tieto okrajové obce sú z hľadiska časovej dostupnosti lepšie dostupné individuálnou automobilovou dopravou, pričom s rastúcou vzdialenosťou od miest rastie rozdiel medzi časovou dostupnosťou obcí prostredníctvom verejnej a individuálnej dopravy.

*Tento príspevok vznikol v rámci riešenia projektu č. 2/0096/09 financovaného grantovou agentúrou VEGA.*

## LITERATÚRA

- HORNÁK, M., HURBÁNEK, P. MICHNIAK, D., KÁČEROVÁ, M., ONDOŠ, S. (2008): Indikátory vybraných aspektov periférnosti na Slovensku. In DŽUPINOVÁ, E. et al. Periférnosť a priestorová polarizácia na území Slovenska. - Bratislava: Geo-grafika, , s. 39-108.
- MICHNIAK, D. (2006): Accessibility of the railway network in Slovakia. In: Europa XXI : Regional Periphery in Central and Eastern Europe. 15, s. 51-61.
- MICHNIAK, D. (2008): Priestorové rozmiestnenie priamych dopravných prepojení medzi Slovenskom a Českou republikou. In: KALLABOVÁ, E., SMOLOVÁ, I. IRA, V. ET AL. Změny regionálních struktur České republiky a Slovenské republiky. Brno: Ústav geoniky AV ČR, Brno a Univerzita Palackého v Olomouci, s. 100-105.
- RODRIGUE, J.P., COMTOIS, C., SLACK B. (2009): The Geography of Transport Systems New York: Routledge, 352 s.
- SUROVEC, P. (2002): Verejná osobná doprava v regiónoch. Komunikácie, 1-2, s. 10-17.
- SZÉKELY, V. (2008): Priame dopravné prepojenia ako indikátor kvality života: príklad bývalých okresných miest Slovenska. In: Ľudia, geografické prostredie a kvalita života : Geographia Slovaca 25. - Bratislava: Geografický ústav SAV, s. 63-83.

## SUMMARY

Transport accessibility of a territory is positively determined by a quality transport infrastructure. Barriers of different nature (natural, political, economic or cultural, etc.) negatively influence the development of transport infrastructure in certain territory and consequently also its accessibility.

The aim of this contribution is to assess selected aspects of accessibility of the region of Orava that can be considered peripheral from the point of view of superior transport infrastructure. Accessibility of the selected region has been studied at three spatial levels: accessibility from other countries, accessibility of regional centres (Dolný Kubín) from other towns in Slovakia and accessibility of individual municipalities from the nearest towns within the region.

From the point of view of the direct international public transport connections, the municipality of Kral'ovany with its transport location in the south of the region has a special position. Public transport connections of the region with the neighbouring country (Poland) are insufficient. It is the result of natural barriers and the differing public transport systems in other countries. Connections that should connect boundary regions in neighbouring countries and exemplify the way to the development of crossborder tourism are missing.

Dolný Kubín is the town with the best accessibility in terms of the direct public transport connections in Slovakia.

The relative location of individual municipalities in the region to the neighbouring towns plays a very important role for every municipality. In case of the region of Orava, towns (Dolný Kubín, Trstená, Tvrdošín, Námestovo) and rural municipalities located in their proximity as well as municipalities on roads that connect these towns boast favourable public transport accessibility. There is the most intensive public transport in these municipalities (see Fig. 1) and they have a good time accessibility with the neighbouring towns (see Fig. 2). Favourable transport accessibility makes commuting to work, schools, and services easier and it is a good prerequisite of their development.

On the other side there also are peripheral municipalities (in marginal parts of selected region near natural barriers such as the mountains with protected areas) with unfavourable time accessibility of neighbouring towns. They are better accessible by individual automobile transport (see Fig. 3). The difference in time accessibility between the public and individual automobile transport increases with the increasing distance from regional centre growths.