
GEOGRAFICKÝ ČASOPIS

60

2008

3

Marián Halás, Stanislav Řehák^{†**}*

PŘÍSPĚVEK K „ANATOMII“ SPOLEČNÉHO POHRANIČÍ ČESKÉ REPUBLIKY A SLOVENSKE REPUBLIKY

M. Halás, S. Řehák: Contribution to the “anatomy” of the common frontier area of the Czech Republic and the Slovak Republic. Geografický časopis, 60, 2008, 1, 5 figs., 5 tabs., 51 refs.

The common frontier of the Czech Republic and the Slovak Republic has experienced several stages of development in the transition period. The principal aim of the paper is to explain the settlement and transport structure of this area based on its morphological features and historical development. Transport interactions representing the mobile structural elements have also been included. These transport interactions are in fact flexible responses to the changes in the commuting and migration linkages. Mobile elements formed an important part of our research because in contrast to position elements, they rapidly and markedly changed after 1989 (or after 1993). The final result of the study is the schematic graphic model, which along with the final chapter synthesizes our knowledge about the anatomy of the frontier area between Czechia and Slovakia.

Key words: Czech-Slovak frontier area, anatomy of area, settlement system, transport system

ÚVOD

Oba autoři se v posledních letech zabývali problematikou geografických aspektů česko-slovenského pohraničí. Rozhodli se nyní společně bilancovat dosavadní výsledky výzkumů, konkrétně ale navazují na aktuální a relativně obsáhlou Halásovu publikaci (2005a). Usoudili, že jsou schopni v ucelené a přitom ve stručné podobě pojednat o výzkumu společné hranice České re-

* Univerzita Palackého v Olomouci, Přírodovědecká fakulta, Katedra geografie, tř. Svobody 26, 771 46 Olomouc, Česká republika, marian.halas@upol.cz

** Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta, Geografický ústav, Kotlářská 2, 611 37 Brno, Česká republika

publiky a Slovenské republiky a navazujícího příhraničního území a odkázat zároveň z jednoho místa na své výsledky a na volně navazující příhraniční/přeshraniční problematiku (součástí je proto i bibliografický přehled obou autorů k této tematice). Hlavním cílem příspěvku je přiblížit sídelní a dopravní strukturu území vycházející z jeho morfologických dispozic i historického vývoje. Do příspěvku jsou zařazeny i dopravní interakce, které jsou spíše mobilním prvkem struktury zdejšího území. Tyto dopravní interakce by obecně měly být flexibilní reakcí na změny dojížděkových a migračních vazeb. Mobilní prvky tvořily důležitou část výzkumů, protože na rozdíl od polohových prvků se po roce 1989 (resp. po roce 1993) velmi dynamicky měnily.

TEORETICKO-METODOLOGICKÉ VÝCHODISKA

Geografické výzkumy příhraničních regionů se v posledním období, zvláště pak po nástupu institucionální regionální politiky Evropské unie, soustřeďují hlavně na přeshraniční spolupráci. Struktura pohraničí (morfologická, sídelní i dopravní) a výzkum přirozených přeshraničních vazeb a interakcí zůstává v pozadí. K pracím rozvíjejícím širší teoreticko-metodologické pozadí problematiky pohraničí je nutné zařadit ty, které definují a kategorizují hranici, příhraniční zónu a její roli v prostorovém uspořádání (Hagget 1975), monitorují a charakterizují hraniční efekty (Martinez 1994), řeší vnímání hranice a příhraničních regionů (v prostoru ale i v čase) a soustředí se na jejich teoretickou historickogeografickou typologii (Chromý 1999 a 2000) a na teoretické aspekty vymezení pohraničí (Jeřábek et al. 2004). V konečném důsledku studie věnující se struktuře a typologii pohraničí vyústí do modelování a modelů příhraničních regionů. Toto modelování přitom můžeme rozdělit do dvou kategorií – grafické modely a matematické (interakční a populační) modely. Do první kategorie můžeme zařadit práce geografů modelující pohraničí převážně na teoretické bázi (Heigl 1978, Seger a Beluszky 1993, Heffner 1998, Dokoupil 1998 a 2000) a ty, který ve svých modelech reagují na konkrétní situace a znázorňují konkrétní území (Koter 1998, Bufon 2007). Při konstrukci vlastního grafického syntetického modelu společného pohraničí ČR a SR jsme potom vycházeli ze základních pravidel pro znázorňování individuálních grafických modelů prostorových jednotek (Grataloup et al. 1996). Příklady druhé kategorie (modelování pohraničí vycházející ze statisticko-matematických metod) se v dostupné geografické literatuře téměř nevyskytují. Existuje ale množství prací, které hodnotí statisticko-matematické metody obecně anebo je aplikují na jiné typy území či regionů (např. Bailly et al. 1991, Grasland 1998, Bezák 2000).

Kromě těchto autorů se pokusíme stručně shrnout výstupy našeho výzkumu pohraničí. Řehák v počáteční fázi navázal na francouzskou školu (Grasland a Cattan 1994). Zabýval se na historickém česko-moravském pomezí projevy postupné územní integrace (Řehák 1988), která se však na moravsko-slovenském pomezí (a na pozdější státní hranici česko-slovenské) nikdy neprojevovala v tak nápadných formách. Téměř vždy se jednalo jen o dopravní (Řehák 1993) nebo sociální kontakty (Grasland a Řehák 1994, Filip 1995) nebo o migrace (Cattan et al. 1996). K tématu vznikly některé

jím vedené diplomové a bakalářské práce (např. Filip 1995, Mudrych 1996, Hlaváčová 1997, Ratajský 1998, Dostál 2004, Gregorčíková 2005, Přerovský 2005). V posledním období využil dílčí výsledky ke zobecnění poznatků týkajících se přeshraničních jevů v rámci široce koncipované spolupráce (koordinované M. Jeřábkem ze Sociologického ústavu AV ČR), a to již za pohraničí celé České republiky (viz zejména Řehák a Dokoupil 2001, Řehák 2001 a 2004). M. Halás se naopak již od začátku (v první práci spolu se Slavíkem) zaměřil již na konkrétní úsek slovensko-českého pohraničí se snahou komplexně zachytit co největší okruh vazeb a forem spolupráce (okres Skalica – Slavík a Halás 1998). Teprve pak řešil problematiku širěji, postupně prohloubil především metodické nástroje pro zkoumání příhraniční zóny (Halás a Slavík 2001, Halás 2002, 2004 a 2005b) a sumarizoval pak své poznatky v samostatné monografii (Halás 2005a). Kromě toho publikoval i práce aplikující statisticko-matematické modely na pohraničí ČR a SR (Halás 2006) a analyzující veškerou přeshraniční spolupráci a činnost euro-regionů na území Slovenska (Halás 2007).

V názvu studie i v klíčových slovech jsme použili termín „anatomie“ pohraničí, který byl nejuvýstižnějším pojmenováním pro příspěvek vyúsťující do finální syntézy prezentované v textové i grafické formě. Pod pojmem anatomie území chápeme strukturu bodů, liniových prvků a ploch, včetně vazeb, interakcí a utváření sítí mezi nimi, rovněž bariérové prvky a jejich roli v území, vše v smyslu teorie difúze (Hägerstrand 1967), která byla na základě migračních interakcí prvně testována na regionu jižního Švédska.

VÝSLEDKY

Reflexe

První věcí budiž zde představení celého širšího příhraničního pásu, zejména však prezentace lokalit, na kterých se uskutečnila (v roce 1997 Řehák a v roce 1998 Halás) více méně koordinovaná anketa. V této souvislosti nevelký časový odstup mezi oběma sondami se nejeví jako příliš významný. Je zjevné z obr. 1, že příhraniční lokality byly cílevědomě uspořádány do 3 pásem podle faktické vzdálenosti ke konkrétnímu z hraničních přechodů. Nejedná se o lokality kontrolní, které S. Řehák vybral v moravském vnitrozemí, cca 40 km vzdušnou čarou od společné hranice (obr. 1). Samotné výsledky anket se orientovaly na frekvenci a důvody cest do druhé z obou republik, na míru informovanosti o dění ve druhé z obou republik (včetně role konkrétních médií) a na další aktuální podrobnosti (např. i včetně vztahu k tehdy relativně nedávno uskutečněnému rozdělení Československa). Otázky byly pokládány tak, aby zásadně rozlišily situaci před rozdělením státu od aktuálního stavu v době dotazování. Výsledky anketního šetření jsou přehledně publikovány v těchto pracích: Řehák a Daněk 1997 (základní informace), Řehák 1998a (včetně bílých formulářů anketního lístku), 1998b, 1999 (v tomto případě opět přehledně, včetně tabulek a závěrů), Halás 1999b, 2001 (základní informace), 2005a (syntéza poznatků včetně matice odpovědí).

Společné poznatky z anket v generalizované podobě jsou zhruba tyto:

- 1) Během 90. let skutečně poklesla frekvence vzájemných cest na pome-

zí významným způsobem. Největší pokles se ovšem týkal těch cest, které byly v období před léty 1993 a 1989 spojeny s nákupy v tehdy lépe vybavených městských střediscích ve středním Pováží (tedy u cest z Moravy a Slezska do SR). Jen nepatrně však poklesla intenzita těch cest, které byly motivovány kontakty rodinnými nebo přátelskými.

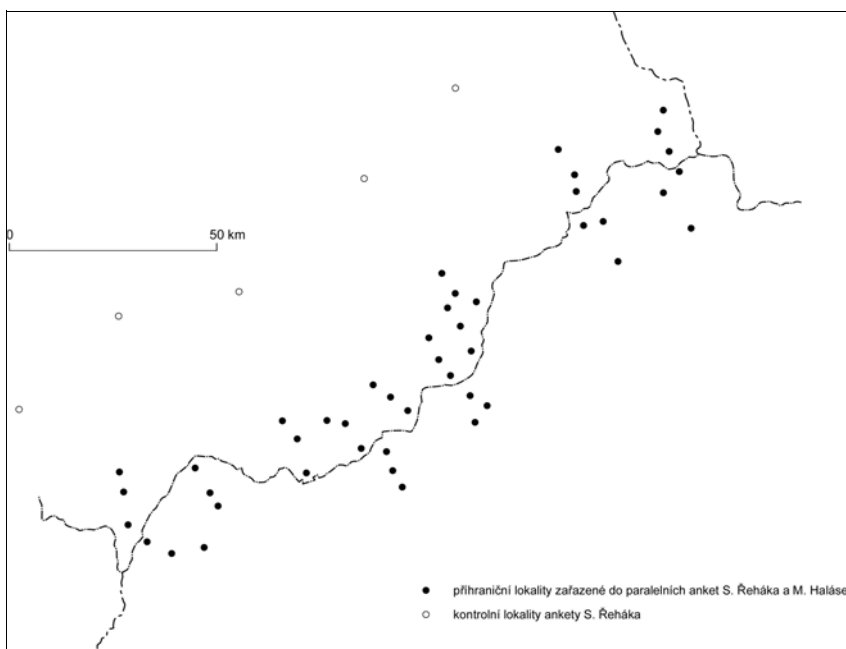
2) Celkový rozsah cest na Slovensko z české (zde konkrétně z moravskoslezské) strany již po pouhých 3 letech po rozdělení Československa klesl na úroveň, kterou dříve prokazovaly kontrolní lokality cca 40 km od hranice v moravském vnitrozemí.

3) Pokles cest ve směru SR-ČR byl v porovnání se směrem ČR-SR o něco menší. Důvody těchto cest se posunuly k ekonomickým motivacím – mírně narostl počet cest za prací, nákupy jako důvod cesty byly sice uváděny méně často, výrazně však stoupá jejich frekvence.

4) Na slovenské straně pomezí byla zaznamenána velmi vysoká sledovanost českých televizních stanic, a to zejména v oblasti Záhoří (Záhorie). Jak cesty za nákupy, tak i sledovanost televize souvisely s tehdejším opožděním transformačního procesu v Slovenské republice (časový posun v příchodu obchodních řetězců, resp. komerčních televizí). Tyto rozdíly byly ale postupem času (od doby realizace anket) vyrovnány.

5) Pokles frekvence kontaktů nebyl příliš významný v nejbližším příhraničním pásmu, zatímco v dalších dvou se již projevoval citelně.

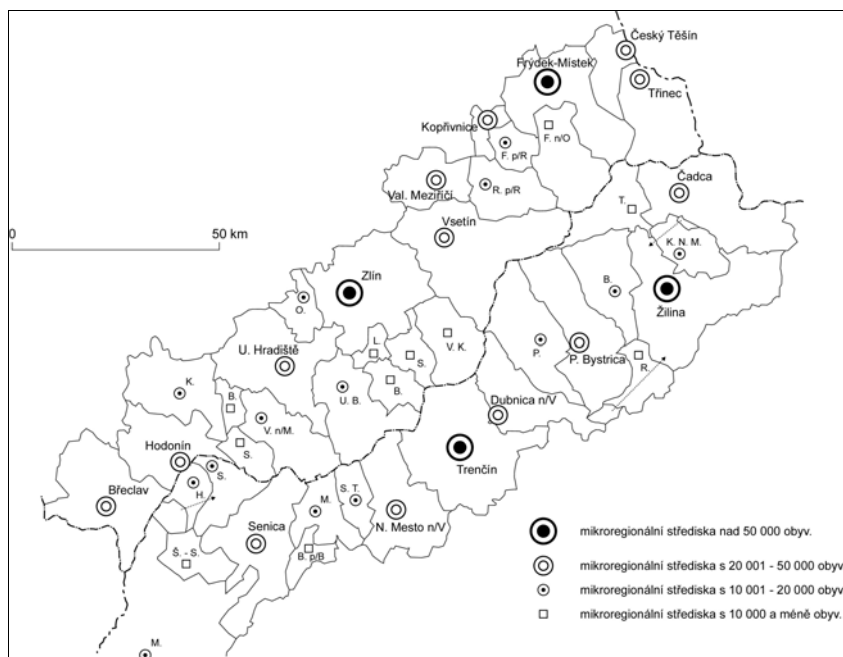
6) Celková míra aktuálních kontaktů a též další doprovodné příznaky poukázaly na fakt, že míra vzájemné afinity roste od severovýchodu k jihozápadu, a to po obou stranách společné hranice.



Obr. 1. Lokality koordinovaných anketárních akcí ve společné příhraniční oblasti ČR a SR

Hraniční linie a sídelní systém

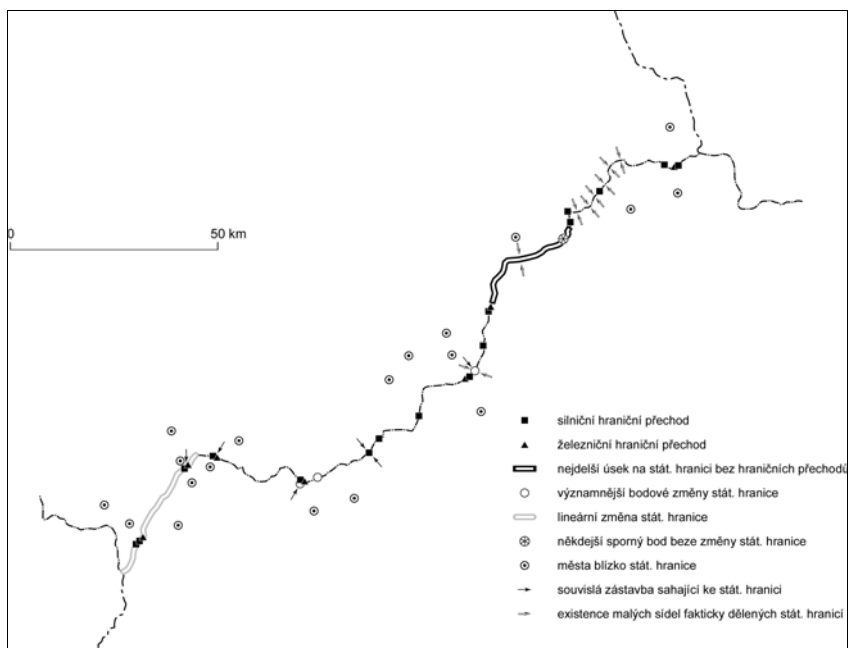
Společnou hranici lemují po obou stranách mikroregionální útvary, které na slovenském území mají zjevnou tendenci k linearitě ve svém prostorovém uspořádání (povážský lineární systém středisek; vztah k hranici má zhruba od Žiliny až téměř k Piešťanům, Čadcu lze ale v této souvislosti považovat rovněž za jeho element; celková délka tohoto systému středisek pak přesahuje 110 km!), ale také k větší vyrovnanosti tamních mikroregionálních spádových center zformovaných hlavními regionotvornými procesy (dojížděnou do zaměstnání a přirozeným spádem do center terciární sféry). Mapa se volně opírá o mapu Regionální působnost středisek osídlení (Maryáš a Řehák 1987). Byla však autory tohoto textu korigována (obr. 2). Mnohem větší heterogenitu a navíc i častější přítomnost slabších středisek mikroregionů právě v kontaktu se státní hranicí nacházíme na moravské straně pomezí, a to zejména v centrální části společné hranice (na území dnešního Zlínského kraje). Do jisté míry analogická osa Pomoraví je ve své lineární struktuře méně výrazná (v terminologii teorie grafů dokonce občas připomíná tzv. „žebřík“), je většinou od hranice oddálena, ovšem kromě úseku Veselí nad Moravou – Hodonín – Břeclav, který naopak k hranici těsně přiléhá. Analogií oněch menších valašsko-slováckých středisek jsou pak na Slovensku Stará Turá, Myjava a další (viz též obr. 2). Není třeba zdůrazňovat, že nejpodstatnějšími ovlivňujícími faktory jsou zde hydrografická síť a související modelace reliéfu.



Obr. 2. Generalizovaná mikroregionální struktura společné příhraniční oblasti ČR a SR

Uveďme ještě jednu vlastnost společné hranice, předběžně ji označme jako semipermeabilitu stabilizované hraniční linie. Zaznamenáváme zde totiž jak specifické difúzní jevy, tak i celkové vyrovnávání stavů, které přímo s difúzním typem kontaktů nesouvisí. Vlivy prvního (difúzního) typu jsou v historii zaznamenány s orientací směrem východ – západ (valašská kolonizace, venkovská architektura, rozptýlené – kopaničářské – osídlení, ovlivnění hudebního folklóru a místních dialektů), viz též Řehák a Groza 2002. Ve slovenském prostředí tento jev nepůsobil samozřejmě žádnou změnu, zato na Moravě a na Těšínsku se efekt předchozí difúze postupně stabilizoval v odlišném prostředí a generoval tak jednak celkovou transformaci do nového rovnovážného stavu, jednak navodil přítomnost jistého gradientu mezi vnitrozemím a hranicí. Druhý typ vlivů je zřejmý například z prvních let existence Československa: Došlo k unifikaci právních systémů, k územně správní reformě (která iniciovala růst relativně početných okresních měst na Slovensku) a k dalším změnám. V těchto případech však již jde o sblížení vývojového scénáře širších území, kdy ovšem hraniční kontakt zůstává jen nepodstatným znakem.

Důkladná znalost společné hranice a fenoménů lokalizovaných na hranici či podél ní umožnila také sestavení obr. 3, kde se snad poprvé v kartografické podobě objevují jevy do té doby popisované zpravidla jen jednotlivě a verbálně. Jedná se o dílčí kolizní body z období stabilizace a redefinice společné hranice (viz obr. 3 a tab. 1), existenci drobných osad fakticky dělených linií státní hranice nebo třeba o kontakt intravilánu některých sídel se státní hranicí.



Obr. 3. Lokalizace vybraných jevů na hranici ČR a SR

Tab. 1. Změny průběhu česko-slovenské státní hranice

Číslo	Obec (okres)	Obec (okres)	Plocha oddělená od		Lokalita
	ČR	SR	ČR (m ²)	SR (m ²)	(název změny)
1	Mosty u Jablunkova	Čjerne (Čadca)	786	786	Dejůvka
2	Bílá	Klokočov	1 460	1 460	Dorořanka
3	Nový Hrozenkov	Lazy p/ Makytou	429	833	Chata Javorka a chata Horské služby
4	Střelná	Lysá p/ Makytou	1 209	805	Lyský průmysk
5	Brumov-Bylnice	Vršatské Podhradie	275 366	0	Sidonie – souhrnná kompenzační plocha
6	Brumov-Bylnice	Horné Srnie	14 119	89 013	Sidonie – osada
7	Žitková	Horná Súča	3 586	3 586	Žitkovský potok
8	Starý Hrozenkov	Drietoma	936	936	hraniční přechod Starý Hrozenkov – Drietoma
9	Strání	Lubina, Bzince p/J	0	4 309	Vysilač Jelenec
10	Strání	Lubina	4 309	0	Vysilač Velká Javorina
11	Javorník	Brestovec	464 345	0	Kamenná vrata – lesní plocha
12	Kuželov, Javorník	Vrbovce	484 924	0	U Sabotů/Sabotovci – osada
13	Sudoměřice	Skalica	2 468	2 468	Vodní nádrž Mlýnky – Kostolnica
14	Sudoměřice	Skalica	4 871	5 297	Regulace Sudoměřického potoka
15	Sudoměřice	Skalica	7 301	0	Akumul. nádrž a čerp. st. vodohosp. objektu
16	okr. HO	okr. SI	413 124	84 125	Regul. Sudoměřického potoka a Radějovky
17	okr. HO, BV	okr. SI, SE	2 839 435	4 324 610	Regulace řeky Morava
18	celý úsek hranice	celý úsek hranice	1 509	1 949	16 úprav menšího rozsahu (do 500 m ²)
Součet ploch celkem			4 520 177	4 520 177	

Použité zkratky: HO – okres Hodonín, BV – okres Břeclav, SI – okres Skalica, SE – okres Senica
Zdroj: Závěrečná správa o vytýčení, vyznačení a zameraní slovensko-českej štátnej hranice, 1996.

Po roce 1993 bylo totiž zapotřebí vymezit a definovat novou státní hranici, která se těsně po rozdělení dočasně shodovala s běžnou administrativní hranicí obou republik v rámci federace a měla celkovou délku 285 km. Její průběh však nebyl dostatečně graficky znázorněný, popsáný a přesně geodeticky určený. Toto provedla teprve společná česko-slovenská rozhraničovací komise, která navrhla celkem 18 změn jejího průběhu, přičemž v pěti případech šlo o změny většího rozsahu (tedy odčlenění plochy větší než 25 ha). Účelem navržených změn bylo zabezpečit, pokud to bylo možné, přirozený průběh státní hranice (střednicí vodních toků, středem komunikací, rozvodnicí a pod.). Přihlíželo se i k zájmům občanů trvale žijících v příhraničních lokalitách, respektovala se snaha o zachování funkčnosti staveb a zařízení na linii státní hranice atd. Vzhledem k přirozené protikladnosti všech těchto požadavků však nemohlo přinést redefinování státní hranice všude ideální výsledky (lze např. připomenout vleklé spory o sportovní objekty v lokalitě Kasárna, kde ovšem absentovalo trvalé osídlení, případně některé kuriózní situace v lokalitách U Sabotů/Sabotovci nebo Sidonie). Ostatně právě obr. 3 ukazuje, nakolik je státní hranice v jistých lokalitách doprovázena těsným kontaktem s osídlením. V této souvislosti je možné upozornit zejména na některá velmi drobná horská sídla na rozvodí Ostravice a Kysuce, součástí tamního rozptýleného osídlení, která jsou fakticky dělená státní hranicí. Zvýšenou nervozitu v tehdejší době působila i nejistota, která pramenila z nedostatečné informovanosti obyvatelstva příhraničních lokalit a z časového průběhu terénních prací a legalizace celého procesu v kompetentních orgánech obou států (Řehák 1997). Celkově došlo k výměně ploch o rozloze více než 452 ha (tab. 1). Česko-slovenská státní hranice je v současnosti vyznačena 4 609 hraničními znaky. Její nová délka činí 251,8 km (zkrácení o 33,2 km), z čehož 70,7 km tvoří hraniční vodní toky a strž (tzv. mokrá státní hranice) a 21,3 km společné hraniční cesty (Halás 2005a).

Dopravní infrastruktura

Neoddělitelnou součástí státní hranice jsou hraniční (celní)¹ přechody, jejichž prostřednictvím se uskutečňují skoro všechny možnosti v kontaktech dvou sousedních států. Můžeme je proto označit za styčné nebo kontaktní body jak celorepublikových, tak i speciálně přeshraničních vazeb.

Po rozdělení bylo původně na česko-slovenské hranici oficiálně ustaveno 7 železničních a 13 silničních hraničních (celních) přechodů. Později k nim přibýly ještě další 4 silniční. Znamená to, že v současnosti je možné pro přepravu mezi oběma státy použít celkem 7 železničních a 17 silničních hraničních přechodů (pozn. v praxi však dvojice silničních hraničních přechodů Velká nad Veličkou – Vrbovce a Velká nad Veličkou – Myjava funguje jako jeden přechod).

V současnosti Schengenský prostor, jehož součástí jsou ČR i SR od 21. prosince 2007, už umožňuje pro občany obou států překročení hranice i mimo hraniční přechody. Důležitější se proto stává samotná dopravní in-

¹ Slovenské oficiální prameny užívají termín „colný priechod“

frastruktura umožňující kontakt obou stran pohraničí. Ta se v podstatě shoduje se sítí hraničních přechodů a je po celém úseku společné hraniční linie rozložena poměrně rovnoměrně. Nejproblémovější je překročení hranice na kontaktu okresů Vsetín a Považská Bystrica v jihozápadní části Javorníků.

Při hodnocení propustnosti hranice se využila metoda, kterou použil S. Řehák (2001). Ukazatel relativní propustnost příhraničního regionu (státní hranice) definoval jako poměr počtu „přechodů“ silniční (železniční) sítě přes okresní hranici příhraničního okresu (event. skupiny příhraničních okresů směrem do vnitrozemí) k počtu silničních (železničních) hraničních přechodů. Do vnitrozemských byly v tomto případě zařazeny i ty okresy, které jsou sice pohraničními, ale nikoliv ve vztahu k právě sledovanému státu (v našem případě tedy i okresy Karviná, Znojmo, resp. Námestovo, Malacky). Čím je toto číslo vyšší, tím jednodušší je dopravní propojení s vnitrozemím. Čím je číslo nižší, tím vyšší relativní úlohu sehrává dopravní otevřenost příhraničního regionu směrem do zahraničí (při hodnotě rovné jedné by neměla být hraniční bariéra v prostorovém uspořádání dopravních sítí vůbec přítomna). Kromě samotného jednoduchého podílu počtu komunikací byla pro silniční síť hodnocena i vážená relativní propustnost příhraničního regionu (státní hranice) kvůli omezení vlivu silnic místního významu, které by (při svém vysokém počtu) mohly výsledek v některých oblastech zkreslit. Jednotlivým silničním komunikacím byly přiděleny následující váhy: 4 – dálnice; 3 – silnice I. třídy; 2 – silnice II. třídy; 1 – silnice III. třídy. Další postup byl analogický jako u relativní propustnosti.

Ve všech úsecích společné hranice je na první pohled zjevná výrazná nevyrovnanost v míře otevřenosti slovenské a moravskoslezské strany československého pohraničí vůči vnitrozemí (tab. 2). I když hlavní explikační faktory (utváření reliéfu, konkrétní podoba sídelních systémů) jsou vcelku banální, celková interpretace je v detailech natolik komplikovaná, že jsme ji nepřenašeli do závěrečné syntetické skici (obr. 5). Hodnoty ukazatele pro silniční síť jsou v některých dílčích oblastech až pětinasobně vyšší v příhraniční zóně ČR než v sousední oblasti v SR. Kysuce jsou dokonce lépe dopravně propojeny s Ostravskem než se zbývajícím slovenským územím. Velmi nízkých hodnot dosahuje i oblast severního Záhoří, kde se ovšem rovněž doprava směrem na Bratislavu, resp. Trnavu koncentruje z velké míry do hlavních dopravních os. Paradoxně je tak na slovenské straně nejlépe propojeno s vnitrozemím střední Pováží, v němž je ve skutečnosti jednoznačně identifikovatelné tzv. odotropní utváření dopravní sítě. Pováží je součástí hlavního slovenského dopravního tahu multimodálního typu, na který se (a téměř vždy kolmo) napojuje ve velmi omezeném prostoru množství dalších komunikací menšího významu. Proto tato osa sama zprostředkovává propojení pohraniční zóny do vnitrozemí, ale stejnému efektu napomáhají i ony druhořadé „vnitrozemské“ větve.

Veliký rozdíl v hustotě silniční sítě (slovenská vs. moravskoslezská část) spojující pohraničí s vnitrozemím i zásadní ovlivnění geomorfologickými poměry byly už připomenuty. Největší relativní propustnost příhraničního regionu byla zaznamenána v okrese Frýdek-Místek. Tam totiž vstupujeme dokonce do velmi exponované Ostravské aglomerace (hranice okresu Frýdek-Místek s okresy Ostrava-město a Karviná). Na území příhraničních ob-

lastí České republiky jsou ve srovnání se slovenskou příhraniční oblastí také větší rozdíly v prosté a vážené relativní propustnosti, což signalizuje vyšší zastoupení silnic nižších tříd a jejich rozvinutou síť. Na slovenské straně jsou porovnatelné rozdíly (prostá vs. vážená relativní propustnost) jen v oblasti Záhoří. Hraniční přechody jsou zde na hierarchicky důležitějších komunikacích, které se nepropojují a nevětví, ale překračují hranici jednotlivě (dvojice přechodů Sodoměřice – Skalica a Hodonín – Holíč, dvojice přechodů Lanžhot – Brodské a Břeclav – Kúty). Naopak železniční propojení obou stran společné příhraniční oblasti je možno považovat, alespoň s ohledem na prezentované ukazatele, za dobře rozvinuté. Dokonce v některých případech lepší než propojení s vnitrozemím.

Tab. 2. Propustnost státní hranice mezi ČR a SR (vnitrozemí vs. cizina)

Oblast	Relativní propustnost příhraničních regionů		
	v silniční síti		v železniční síti
	prostá	vážená	
A Moravskoslezské Beskydy	7,00	5,44	3,00
B Javorníky a Bílé Karpaty	4,43	3,00	2,00
C Dolnomoravský úval	4,20	3,15	0,75
Celkem (česká část)	5,00	3,63	1,43
A* Kysuce	0,60	0,45	1,00
B* Střední Pováží	2,50	2,07	1,50
C* Severní Záhoří a Myjavsko	2,20	1,62	0,50
Celkem (slovenská část)	1,81	1,45	0,86

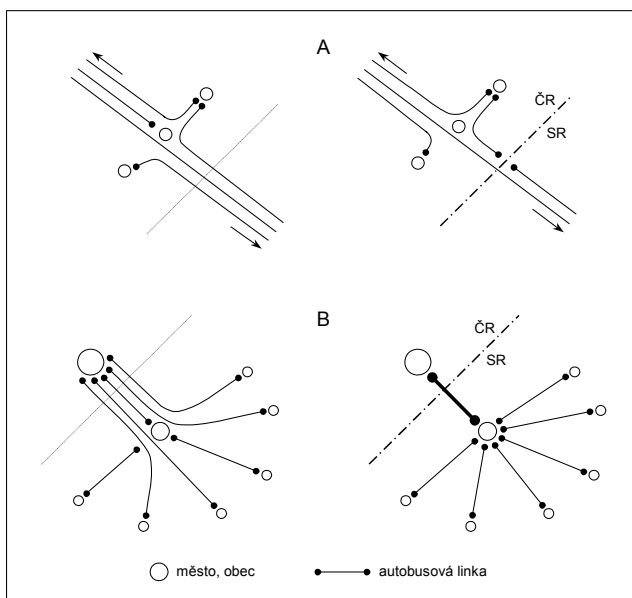
Vysvětlivky: oblast A odpovídá okresu Frýdek-Místek, oblast B zahrnuje okresy Vsetín, Zlín a Uherské Hradiště, oblast C okresy Hodonín a Břeclav; oblast A* zahrnuje okresy Čadca, Kysucké Nové Mesto a Bytča, oblast B* okresy Považská Bystrica, Púchov, Ilava, Trenčín a Nové Mesto nad Váhom a oblast C* okresy Myjava, Skalica a Senica.

Dopravní interakce

Kromě teoretických předpokladů se studie pokouší zhodnotit vývoj dopravy v česko-slovenském pohraničí na základě změn intenzity veřejných autobusových a železničních spojů. S. Řehák (1997) konstatoval, že v dálkové („rychlíkové“) železniční dopravě už v osmdesátých letech minulého století byla prokazatelná tendence k československé integraci. V autobusové dopravě však už v tehdejších československých podmínkách existovaly dva zřetelné národní dopravní systémy minimálně od tehdy testovaného roku 1981.

Zdejší autobusové spojení není, a až na malé výjimky ani nikdy v minulosti nebylo, mimořádně rozvinuté. Hodnocení změn v jeho intenzitě po roce 1993 se pohybuje ve dvou úrovních: v úrovni dálkových spojení a v úrovni lokálních spojení. Zatímco v dálkové dopravě došlo po rozdělení Československa k relativně malému snížení počtu spojů mezi ČR a SR (přibližně o 20 %), v lokálních spojeních jsou změny daleko výraznější. V úseku hranice mezi Kysucemi a Ostravskem zůstala intenzita autobusových spojů vzhledem k masové denní dojíždě do práce poměrně velká, ne-

bot' časový rozvrh spojů je plně přizpůsobený režimu směn v ostravské aglomeraci. V bělokarpatské oblasti došlo k mnohem podstatnější redukci spojů i ke zrušení některých linek vedoucích Vlárským průsmykem i hraničními přechody v prostoru Starého Hrozenkova a Velké nad Veličkou. Oblast Bílých Karpat je částí, kde by moravské příhraniční obce mohli potenciálně spádovat na Slovensko. I když ekonomický rozvoj středního Pováží byl v poslední době poměrně dynamický, nestačilo to na překonání bariérového působení hraniční linie. V důsledku administrativních překážek a systému sociálního zabezpečení není zatím pro občany ČR výhodné pracovat na Slovensku a rušení autobusového propojení je toho přirozeným důsledkem. V jižní části pohraničí byla úplně zrušená linka Sodoměřice – Skalica a v regionu Záhoří byly předchozí linky směřující do Hodonína nahrazeny jedinou krátkou linkou (byť poměrně frekventovanou) Hodonín – Holíč. K lepšímu pochopení situace poslouží i připojený obrázek (obr. 4) převzatý z práce Dostál (2004) a dodatečně upravený autory této studie. Situace A v něm schématicky naznačuje typ změn autobusových spojení v bělokarpatské oblasti (např. ve starém Hrozenkově a okolí), situace B reprodukuje stav ve dvojici středisek Hodonín (větší z obou středisek) a Holíč (menší středisko). V případě autobusové dopravy jde dokonce o postupnou separaci dvou dříve relativně autonomních dopravních systémů (Rehák 1998b). Dostál (2004) použil k popisu této separace jako analogii část instrumentária z teorie grafů, totiž tzv. hranový řez. Podařilo se mu prokázat, že některé moravské obce z Bílých Karpat (Strání, Vápenice, Vyškovec, Starý Hrozenkov, Žitková) před rozdělením Československa prokazatelně spádovaly ke slovenským střediskům.



Obr. 4. Typové situace z průběhu separace autobusové dopravy na hranici ČR a SR (Podle Dostál 2004)

V železniční dopravě je situace přehlednější a k její registraci vlastně stací analyzovat 7 železničních tratí protínajících státní hranici. Za výchozí stav se zdá výhodné vzít jízdní řád s obdobím platnosti 1991/1992 (počty spojů v období 1992/1993 už mohly být ovlivněny připravovaným rozdělením federace). Původní federální označování tratí zůstalo zachováno do roku 1994, ke změnám (přečíslování, první změny cílových stanic) dochází při začátku platnosti jízdního řádu 1994/1995. V období 1994-2002 byla původní trať Bylnice – Trenčianska Teplá v úseku státní hranice nahrazena tratí Vlárský průsmyk – Trenčianska Teplá, trať Veselí nad Moravou – Nové Mesto nad Váhom tratí Javorník nad Veličkou – Myjava (stanice Javorník nad Veličkou byla v souvislosti s přesunem území lokality „U Sabotů/Sabotovci“ z ČR do SR přejmenována v roce 1998 na stanici Vrbovce) a trať Veselí nad Moravou – Kúty byla nahrazena tratí Sudoměřice – Skalica. Frekvence provozu na jednotlivých traťových úsecích se v souvislosti s tím také zásadně měnila.

K rušení spojů na jednotlivých tratích došlo ve dvou etapách. V první etapě se snižoval počet lokálních spojů. Tento proces se později ustálil a v druhé etapě naopak docházelo spíše k rušení dálkových spojů (rychlíků). Z tab. 3 je patrné, že rozsah redukce rychlíků byl nakonec v porovnání s osobními vlaky výraznější. V úseku Bylnice – Trenčianska Teplá došlo k úplnému zrušení rychlíkového spojení, přičemž podle jízdního řádu 1997/1998 zde ještě 2 páry rychlíků projížděly. Obecné snížení počtu rychlíků je na hlavních tazích (Břeclav – Kúty a Český Těšín – Čadca) kompenzováno rostoucí kvalitou kultury cestování. Cestující mají možnost výběru vyššího standardu prostřednictvím pěti vlaků systému EuroCity, resp. tří vlaků InterCity a jednoho EuroCity. K poklesu frekvence rychlíků v úseku Břeclav – Kúty došlo již v roce 1993 (jízdní řád 1993/1994). Tuto změnu však lze lépe pochopit v souvislosti s částečným „přesměrováním“ mezinárodních rychlíkových spojení ve prospěch relace Břeclav – Vídeň.

Redukce osobní dopravy nejvíce postihla úsek Hodonín – Holíč. Na této trati byly původně ponechány jen vlaky provozované pouze během pracovních dnů, a to s podstatně sníženou frekvencí. Koncem roku 2004 byla dokonce osobná doprava na této trati úplně zrušena.

V souvislosti s novou organizací železničního provozu došlo k posílení významu některých pohraničních železničních stanic (v ČR zejména Horní Lideč, Jablunkov, ve SR Čadca, Kúty), což bylo spojeno i s přestavbou provozních budov a ojediněle i s částečnou reorganizací tamních kolejíšť. Ve druhé polovině 90. let to bylo ovšem spojeno s přechodným zpomalením odbavování a se zhoršenými časovými (rychlostními) atributy projíždějících spojů.

Při celkovém zhodnocení režimu veřejné autobusové a železniční dopravy přes česko-slovenskou státní hranici je potřebné vycházet ze současných ekonomických podmínek, které momentálně dovolují uspokojovat jen nejzákladnější potřeby cestujících. Proto se v této fázi zdá jako nejvhodnější řešení uvedení obou druhů dopravy do vzájemného souladu, a v zájmu dosažení co nejvyššího stupně efektivity dokonalé přizpůsobení poptávce (frekvence spojů a jejich časové rozložení).

Tab. 3. Vývoj frekvence železničních spojů mezi ČR a SR

Trať	Osobní vlaky				Rychlíky			
	1991-1992		2006-2007		1991-1992		2006-2007	
	denně	prac. dny	denně	prac. dny	celoroč.	sezónně	celoroč.	sezónně
Český Těšín – Čadca	12	1	9	1	16	0	** 8	0
Horní Lideč – Púchov	7	5	9	1	9	0	3	1
Vlářský průsmyk – Trenč. Teplá	10	0	6	1	4	0	0	0
Veselí nad Moravou – Vrbovce	10	1	5	1	0	0	0	0
Sudoměřice – Skalica	11	2	2	3	0	0	0	0
Hodonín – Holíč	10	2	0	0	0	0	0	0
Břeclav – Kúty	9	1	6	3	13	8	* 11	0
Celkem	69	12	37	10	42	8	22	1

* 5 spojů EuroCity ** 3 spoje InterCity, 1 spoj EuroCity

Zdroj: Jízdní řády ČSD 1991/1992, ČD 2006/2007

Do hodnocení migračně dojížděkových vazeb je zařazena i intenzita mobility obyvatelstva přes hranici vyjádřená frekvencí jejího překročení (intenzita pohybu na hraničních přechodech – tab. 4 a 5). Radikální zvýšení tohoto ukazatele zaznamenáváme na česko-slovenské hranici v rozpětí let 1994-1996, kdy se počet jejího překročení obyvateli (silniční a železniční hraniční přechody dohromady) zvýšil 2,4 krát. Poté se už intenzita dále nezvyšovala, dokonce je možno říci, že za období 1996-2002 mírně poklesla. Největší vliv na zvyšování zatížení hraničních přechodů měly změny v počtu Slováků na trhu práce v ČR, neboť právě mezi roky 1994 a 1996 stoupl jejich počet z 25 000 na 70 000. Při přibližně 15 % podílu denní dojížděky ze SR do ČR je to jev úplně pochopitelný. Ostatní cesty (s jinými důvody), jejichž frekvence je několikrát nižší, pak celkovou mobilitu přes hranici téměř neovlivňují. Jako příklad je možno uvést zavedení vracení DPH českou stranou pro cizince nakupující v ČR. Tento postup přinesl nepochybně zvýšení počtu cest za nákupy. Vešel v platnost v dubnu 2000 (zanikl vstupem obou států do EU), ale při zjišťování měsíčních změn celkového zatížení hraničních přechodů nebylo zaznamenáno podstatnější zvýšení.

Tab. 4. Počty osob překračujících železniční hraniční přechody mezi ČR a SR v roce 2002

Hraniční přechod	Směr ČR – SR	Směr SR – ČR	Celkem
1. Mosty u Jablunkova – Čadca	1 298 105	1 360 944	2 659 049
2. Horní Lideč – Lúky p/M	323 123	298 790	621 913
3. Vlárský průsmyk – Nemšová	95 407	95 905	191 312
4. Javorník – Myjava	22 047	22 966	45 013
5. Sudoměřice – Skalica	11 845	11 739	23 584
6. Hodonín – Holíč	5 987	5 766	11 753
7. Lanžhot – Kúty	677 046	684 908	1 361 954
Celkem	2 433 560	2 481 018	4 914 578

Zdroj: ČSÚ

Podle prostorového rozložení mobility na česko-slovenské hranici (rok 2002) je možno vyčlenit pět významných (ty, které odbavily celkem na vstupu a na výstupu více než tři milióny osob) a 11 méně významných silničních hraničních přechodů. Za významné můžeme považovat přechody Břeclav – Kúty, Hodonín – Holíč, Starý Hrozenkov – Drietoma, Horní Bečva – Makov a Mosty u Jablunkova – Švrčinovec. Tato pětice v úhrnu soustřeďuje více než 70 % všech přepravovaných osob (jen na dálničním přechodu Břeclav – Kúty, který je nejzatíženější, je to 30 %). Na železničních hraničních přechodech je rozložení obyvatelstva překračujícího hranici mnohem více koncentrováno. Nejzatíženější přechod Mosty u Jablunkova – Čadca soustřeďoval (v roce 2002) téměř 55 % všech osob. Trojici přechodů Mosty u Jablunkova – Čadca, Horní Lideč – Lúky pod Makytou a Lanžhot – Kúty přešlo až 95 % z celkového počtu osob překračujících česko-slovenskou hranici po železnici, zatímco na zbývajících 4 přechody připadlo jen zbývajících 5 %.

Tab. 5. Počty osob překračujících silniční hraniční přechody mezi ČR a SR v roce 2002

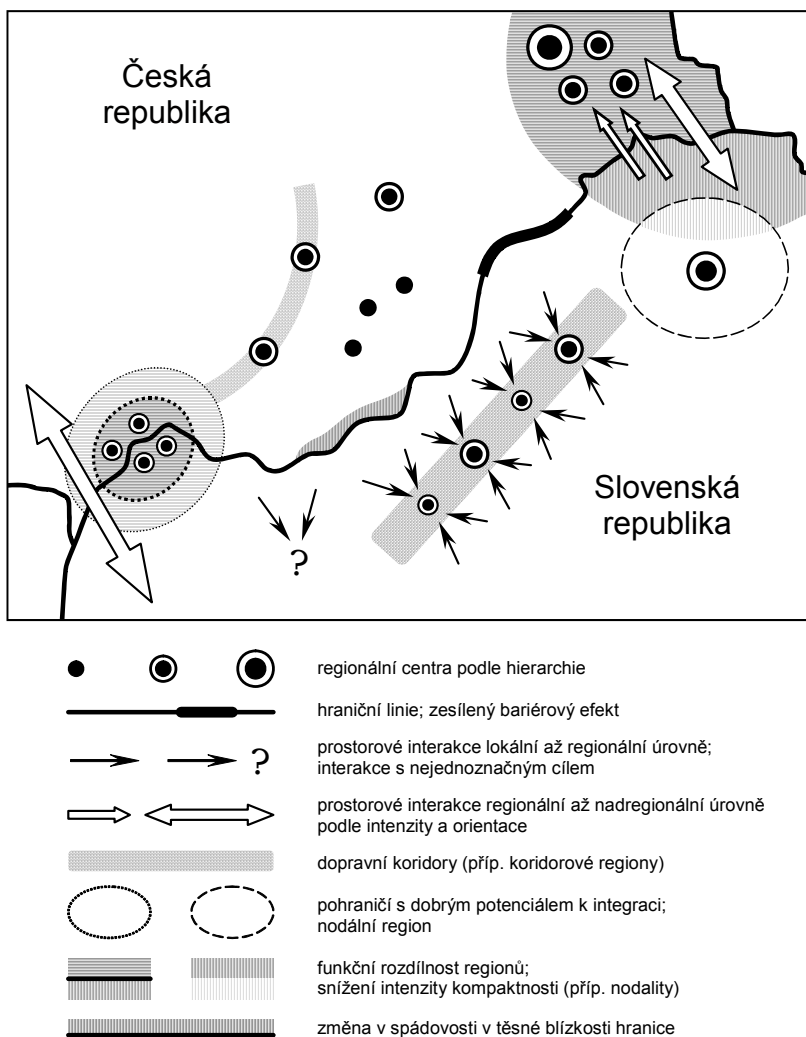
Hraniční přechod	Směr ČR – SR	Směr SR – ČR	Celkem
1. Mosty u Jablunkova – Švrčinovec	2 371 791	2 346 465	4 718 256
2. Šance – Podzávoz	398 797	389 353	788 150
3. Bílá – Klokočov	600 697	565 157	1 165 854
4. Horní Bečva – Makov	1 513 234	1 489 242	3 002 476
5. Velké Karlovice – Makov	550 813	557 471	1 108 284
6. Střelná – Lysá pod Makytou	769 637	774 893	1 544 530
7. Nedašova Lhota – Červený Kameň	77 960	77 822	155 782
8. Bylnice – Horné Srnie	928 915	921 145	1 850 060
9. Starý Hrozenkov – Drietoma	1 726 570	1 793 777	3 520 347
10. Březová – Nová Bošáca	102 342	94 401	196 743
11. Strání – Moravské Lieskové	602 454	575 077	1 177 531
12. Velká nad Veličkou – Vrbovce	331 244	332 538	663 782
13. Sudoměřice – Skalica	528 699	521 909	1 050 608
14. Hodonín – Holíč	2 467 521	2 485 036	4 952 557
15. Lanžhot – Brodské	815 321	794 609	1 609 930
16. Břeclav – Kúty	6 039 465	5 951 158	11 990 623
Celkem	19 825 460	19 670 053	39 495 513

Zdroj: ČSÚ

SYNTETICKÉ SHRUTÍ PODLE DÍLČÍCH ÚSEKŮ HRANICE

Poznatky o tom, co je v titulku nazvané „anatomii“ společného pohraničí České republiky a Slovenské republiky, se pokouší v syntetické podobě graficky vyjádřit obr. 5. V příloženém modelu se snažíme vystihnout rozdíly v jednotlivých úsecích hranice a v přilehlých příhraničních regionech a zachytit dominantní geografické prvky, resp. interakce, vztahy a vazby mezi

nimi. Potřebné poznatky byly získány jak prací v grantových projektech, tak i studiem literatury a důležitých pramenů.



Obr. 5. Syntetický grafický model společné příhraniční oblasti ČR a SR

Severní část česko-slovenského pohraničí tvoří z jednotlivých stran hranice dva funkční úplně rozdílné regiony. Právě rozdíly bývají zpravidla impulsem pro vytváření přeshraničních aktivit a rozvoj přeshraničních vazeb. V tomto případě jsou však tyto vazby silně asymetrické (masová pracovní migrace směřující ze slovenských okresů na Ostravsko). Struktura území na slovenské straně je doposud ovlivněna politikou zaměstnanosti z období so-

cialismu, kdy Kysuce sloužily jako rezervoár pracovních sil pro krytí potřeb báňského a hutnického průmyslu na Ostravsku. Tamní centra mají sice větší vzdálenost od hranice se SR, ale v porovnání s ostatními úseky se jedná o střediska řádově vyšší. V jižní části Kysuc je již nodální působení center ostravsko-karvinské oblasti výrazně zeslabováno vlivem blízké Žiliny. Dobré přírodní předpoklady (ale zatím slabší materiálně technická základna pro turismus) by mohly znamenat, že budoucí vazby (při dalším saturování potenciální vazby Kysuce – Žilina) by nemusely být tak anomální a Kysuce by mohly perspektivně sloužit spíše jako rekreační zázemí pro Ostravsko.

Ve středním úseku hranice je hraniční linie tvořena převážně pohořím Bílé/Biele Karpaty. Na moravské straně je přihraniční region mnohem více morfologicky i komunikačně otevřený směrem do vnitrozemí. V těsném sousedství hranice jsou lokalizována jen menší regionální střediska, přičemž střediska na vyšší hierarchické úrovni se nacházejí až v pomyslné „druhé linii“ (přirozené znaky nekontinuálního geografického prostoru). Na slovenské straně (střední Pováží) i přes marginální polohu v rámci státu tento region jako celek nevykazuje znaky periferie. Je lokalizovaný na hlavním slovenském dopravním tahu a dokonce je možno zařadit jej mezi nejprůmyslovější a ekonomicky nejsilnější slovenské regiony (přestože byl začátkem devadesátých let poznamenán konverzí strojírenského průmyslu, hlavně zbrojní výroby). Na základě těchto skutečností a vzhledem k poloze je možno v rámci Slovenské republiky charakterizovat jej jako exponovaný region s převládající dopravně centrální funkcí. Spádovost obcí směřuje dominantně do lineárně rozmístěných center středního Pováží. Na kontaktu okresů Vsetín a Považská Bystrica zaznamenáváme největší bariérové působení hranice, zvláště citelné je však na slovenské straně, kde je dosti obcí komunikačně napojených vždy jednou silnicí právě směrem k ose Pováží. Přitom jde v tomto území o jev všeobecný, zasahující hned několik paralelních skupin obcí na jednotlivých vážských přítocích. Nadto řeka Váh má v tomto úseku největší vzdálenost od hranice. Dalším specifickým jevem v Bílých Karpatech jsou nepočtené obce České republiky (které jsou vesměs lokalizovány na horních tocích pravých vážských přítoků), které před rozdělením Československa fakticky oscilačně spádovaly jak směrem k Uherskému Brodu, tak i k Trenčínu nebo Novému Mestu nad Váhom, přičemž autobusovou dopravou podložená orientace dávala jistou přednost střediskům slovenským. Od roku 1993 jsou z nich již periferní obce Uherskobrodská.

V jižní části česko-slovenského pohraničí je prostorová kontinuita i přes existenci státní hranice apřítomností řeky Moravy zachovaná nejlépe. Specifickým jevem sídelní struktury zde je faktické trojměstí rozdělené státní hranicí: Hodonín, Holíč, Skalica, což vytváří velmi dobré předpoklady pro vznik mezisídelních vazeb (Skalica a Holíč jsou zároveň jedinými slovenskými pohraničními městy na kontaktu s Českou republikou). Volnými elementy tohoto seskupení jsou snad i Břeclav a Strážnice. Nejlepší předpoklady pro integraci jsou navíc zesíleny přítomností hlavního česko-slovenského dopravního tahu (železničního i silničního) spojujícího Bratislavu a Prahu (toto propojení je na vyšším hierarchickém stupni součástí důležitého evropského tahu Berlín – Praha – Bratislava – Budapešť – Atény). Urbánní systémem Pomoraví (od Břeclavi přes Hodonín a Uherské Hradiště a dále k seve-

ru) jen některými rysy připomíná paralelní systém Pováží, nemá však jeho exponovanost a koncentrovanost. Na slovenské straně je severovýchodně od regionu Záhoří lokalizován okres Myjava. Jeho okrajové příhraniční oblasti se vyznačují i slabě rozvinutou dopravní dostupností do slovenských regionálních center.

Je zajímavé, že mimořádných rysů oblasti ostravsko-kysucké i slovácké-záhorské si povšimli na migračních datech (singularita roku 1992) i francouzští autoři (Grasland a Cattan 1994, Cattan et al. 1996).

M. Halás si dovoluje poděkovat a vyjádřit své uznání zesnulému kolegovi S. Řehákovi, který byl pro něj osobně i odborně blízkým člověkem.

LITERATURA

- BAILLY, A. et al. (1991). *Les concepts de la géographie humaine*. Paris (Mason).
- BEZÁK, A. (2000). Interregional migration in Slovakia: some tests of spatial interaction models. *Geografický časopis*, 52, 15-32.
- BUFON, M. (2007). Border regions in a re-integrated Europe. *Moravian Geographical Reports*, 15, 2-13.
- CATTAN, N., GRASLAND, C., ŘEHÁK, S. (1996). Migration flows between the Czech and Slovak Republics – which form of transition? In Carter, F. W., Jordan, P., Rey, V., eds. *Central Europe after the fall of the iron curtain, geopolitical perspectives, spatial patterns and trends*. *Wiener Osteuropastudien* 4. Frankfurt am Main (Peter Lang Verlag), pp. 319-336.
- DOSTÁL, I. (2004). *Dezintegrace autobusové dopravy v Bílých Karpatech po rozdělení Československa*. Diplomová práce, Geografický ústav Přírodovědecké fakulty MU, Brno.
- FILIP, M. (1995). *Směšená manželství jako jeden z faktorů sociální integrace na příkladě města Hodonína*. Diplomová práce, Katedra geografie Přírodovědecké fakulty MU, Brno.
- GRASLAND, C. (1998). Les noyaux de peuplement en Europe centrale, concentration spatiale, concentration sociale et intégration politique, In Rey, V., ed. *Les territoires centre européennes, dilemmes et défis La Découverte*. Paris, pp. 84-94.
- GRASLAND, C., CATTAN, N. (1994). *Dynamiques migratoires et recompositions territoriales en Tchécoslovaquie de 1960 à 1992*. Paris (L'Equipe P.A.R.I.S).
- GRASLAND, C., ŘEHÁK, S. (1994). *Enquête sur les mariages dans la ville d'Hodonin de 1991 à 1993, résultats préliminaires*. Paris, (L'Equipe P.A.R.I.S).
- GRATALOUP, C. et al. (1996). *Modelisation spatiale*. Remis (Travaux de l'Institut de Géographie).
- GREGORČÍKOVÁ, M. (2005). *Turismus v pohraničí České republiky a Slovenska*. Diplomová práce, Geografický ústav Přírodovědecké fakulty MU, Brno.
- HÄGERSTRAND, T. (1967). *Innovation diffusion as a spatial process*. Chicago (University of Chicago Press).
- HAGGET, P. (1975). *Geography a modern synthesis*. London (Harper).
- HALÁS, M. (1999a). Migrácia obyvateľstva medzi SR a ČR a jej dôsledky. In Minár, J., Trizna, M., eds. *Teoreticko-metodologické problémy geografie, príbuzných disciplín a ich aplikácie*. Bratislava (Univerzita Komenského), pp. 180-185.
- HALÁS, M. (1999b). Zmeny v cezhraničných aktivitách obyvateľstva v československom pohraničí. *Acta Facultatis Studiorum Humanitatis et Naturae, Folia Geographica*, 32, 131-139.

- HALÁS, M. (2000). Vybrané aspekty hodnotenia vplyvu štátnej hranice na prihraničné územie (na príklade časti slovensko-českého pohraničia). *Geografie – Sborník ČGS*, 105, 109-113.
- HALÁS, M. (2001). Reflexia štátnej hranice obyvateľstvom slovenskej časti slovensko-českého pohraničia. In Baláž, I., ed. *Teória a prax krajinno-ekologického plánovania*. Nitra (Univerzita Konštantína Filozofa), pp. 43-48.
- HALÁS, M. (2002). Hranica a prihraničný región v geografickom priestore (teoretické aspekty). *Geographia Slovaca*, 18, 49-55.
- HALÁS, M. (2004). Migrácia obyvateľstva cez štátnu hranicu (na príklade pracovnej migrácie medzi SR a ČR). *Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae, Geographica*, 45, 13-25.
- HALÁS, M. (2005a). *Cezhraničné väzby, cezhraničná spolupráca: na príklade slovensko-českého pohraničia s dôrazom na jeho slovenskú časť*. Bratislava (Univerzita Komenského).
- HALÁS, M. (2005b). Marginalita a prihraničné regióny. In *Geografické aspekty stredoevropského priestoru. Sborník prací Pedagogické fakulty Masarykovy univerzity. Geografie XVI*, Brno (MÚ), pp. 202-210.
- HALÁS, M. (2006). Theoretical vs. real cross-border relations in the Slovak-Czech borderland. *Europa XXI*, 15, 63-75.
- HALÁS, M., SLÁVIK, V. (2001). Cezhraničná spolupráca a euroregióny v SR (ciele, realita, perspektívy). *Miscellanea Geographica*, 9, 171-180.
- HEFFNER, K. (1998). *Kluczowe problemy demograficzno-osadnicze obszarów przygranicznych Polska-Czechy*. Opole (Instytut Śląski).
- HEIGL, F. (1978). *Ansätze einer Theorie der Grenze*. Wien (Österreichische Gesellschaft für Raumforschung und Raumplanung).
- HLAVÁČOVÁ, V. (1997). *Změny v charakteru obsluhy v hromadné osobní dopravě na moravskoslovenském pomezí v 90. letech*. Diplomová práce, Katedra geografie Přírodovědecké fakulty MU, Brno.
- CHROMÝ, P. (1999). Teorie hranice a pohraničí. In Jeřábek, M., ed. *Geografická analýza pohraničí České republiky*. Ústí nad Labem (Sociologický ústav AV ČR), pp. 16-20.
- CHROMÝ, P. (2000). Historickogeografické aspekty vymezování pohraničí jako součást geografické analýzy. *Geografie – Sborník ČGS*, 105, 63-76.
- JEŘÁBEK, M., DOKOUPIL, J., HAVLÍČEK, T. (2004). *České pohraničí – bariéra nebo prostor zprostředkování?* Praha (Academia).
- KOTER, M. (1998). Frontier peoples – origin and classification. In Koter, M., Heffner, K., eds. *Region and Regionalism*, 3. Łódź (University of Łódź – Silesian Institute), pp. 28-38.
- MARTINEZ, O. J. (1994). The dynamics of border interaction: new approaches to border analysis. In Schofield, C. H., ed. *Global boundaries*. London (Routledge), pp. 1-15.
- MARYÁŠ, J., REHÁK, S. (1987). Regionální působnost středisek osídlení. In *Atlas obyvatelstva ČSSR*, Brno (Geografický ústav ČSAV – Federální statistický úřad), mapový list III.4.
- MURDYCH, P. (1996). *Silniční síť moravskoslovenského pomezí jako graf*. Geografický projekt, Katedra geografie Přírodovědecké fakulty MU, Brno.
- PŘĚROVSKÝ, M. (2005). *Současné Slovensko a dopravní tahy severojižního a západovýchodního směru*. Diplomová práce, Geografický ústav Přírodovědecké fakulty MU, Brno.
- RATAJSKÝ, M. (1998). *Vybrané kontakty na moravsko – slovenském pomezí a jejich geografická analýza*. Diplomová práce, Katedra geografie Přírodovědecké fakulty MU, Brno.
- ŘEHÁK, S. (1988). Integrace na českomoravském pomezí. In *Sborník prací*, 16, Brno (Geografický ústav ČSAV), pp. 209-219.

- ŘEHÁK, S. (1993). The study improvement of spatial aspects of public personal transport in former Czechoslovakia. *Scripta Facultatis Scientiarum Naturalium Universitatis Purkynienae Brunensis, Geography*, 23, 83-90.
- ŘEHÁK, S. (1997). *Aktuální změny prostorových interakcí na moravsko-slovenském pomezí. Širší závěrečná zpráva o řešení grantového projektu GA ČR, Brno (Přírodovědecká fakulta MU).*
- ŘEHÁK, S. (1998a). Kontakty se Slovenskem na moravsko-slovenském pomezí: role vzdálenosti hranic. *Geografie X*, 122-127.
- ŘEHÁK, S. (1998b). The Moravian-Slovak borderlands: some new features following the division of Czechoslovakia. *Moravian Geographical Reports*, 6, 14-17.
- ŘEHÁK, S. (1999). Reflexe hranice ČR/SR obyvatelstvem moravské strany pomezí. *Acta Facultatis Studiorum Humanitatis et Naturae, Folia Geographica*, 32, 81-90.
- ŘEHÁK, S. (2001). Analýza sídelního zázemí nejdůležitějších silničních hraničních přechodů ČR. In Jeřábek, M., ed. *Reflexe regionálního rozvoje pohraničí České republiky*. Praha (Sociologický ústav AV ČR), pp. 47-53.
- ŘEHÁK, S., DANĚK, P. (1997). *Změny prostorových interakcí v názorech obyvatelstva moravsko-slovenského pomezí: analýza výsledků terénního průzkumu. Výzkumná zpráva o řešení grantového projektu GA ČR, Brno (Přírodovědecká fakulta MU).*
- ŘEHÁK, S., DOKOUPIL, J. (2001). Perspektiva dalšího vývoje pohraničí ČR. In Jeřábek, M., ed. *Reflexe regionálního rozvoje pohraničí České republiky*. Praha (Sociologický ústav AV ČR), pp. 85-88.
- ŘEHÁK, S., GROZA, O. (2002). Oj, Kyčera, Kyčera! *Veronica*, 15, 30-31.
- SEGER, M., BELUSZKY, P. (1993). *Bruchlinie Eiserner Vorhang. Regionalentwicklung im Österreichisch-Ungarischen Grenzraum*. Wien (Böhlau Verlag).
- SLAVÍK, V., HALÁS, M. (1998). Cezhraničná spolupráca SR a ČR a na príklade okresu Skalica. In Dubcová, A., ed. *Geografické informácie*, 5. Nitra (FPV ÚKF), pp. 65-75.
- SLAVÍK, V., HALÁS, M. (1999). Cezhraničná spolupráca SR a ČR a plánovacie dokumenty a projekty. In Borecký, D., ed. *Geografie XI*. Brno (PedF MU), pp. 209-217.
- TOMŠÍČKOVÁ, B., TOUŠEK, V. (1999). Prostorová interakce na moravsko-slovenském pomezí. In *Europa regionów, Współpraca regionalna*. Wisla-Jawornik (Górnośląska Wyższa Szkoła Handlowa), pp. 271-280.
- TOUŠEK, V. (1999). Aktuální tendence v zaměstnávání občanů Slovenska v ČR. In *Regionální spolupráce '99*. Opava – Katowice (Slezská universita – Górnośląska Wyższa Szkoła Handlowa), pp. 307-311.
- ZÁVĚREČNÁ SPRÁVA O VYTÝČENÍ, VYZNAČENÍ A ZAMERANÍ SLOVENSKO-ČESKEJ ŠTÁTNEJ HRANICE (1996). Bratislava, Spoločná slovensko-česká rozhraničovacia komisia.

Marián Halás, Stanislav Řehák

CONTRIBUTION TO THE “ANATOMY” OF THE COMMON FRONTIER AREA OF THE CZECH REPUBLIC AND THE SLOVAK REPUBLIC

The frontier area of the Czech Republic and the Slovak Republic is a specific territory with contacts surviving from the former Czechoslovakia. The authors deal with the geographical research carried out in this territory, which was freely coordinated. They are involved with the detailed description of the changes in the deline-

ated state frontier, they recapitulate the principal knowledge from the enquiry which concentrated on the contemplation of the newly formed or renewed state frontier, and they examine in detail the structure of the settlement network and changes of transport contacts.

The frontier areas have responded to the new situation that emerged after the liberalization of some partial components of the geographical setting with supply and demand changes. All commercial and migration/commuting linkages rest on a natural basis, which is given by the structure and state of the settlement network. The distribution and size structure of settlements, distance and transport connections from the frontier or from the settlements on the other side of the frontier play a certain role. In some parts of the Czech – Slovak boundary area, the economic and commercial linkages have become stronger (for instance in the region of Hodonínsko), they stagnate in other regions due to the structural changes (region Ostravsko) or they remain less used (environs of Trenčín and central Považie) due to the fact that the main orientation of interactions remains in the direction Slovakia – Czechia and not conversely. However, further development of interactions can be biased (by an increase in the Slovakia – Czechia direction) due to the earlier adoption of the Euro by Slovakia when the purchasing and trading linkages will not rely solely on the natural developments of the Czech and Slovak currency.

With respect to the entry into the Schengen, further weakening of the barrier effect is rather probable. From the long-term point of view though, it is obvious that the frontier between the Slovakia and the Czechia is extremely well predisposed both for the full integration and for the separation of the adjacent regions. Simultaneously, it is also true that some parts of this frontier are rather disposed for integration (the approximate territory between Kúty and Strážnica) while some incline to separation (Javorníky). The greater part of the frontier is ambiguous, it does not tend to either of the two functions being able fulfil both of them if that is the case. In fifteen years after the split, fortunately no shift suggesting the irreversible marginalization caused by the setting of the new state frontier has been confirmed.

In the conclusion of the paper, the authors present their typology of three parts of the common frontier (north-east, centre, south-west). This synthesized view of the state frontier includes territorial determinants located almost on the frontier itself (different rates of frontier permeability, existence of cross-border groups of towns, transformation of the oscillating municipalities in the Bílé/Biele Karpaty Mts. to periphery, dependence of municipalities located around the Kysuce River on commuting to the industrial agglomeration of Ostrava on the one side and the wider territorial implications (contact of the frontier zone with the exposed Slovak transport corridor running along the Váh River, structured system of centres in eastern Morava) on the other.

Translated by H. Contrerasová