

Osobný automobil v domácnosti: symbol sociálneho statusu alebo nevyhnutnosť?

Marcel Horňák, Lukáš Kresáň, Alena Rochovská

Je osobný automobil v súčasnosti luxusným doplnkom domácnosti alebo ide o nevyhnutný prostriedok na dosiahnutie inak ťažko dostupných cieľov v našom každodennom živote? Nemení sa len náš životný štýl, ale mení sa celá naša spoločnosť, štruktúra ekonomiky a zamestnanosti, rastie podiel zamestnaných v službách a v ostatných nevýrobných odvetviach vyžadujúcich flexibilnú a mobilnú pracovnú silu. Mení sa nami obývaný priestor, čoraz viac cieľov v ňom je dostupných ideálne iba na štyroch kolesách nášho automobilu. Kým v mestách je obvyčajne k dispozícii hustejšia verejná doprava, vidiecky priestor (hlavne riedko osídlené územia a obce s malým počtom obyvateľov) zaznamenáva úbytok spojov verejnej dopravy. A tak sú obyvatelia mnohých regiónov čoraz viac závislí na štvorkolesovom pomocníkovi, ktorý ich rýchle a pohodlne dopraví za nákupom, do práce či k lekárovi. Vývoj na Slovensku, zdá sa, kopíruje trendy vo vyspelejších krajinách Európy, a tak sme svedkami nezdravej rastúcej závislosti našej spoločnosti na osobnom motorovom vozidle.

Osobný automobil – nová „modla“ našej spoločnosti

Osobné údaje ako je meno autora a pracovisko sa v príspevku neuvádzajú kvôli recenznému konaniu, ktoré je anonymné. Všetky potrebné údaje sa vkladajú do systému cez formulár na odovzdanie príspevku.

Využívanie osobného automobilu má z globálneho hľadiska dlhodobý rastúci trend, ktorý neobišiel ani Slovensko. Podobne ako v ostatných európskych krajinách, osobný automobil sa postupne stáva nevyhnutnou súčasťou fungovania slovenskej spoločnosti. Hoci v období socializmu boli osobný automobilizmus (využívanie automobilu) a miera automobilizácie obyvateľstva (meraná spravidla počtom osobných automobilov pripadajúcich na 1000 obyvateľov) relatívne nízke a rozvíjali sa len pomaly, po zmene režimu prichádza u nás – podobne ako v ostatných postsocialistických krajinách – k nebyvalému rozmachu automobilizmu.

Existuje viacero dôvodov, prečo miera využívania osobného automobilu na Slo-

vensku i v susedných krajinách neustále rastie. V prvom rade nastali významné zmeny v spôsobe života spoločnosti. Mobilita (schopnosť pohybovať sa v priestore rôznymi spôsobmi) obyvateľov rastie, a to nielen v dôsledku rastúcej životnej úrovne a ochote vynakladať čoraz väčšie financie na cestovanie vo voľnom čase (napr. na dovolenku, za športom, atď.), ale i v dôsledku zmien štruktúry ekonomiky a zamestnanosti. Čoraz viac ľudí pracuje v nevýrobných odvetviach ekonomiky a v sektoroch s flexibilnou pracovnou dobou. Schopnosť verejnej dopravy (vlakových či autobusových spojov) pružne reagovať na rôznorodosť pracovných časov a rastúcu mieru nepravidelných ciest je len veľmi obmedzená. Naopak osobný automobil sa v čoraz väčšej miere stáva prostriedkom na dochádzku za prácou všade tam, kde verejná doprava svojimi pevnými cestovnými poriadkami a málo flexibilným cestovným časom, príp. nutnosťou prestupovať nedokáže efektívne vyhovieť našim požiadavkám. Vďaka dnešnému spôsobu života (ovplyvneného i virtuálnou mobilitou) navyše rastie variabilita našich každodenných aktivít, ktoré vykonávame často v rôznych lokalitách a bodoch trajektórie nášho pravidelného denného či týždenného pohybu

(cesta do práce, odvoz detí do školy, nákup v supermarkete, športové aktivity, návšteva príbuzných či známych, atď.). Rastúca variabilita cieľov našich periodických presunov v priestore, ako i rastúca časová náročnosť a potreba zladit' tieto aktivity v čase vyvolávajú potrebu prepravovať sa v priestore flexibilným spôsobom. Modernému spôsobu života teda auto vyhovuje ako ideálny praktický a flexibilný dopravný prostriedok.

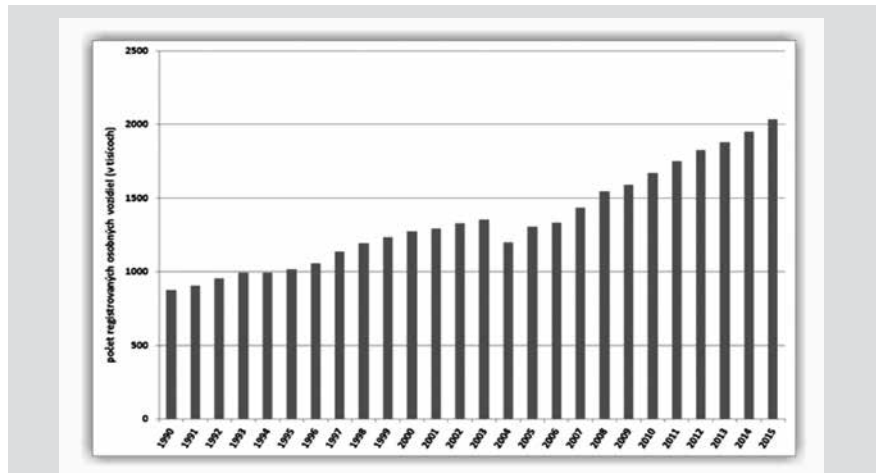
Navyše od čias socializmu u nás postupne poklesla frekvencia spojov osobnej verejnej dopravy (vlakovej, autobusovej i mestskej hromadnej dopravy), pričom výška bežného cestovného postupne rastie. Naopak, ceny osobných automobilov na svetových trhoch relatívne klesli, keďže rastie konkurencia a na trhu je v ponuke množstvo ojazdených áut za výhodné ceny. Priemerné príjmy slovenských domácností taktiež pomaly rastú a tak si čoraz viac domácností môže dovoliť zadovážiť vlastné (nové alebo ojazdené) vozidlo. Mnohé slovenské domácnosti už bežne vlastnia viac ako jedno auto. Okrem automobilov vlastnených domácnosťami rastie počet služobných vozidiel využívaných verejnými inštitúciami či súkromnými spoločnosťami.

Nezanedbateľnou motiváciou pre využívanie automobilu je jeho význam ako symbol či znak sociálneho statusu. Osobný automobil reprezentuje západný štýl života, stelesňuje istý životný štandard a v našej spoločnosti sa často používa ako na deklarovanie sociálneho či ekonomického postavenia v spoločenskej hierarchii, pričom toto hierarchické postavenie je často vnímané cez istú značku alebo model automobilu. Iným fenoménom v tejto súvislosti je vnímanie vlastného dopravného prostriedku ako stelesnenia slobody pohybu.

V mnohých komunitách vo vyspelejších krajinách sa začína postupne presadzovať alternatívny spôsob využívania automobilu (carpooling = zdieľanie automobilu pri jazde rovnakým smerom, spoločné využívanie jedného automobilu viacerými osobami alebo domácnosťami, carsharing = krátkodobé prenajímanie automobilu rôznymi užívateľmi). Takéto prístupy sú efektívne v dopravu (a automobilmi) preplnených veľkomestách, sú však prejavom vôle zriecť sa vlastníctva automobilu ako prejavu materiálneho prístupu k životu a zároveň tak prispieť k šetreniu životného prostredia v mestách. Na Slovensku sú však zatiaľ takéto riešenia využívané len ojedinele (pozri napr. www.carpool.sk, www.sk.blablacar.com).

Slovensko: autá nielen vyrábame, ale aj kupujeme

Známy je fakt, že Slovensko je mimoriadne úspešné vo výrobe osobných automobilov, ktoré exportujeme na európske a svetové trhy. Úspešní sme však nielen vo výrobe, ale i v „nákupe“ vozidiel. Počet osobných automobilov, ktorými sa jazdí na Slovensku, neustále rastie, a to čoraz rýchlejšie. Počet nových alebo ojazdených vozidiel, ktoré si majitelia po zakúpení zaregistrujú na Slovensku z roka na rok rastie. Napríklad v roku 2003 bolo do evidencie prihlásených celkovo necelých 58 tisíc osobných áut, v roku 2015 to bolo už 78 tisíc. Na druhej strane počty vozidiel každoročne vyradených z evidencie (napr. po nehode alebo kvôli nepojazdnosti opotrebovaním) sú omnoho nižšie. Preto sa od roku 1990 počet registrovaných vozidiel u nás viac ako zdvojnásobil. Pri celoštátnom sčítaní obyvateľov, domov a bytov v roku 1991



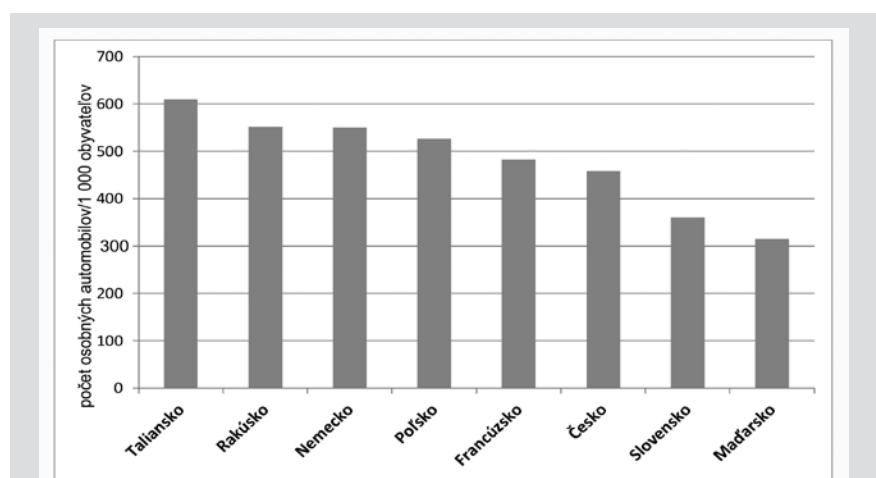
Obrázok 1 Počet osobných motorových vozidiel registrovaných v Slovenskej republike v poslednom období prudko rastie. Prameň: online databáza Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR.

bolo automobilom vybavených 39 % zo všetkých domácností Slovenska, v roku 2011 to bolo už takmer 50 %. Je teda stále veľa domácností, ktoré osobné auto z rôznych príčin nevlastnia, a to nielen z ekonomických dôvodov. Napríklad domácnosti tvorené dôchodcami často automobil nemajú, pretože zo zdravotných dôvodov ho nemôžu ani používať.

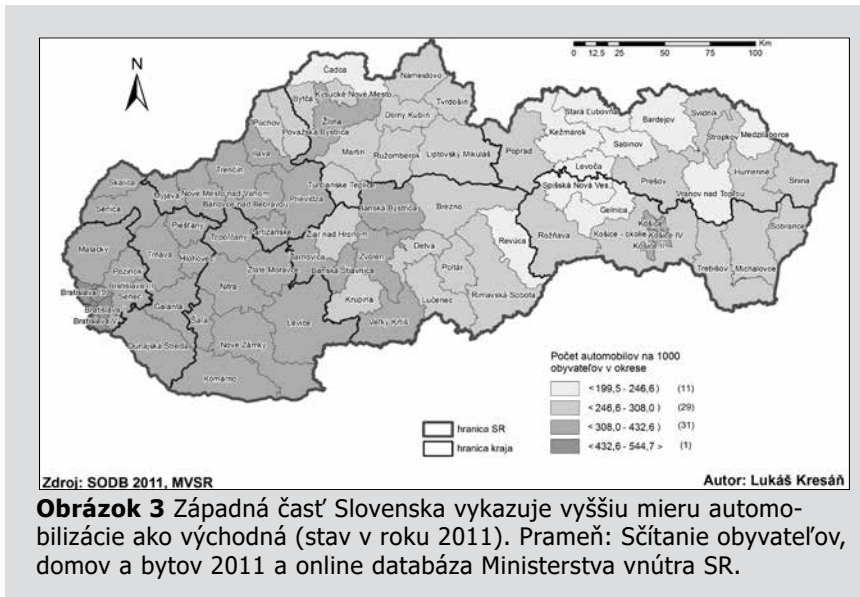
V roku 2015 počet jazdiacich osobných automobilov registrovaných v Slovenskej republike po prvý raz v histórii prekročil hranicu 2 milióny (obr. 1). Mierou automobilizácie sa Slovensko postupne približuje úrovni vyspelejších západoeurópskych krajín. Kým v roku 1991 pripadalo na 1000 obyvateľov Slovenska len asi 170 osobných automobilov, v roku 2014 to bolo 360 a v roku 2015 to bolo už 375 vozidiel. Postupne sa teda miera

automobilizácie u nás vyrovnáva s tou v západných krajinách, pričom tento ukazovateľ sa používa ako jeden z tých, ktoré charakterizujú úroveň ekonomického blahobytu spoločnosti (obr. 2).

Rozvoju automobilizácie na Slovensku do určitej miery napomáha i rozširovanie siete diaľnic a rýchlostných ciest, ako i celkové skvalitňovanie cestnej siete v krajine. Vybudovanie každého úseku diaľnice generuje ďalší nárast mobility a rastúcu mieru využívania automobilu na realizáciu tejto mobility. Dôležitým faktorom je spôsob plánovania a stavebného vývoja našich sídel. Nové stavebné projekty developerov automaticky počítajú s využívaním osobného automobilu. Moderné obchodno-službové centrá sa v našich mestách budujú s veľkou kapacitou parkovacích miest. Pretože sú často



Obrázok 2 Miera automobilizácie obyvateľov Slovenska sa postupne vyrovnáva západným krajinám (stav v roku 2014). Prameň: databáza Eurostat



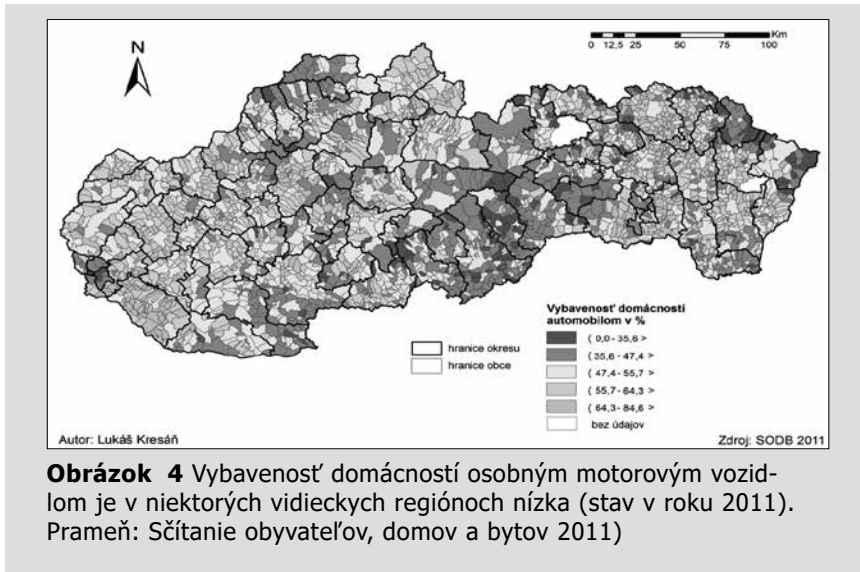
situované na okrajoch miest, pri diaľniciach, obchvatoch miest či diaľničných prívádzach, je ich dostupnosť inými dopravnými prostriedkami problematická, keďže sú budované prioritne pre motorizovanú verejnosť. Je potrebné podotknúť, že tento trend v rozvoji miest prispieva okrem iného k nezdravému spôsobu života, zahľucuje prístupové komunikácie automobilmi a je obzvlášť náročný na záber plochy (rozsiahle par-

kovacie kapacity, ktoré sú často využité naplno len niekoľkokrát v roku).

Obrazok 3 naznačuje, že miera automobilizácie domácností na Slovensku je v rôznych častiach krajiny odlišná. Vzhľadom na to, že v ekonomicky prosperujúcich regiónoch (prevažne v západnej časti Slovenska) je koncentrovaných viac firiem a kúpyschopnosť obyvateľov je tu vyššia, dalo by sa očakávať, že tu bude v priemere vyššia miera automobilizácie.

Typ osídlenia/Rok	Sčítanie 1991	Sčítanie 2011
Vidieckce obce	36,5%	53,9%
Mestá	41,1%	46,6%
Priemer SR	39,2%	49,6%

Tabuľka Podiel slovenských domácností vlastniacich osobný automobil vo vidieckych obciach rastie rýchlejšie ako v mestách. Prameň: Sčítanie obyvateľov, domov a bytov 1991 a 2011.



Neplatí to však úplne, pretože aj na východnom Slovensku sú regióny s vyššou mierou automobilizácie (napr. Košice). Obrazok 3 vychádza z databázy registrovaných vozidiel Ministerstva vnútra SR, ktoré sú v súčasnosti dostupné len na úrovni krajov a okresov. Ak sa chceme detailne pozrieť na rozdiely medzi jednotlivými obcami, alebo rozdiely medzi mestami a vidiekom, musíme siahnuť po údajoch zo Sčítania, obyvateľov, domov a bytov, ktoré však nezachytávajú absolútne počty automobilov v obciach alebo okresoch, ale len nepriamo poukazujú na automobilizáciu obyvateľstva, a to cez ukazovateľ vybavenosti jednotlivých domácností osobným automobíkom (pozri obr. 4).

Celkovo sa dá konštatovať, že miera vybavenosti slovenských domácností osobným automobíkom postupne rastie ako v mestskom prostredí, tak i na vidieku. Podľa štatistických údajov zo sčítaní obyvateľov, domov a bytov však vybavenosť domácností na slovenskom vidieku rastie rýchlejšie ako v mestách. Medzi rokmi 1991 a 2011 narástla miera vybavenosti mestských domácností automobíkom o 13%, ale v prípade vidieckych domácností to bolo až o takmer 50%. Dôvodom je nielen rastúca životná úroveň domácností na vidieku. V okolí veľkých miest sme totiž svedkami intenzívnej suburbanizácie, ktorá sa prejavuje presunom časti obyvateľstva z miest do okolitých vidieckych obcí, avšak cyklus dennej mobility týchto obyvateľov je i naďalej spätý s mestom, v dôsledku čoho obyvatelia vidieckych obcí v zázemí miest sú mimoriadne závislí na osobnom automobile. Na druhej strane na osobný automobil sú čoraz viac odkázaní i obyvatelia odľahlých vidieckych obcí s nízkou mierou koncentrácie obyvateľov, t. j. malých obcí ležiacich často v zle dostupných horských oblastiach, príp. obcí s rozptýleným osídlením (tzv. lazy, kopanice alebo štále). V týchto obciach totiž prišlo za posledné dve desaťročia k výraznému obmedzeniu kapacity spojov verejnej dopravy (vlakovej i autobusovej).

Podobný vývoj je už dlhodobo pozorovaný vo vyspelejších krajinách Európy, kde miera automobilizácie vo veľkých metropolách je spravidla pomerne nízka oproti vidieckemu priestoru. Veľké mestá Európy sa vyznačujú tým, že automobil je pre mnohých skôr príťažou (vysoké poplatky za parkovanie či garážovanie, rôzne obmedzenia pohybu automobíkom v meste), a naopak je poho-

dlnejšie využívať hustú a kvalitnú verejnú mestskú dopravu. Napríklad Viedeň má nižšiu mieru automobilizácie nielen oproti priemeru Rakúska, ale i oproti Bratislave.

Obrázok 4 Vybavenosť domácností osobným motorovým vozidlom (str. 17) je v niektorých vidieckych regiónoch nízka (stav v roku 2011, prameň: Sčítanie obyvateľov, domov a bytov 2011). Celkovo však mnohé typicky vidiecke obce v ekonomicky zaostávajúcich regiónoch Slovenska zatiaľ stále zaznamenávajú nízku mieru vybavenosti osobným automobilom. Ide hlavne o pás územia tiahnucci sa pozdĺž štátnej hranice s Maďarskom od Stúrova cez južný okraj okresu Levice, okres Krupina a južnú časť stredného Slovenska, zahŕňajúcu okresy Lučenec, Poltár, Rimavská Sobota, Revúca, Rožňava a Gelnica. Ďalšia koncentrácia takýchto obcí sa náchádza pozdĺž severovýchodnej hranice Slovenska (okres Medzilaborce a časti okresov Svidník, Stropkov, Humenné a Snina). V ostatných častiach Slovenska je možné vidieť nižšiu mieru vybavenosti Slovenska v horských oblastiach, príp. v obciach s rozptýleným osídlením (napr. časť Kysúc, centrálna oblasť Strážovských vrchov, atď.). Vo všetkých spomínaných regiónoch môže byť dôvodom nízkej vybavenosti domácností automobilom nepriaznivá sociálno-demografická situácia, ktorá sa tu prejavuje nízkou kúpyschopnosťou obyvateľstva (z dôvodu nezamestnanosti a teda nedostatočných príjmov), ale prípadne i zlou vekovou štruktúrou (prestarnuté obce). Nízku mieru vybavenosti domácností osobným autom je možné sledovať i v niektorých mestských častiach Bratislavy a Košíc, čo môže naznačovať podobný trend ako v západoeurópskych metropolách, ale vzhľadom na relatívne nižšiu spoľahlivosť dát zo sčítania obyvateľov, domov a bytov 2011 nie je možné tento jav jednoznačne vysvetliť.

Oproti priemernému podielu domácností vybavených automobilom zo všetkých domácností Slovenska (49,6 % v roku 2011 boli v rôznych obciach krajiny zaznamenané zaujímavé odchýlky. Najnižšiu mieru vybavenosti domácností automobilom dosahovali obce Jurské a Havka (obe v okrese Kežmarok, 6,1 %, resp. 14,3 %), a obce Príslop a Brezovec (obe v okrese Snina, 12,5 %, resp. 14,3 %). Najvyššiu mieru vybavenosti vykazovali prekvapivo opäť vidiecke obce – Ondrašovce v okrese Prešov (84,6 %), Komárov či Harhaj (obe v okrese Bardejov, 81,9 %, resp. 81,3 %).

Na vidieku to bez auta nejde

V rámci geografického výskumu, ktorý bol realizovaný v rokoch 2009 až 2011 v rôznych vidieckych regiónoch Slovenska formou dotazníkov a hĺbkových rozhovorov s obyvateľmi týchto regiónov sme okrem iného zisťovali, akým spôsobom obyvatelia riešia prepravu za prácou alebo službami. V nasledujúcej časti budú použité citáty zo záznamov rozhovorov s vybranými zástupcami domácností.

Automobil je často vnímaný ako výhodný prostriedok na dochádzku za prácou do vzdialenejších centier („Akurát toľko, že sme museli mať svoj dopravný prostriedok, že sa nedalo ísť autobusom, ale hodne ľudí čo vidím, hlavne tí mladší, nazbierajú sa celé auto a asi to majú aj lacnejšie a výhodnejšie.“). Iný príklad z východného Slovenska dokumentuje, že nedostatočné spojenie verejnou dopravou môže byť bariérou v prístupe k adekvátnej práci („Teraz už najstaršia nemá robotu a je len doma. A tiež tak býva na dedine a tuto do Sniny ani spojenie, ani autobus taký nemá, že by išla do roboty.“), podobná situácia je v mnohých obciach na Gemeri („No zhoršilo sa to, pretože keď padli tie podniky, kde bola väčšina ľudí zamestnaných v Lykotexe, v Slovmagu. Keď padli tieto podniky, tak padli aj dopravné spojenia.“)

Dôvodom na časté využívanie automobilu je zmena v nákupnom režime domácností. Výhodnejšie je niekedy realizovať veľký „týždenný“ nákup v blízkom meste, navyše ak mnohé obchodné prevádzky v malých vidieckych obciach zanikli z dôvodu konkurenčného tlaku maloobchodných reťazcov („Áno, také väčšie si pokúpime, mlieko, vody. Lebo tuto sú len súkromníci a to sú nehorázne ceny. Tak radšej ideme do Púchova a nakúpime si na celý mesiac.“). Nakupovanie v supermarketoch je často výhodnejšie, ale bez automobilu je to problematické („Potraviny aj tu, na dennú spotrebu ako čerstvý chlieb, rožky. Ale na veľký nákup chodíme do Tesca do Humenného, aby sme ušetrili, máme club card, no už do toho auta naložíme a tak.“). Dochádzka za službami je problém hlavne v obciach, kde prišlo k obmedzeniu spojovej verejnej dopravy („Pretože tu je problém strašne s cestovaním, tuto vlastne, tu poriadne nič nejde. Potrebovala som sa odvieť do sklárni minulý týždeň a len na Strelenku je to odtiaľto 10 km a ja doobeda tam nemám žiadny spoj. Odhliadnuc od toho, že keď chcem ísť s malým niekde, napríklad k doktorovi, tak musím nieko-

ho zháňať, alebo som odkázaná na spoje a zabijem o polovicu viac času ako keby som mala sama papiere a auto.“), a tak je často riešením vlastniť aspoň staršie, ojazdené vozidlo („A potom ešte máme auto, síce aké je, ale auto. Lebo predsa sú deti, tak aby som s nimi nechodila po zime k lekárovi alebo čo, tak ho využívam. Alebo na nákup.“). Dostupnosť zdravotníckych zariadení a služieb je na vidieku problémom, a to predovšetkým pre deti i starších ľudí („Potrebovali sme auto, pretože sme od mesta vzdialení a potrebovali sme ísť k lekárovi. Tu je lekár len trikrát do týždňa a je to len lekár prvého kontaktu. A keď potrebujete odborné vyšetrenia, potrebujete s dieťaťom chodiť a tak ďalej. Lebo tu chodí detský lekár len raz týždenne a on mi ochorie v sobotu v nedeľu, tak ako sa ja dostanem k lekárovi.“).

Záver

Rastúca automobilizácia, ktorej sme svedkami v slovenskej spoločnosti, je do istej miery prejavom ekonomickej prosperity, ale i určitým prirodzeným sprievodným javom súčasnej fázy vývoja globálnej civilizácie. Osobný automobil (alebo automobil vo všeobecnosti) je nielen prejavom blahobytu, prestíže či „zbytočným luxusom“, ale je často i nevyhnutný prostriedok na dosiahnutie pracovných príležitostí (v dochádzke za prácou), či dokonca súčasťou práce (napr. ako služobné vozidlo). Postindustriálna spoločnosť (t. j. spoločnosť, v ktorej kľúčovú úlohu v ekonomike už nehrá priemysel, ale sektor služieb) je čoraz viac závislá na neustálej mobilite a flexibilitate pracovných síl. Vysoké životné tempo v takejto spoločnosti celkom nevyhnutne vyžaduje i flexibilnejšie využívanie voľného času. Moderný priestor súčasnej západnej civilizácie sa plánuje a rozvíja tak, že sa stáva vysoko závislým na pohybe automobilom. Slovensko ako postindustriálna krajina sa využívaním osobného automobilu a mierou automobilizácie obyvateľstva postupne približuje k vyspelejším krajinám Európy. Vývoj v našej krajine je však zatiaľ priestorovo nerovnomerný. Ekonomicky prosperujúce regióny na západe krajiny, príp. regióny v okolí veľkých miest Slovenska vykazujú relatívne vysokú mieru automobilizácie. Vidiecky priestor v našej krajine však postupne zaznamenáva zrýchlený nárast miery automobilizácie domácností, čo do istej miery súvisí i s klesajúcou kapacitou verejnej dopravy a rastúcou závislosťou na osobnom

automobile vo vidieckych oblastiach s riedkym osídlením. Na vidieku sa napokon osobné motorové vozidlo stáva nie luxusným doplnkom domácnosti, ale nevyhnutným „členom“ domácnosti, ktorý umožňuje dochádzku do práce, za službami či vzdelaním. Trend rastu automobilizácie však so sebou prináša i negatívne javy, predovšetkým v podobe znečisťovania životného prostredia prostredníctvom emisií, hluku či záberu pôdy. Istá rovnováha medzi verejnou dopravou a rastúcou individuálnou automobilovou prepravou by preto mala byť v záujme nielen ochrancov prírody a zástancov alternatív k motorizovanej doprave, ale v záujme nás všetkých.

Literatúra

- Delbosc, A., Currie, G. 2011. The spatial context of transport disadvantage, social exclusion and well-being. *Journal of Transport Geography*, 19, 6, 1130-1137.
- Faith, P. 2008. Passenger Road Transport Trends in the Slovak Republic. *Communications*, 10, 3, 33-39.
- Horňák, M. 2012. Dopravné náklady ako bariéra v dochádzke do zamestnania. *Geographia Cassoviensis* VI, 1, 23-31.
- Horňák, M., Rochovská, A. 2014. Do mesta čoraz ďalej – dopravné vylúčenie obyvateľov vidieckych obcí Gemera. *Geographia Cassoviensis* VIII, 2, 141-149.
- 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.
- 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, 3, 207-219.
- Michniak, D. 2008. Rovnováha práce a bývania v jednotlivých okresoch na Slovensku v kontexte kvality života. *Geographia Slovaca*, 25, pp. 47-61.
- Preston, J., Rajé, F. 2007. Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. *Journal of Transport Geography*, 15, 3, 151-160.
- Rochovská, A., Drgoncová, M., Džupinová, E., Horňák, M., Káčerová, M., Madzinová, M., Majo, J., Ondoš, S. 2016. One place -many worlds. Geographical variability of life strategies in Slovak society. *Univerzita Komenského, Bratislava*.
- Spoor, M. 2013. Multidimensional social exclusion and the rural-urban divide in Eastern Europe and Central Asia. *Sociologia Ruralis*, 53, 2, 139-157.
- Temelová, J., Novák, J., Pospíšilová, L., Dvořáková, N. 2011. Každodenní život, denní mobilita a adaptační strategie obyvatel v periferních lokalitách. *Sociologický časopis*, Vol. 47, 4, 831-858.

Osobný automobil v domácnosti: symbol sociálneho statusu alebo nevyhnutnosť?

Marcel Horňák, Lukáš Kresáň, Alena Rochovská

Abstrakt

Je osobný automobil v súčasnosti luxusným doplnkom domácnosti alebo ide o nevyhnutný prostriedok na dosiahnutie inak ťažko dostupných cieľov v našom každodennom živote? Nemení sa len náš životný štýl, ale mení sa celá naša spoločnosť, štruktúra ekonomiky a zamestnanosti, rastie podiel zamestnaných v službách a v ostatných nevýrobných odvetviach vyžadujúcich flexibilnú a mobilnú pracovnú silu. Mení sa nami obývaný priestor, čoraz viac cieľov v ňom je dostupných ideálne iba na štyroch kolesách nášho automobilu. Kým v mestách je obvyčajne k dispozícii hustejšia verejná doprava, vidiecky priestor (hlavne riedko osídlené územia a obce s malým počtom obyvateľov) zaznamenáva úbytok spojov verejnej dopravy. A tak sú obyvatelia mnohých regiónov čoraz viac závislí na štvorkolesovom pomocníkovi, ktorý ich rýchle a pohodlne dopraví za nákupom, do práce či k lekárovi. Vývoj na Slovensku, zdá sa, kopíruje trendy vo vyspelejších krajinách Európy, a tak sme svedkami nezdravej rastúcej závislosti našej spoločnosti na osobnom motorovom vozidle.

Autori

Mgr. Marcel Horňák, PhD.

Lukáš Kresáň

Mgr. Alena Rochovská, PhD.

Katedra humánnej geografie a demografie, Prírodovedecká fakulta, Univerzita Komenského v Bratislave

E-mail: hornak@fns.uniba.sk , lukas.kresan@gmail.com, rohovska@fns.uniba.sk