

**UNIVERZITA KOMENSKÉHO V BRATISLAVE**

Prírodovedecká fakulta

Katedra humánnej geografie a demogeografie

**Cestovný ruch ako nástroj rozvoja vybraných  
marginálnych území Slovenska  
(Horný Šariš)**

Diplomová práca

**Tomáš Dobrovodský**

Študijný odbor : 1.1.1 Učiteľstvo všeobecnovzdelávacích predmetov  
Študijný program: Matematika - Geografia

Vedúci diplomovej práce: Mgr. Eva Džupinová, PhD.

**BRATISLAVA 2009**

## **Prehlásenie**

Čestne prehlasujem, že predloženú diplomovú prácu som spracoval samostatne s použitím uvedenej literatúry ako aj iných informačných zdrojov.

V Bratislave, 27.4. 2009

.....

podpis autora práce

## **Pod'akovanie**

Chcel by som sa poďakovať všetkým, ktorí mi akýmkoľvek spôsobom pomohli pri vypracovaní tejto diplomovej práce. Poďakovanie patrí najmä vedúcej diplomovej práce, Mgr. Eve Džupinovej, PhD., za odborné vedenie, ako aj ostatným pracovníkom Katedry humánnej geografie a demogeografie.

Zvláštne poďakovanie patrí všetkým členom mojej rodiny a najbližším za ich neustálu podporu za trpezlivosť.

## **ABSTRAKT**

### **Tomáš Dobrovodský: Cestovný ruch ako nástroj rozvoja vybraných marginálnych oblastí Slovenska (Horný Šariš)**

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

Diplomová práca, 117 strán, 6 grafických príloh, 12 tabuľkových príloh, 2009

Diplomová práca zameraná na cestovný ruch ako nástroj rozvoja vybraných marginálnych oblastí Slovenska (Horný Šariš) pozostáva z troch základných teoretických kapitol a jednej nosnej kapitole. Skôr, ako začneme uplatňovať rôzne prístupy, akými je možné odstrániť efekt regionálnych disparít na území Slovenska, je nadväzujúco potrebné oboznámiť sa so všetkými relevantnými aspektmi marginálnych území, ako aj príčin ich vzniku a lokalizácie na našom území. Popri tom je taktiež nutné poznanie potrebných činiteľov cestovného ruchu vo vzťahu k jeho umiestneniu v krajine, ako aj nástroje jeho ďalšej podpory a rozvoja zo všetkých zainteresovaných strán. Teoretické poznanie je v tomto kontexte veľmi potrebné, nakoľko iba dôkladné poznanie všetkých zainteresovaných prvkov nám umožní odhalenie jadra problému, ako aj návody vedúce k jeho postupnému odstráneniu. Štvrtá nosná kapitola pojednáva o území Horného Šariša ako celku, pričom určuje všetky jeho kladné aj záporné stránky, výsledkom komparácie ktorých sú odporúčania a perspektívy jeho nasledujúceho potenciálneho rozvoja.

**Kľúčové slová:** marginálne územia, cestovný ruch, územie Horný Šariš

## **ABSTRACT**

### **Tomáš Dobrovodský: The tourism as a tool for the development of the selected marginal areas in Slovakia**

Comenius University in Bratislava, Faculty of Natural Sciences, Department of Human geography and demogeography

Graduation theses, 117 pages, 6 graphic supplements, 12 table supplements, 2009

This thesis is focused on tourism as a tool for economic development of selected parts of Slovakia (Horný Šariš). The work consists from three theoretical chapters and one principal chapter. Before various approaches that would standardise regional disparities of some parts of Slovakia will be applied, it is necessary to show all relevant aspects of these marginal parts of Slovakia, as well as causes of their origin and localisation in our country. Similarly, it is also necessary to know all important factors influencing tourism and their relations with the placement in the country, as well as tools of its further support and development from all interested aspects. Theoretical knowledge in this context is important especially because only well knowledge of all important variables will help us to uncover major problems, as well as developing suitable tools that may be useful in systematic elimination of these crucial problems. Fourth chapter focused on the unit of Horný Šariš area, showing all positive and negative aspects of this region. The analysis results to a general comparison which contributes to recommendations and perspectives of its further development.

**Key words:** marginal areas, tourism, Horný Šariš area

# OBSAH

<b>ÚVOD .....</b>	<b>8</b>
<b>METODIKA PRÁCE .....</b>	<b>10</b>
<b>1 MARGINÁLNOSŤ ÚZEMIA .....</b>	<b>12</b>
1.1 Teoretické pohľady na marginálne územia vo svete .....	12
1.2 Teoretické pohľady na marginálne územia na Slovensku .....	15
1.3 Aspekty marginálnych území Slovenska .....	17
1.4 Príčiny vzniku marginálnych území na Slovensku .....	19
1.5 Marginálne územia v transformačnom procese .....	22
1.5.1 Primárny potenciál územia Slovenska .....	23
1.5.2 Územno-správne členenie štátu .....	23
1.5.3 Faktor sídelnej hierarchie .....	24
1.5.4 Faktor makropolohovej atraktivity .....	25
1.5.5 Faktor charakteru osídlenia .....	25
1.5.6 Faktor osobitostí demografických štruktúr .....	26
1.5.7 Faktor „veľkej“ dopravnej infraštruktúry .....	27
1.5.8 Faktor historickej marginality .....	27
1.5.9 Faktor ekonomickej špecializácie regiónov .....	28
1.5.10 Depresnosť priľahlých regiónov susedných štátov .....	28
1.6 Vyčlenenie marginálnych území na Slovensku .....	29
<b>2 TEÓRIA CESTOVNÉHO RUCHU .....</b>	<b>34</b>
2.1 Definícia cestovného ruchu .....	34
2.2 Vývoj geografie cestovného ruchu .....	37
2.3 Predmet geografie cestovného ruchu .....	38
2.4 Členenie cestovného ruchu z hľadiska geografie .....	39
2.5 Klasifikácia podmienok cestovného ruchu .....	42
2.5.1 Selektívne činitele cestovného ruchu .....	43
2.5.2 Lokalizačné činitele cestovného ruchu .....	43
2.5.3 Realizačné činitele cestovného ruchu .....	44

2.6 Význam cestovného ruchu pre ekonomiku štátu .....	46
2.7 Vplyvy cestovného ruchu na životné prostredie .....	49
<b>3 CESTOVNÝ RUCH NA SLOVENSKU .....</b>	<b>51</b>
3.1 Postavenie cestovného ruchu na Slovensku .....	51
3.2 Strategické ciele rozvoja cestovného ruchu na Slovensku .....	52
3.3 Štátna politika v oblasti cestovného ruchu .....	54
3.4 Regionalizácia cestovného ruchu na Slovensku .....	5
3.5 Podpora cestovného ruchu zo strany Európskej únie .....	59
<b>4 HORNÝ ŠARIŠ .....</b>	<b>61</b>
4.1 Vymedzenie územia Horný Šariš .....	61
4.2 Fyzickogeografická charakteristika .....	63
4.2.1 Geomorfologická stavba .....	63
4.2.2 Geologická stavba .....	64
4.2.3 Hydrologické pomery .....	65
4.2.4 Klimatické pomery .....	66
4.2.5 Pedológia, fauna a flóra .....	67
4.2.6 Chránené územia .....	68
4.3 Socio-ekonomická charakteristika .....	68
4.3.1 Základné informácie .....	69
4.3.2 Demografická štatistika .....	70
4.3.3 Hospodárstvo .....	72
4.4 Potenciál územia Horného Šariša z hľadiska cestovného ruchu .....	73
4.4.1 Primárny potenciál .....	74
4.4.1.1 Prírodné atrakcie .....	75
4.4.1.2 Kultúrno-historické atrakcie .....	76
4.4.1.3 Kultúrno-relaxačné atrakcie .....	84
4.4.1.4 Špeciálne podujatia a festivaly .....	87
4.4.2 Sekundárny potenciál .....	87
4.4.2.1 Ubytovanie a stravovanie .....	88
4.4.2.2 Distribúcia, sprostredkovanie a organizácia cestovného ruchu ....	91
4.4.2.3 Doprava a ďalšie doplnkové služby .....	96
4.5 SWOT analýza územia Horný Šariš .....	100

4.6 Perspektívy ďalšieho rozvoja územia Horný Šariš .....	105
<b>ZÁVER .....</b>	<b>109</b>
<b>SUMMARY .....</b>	<b>111</b>
<b>ZOZNAM POUŽITEJ LITERATÚRY .....</b>	<b>113</b>
<b>PRÍLOHY .....</b>	<b>117</b>



# ÚVOD

Marginálnosť, periférnosť, priestorová polarizácia či regionálne disparity - pojmy, ktoré svojim významom predstavujú určitú formu rozvrstvenia regiónu na oblasti rozvinuté a oblasti menej rozvinuté. Tento jav sa vyskytuje v spoločnosti azda od jej samotného počiatku, a predsa prevláda až po súčasnosť. Marginálne regióny predstavujú územia, ktoré doplatili na nerovnomerný historický, politický, ekonomický, kultúrny, sociálny či prírodný vývoj vo vzťahu k určitej krajine alebo regiónu. V našich podmienkach sa začalo živo diskutovať o týchto regiónoch najmä po odstránení socialistického zriadenia. Práve socialistické obdobie chtiac či nechtiac podporilo obrovský nárast takýchto zaostalejších regiónov, ktoré sa začali naplno prejavovať v polovici 90. rokov 20. storočia.

Ako odstrániť marginálne oblasti? Dá sa vlastne marginálnosť odstrániť úplne? Toto sú otázky, ktoré si kladie verejnosť ako aj mnohí odborníci s nádejou, že zaostávajúce regióny predsa len raz doženú svojich rozvinutejších kolegov. Odstránenie vplyvov marginálnosti je však oveľa zložitejšie, a osobne sa domnievam, že jej úplne odstránenie nie je v našich podmienkach možné. Marginálne územia v sebe obsahujú súhlasné pôsobenie viacerých negatívnych javov, ktoré môžu pretrvávať už od dávnej minulosti. Pôsobenie marginálnych vplyvov sa určite dá aspoň potlačiť alebo minimalizovať. Naštartovanie marginálnych regiónov je v súčasnosti predovšetkým otázkou ich hospodárskeho a ekonomického rozvoja, ktorý môže sekundárne oživiť aj ostatné zaostávajúce prvky územia. Čo však bude týmto štartujúcim impulzom?

Cestovný ruch predstavuje významný sociálno-hospodársky fenomén súčasnosti, pričom sa jedná o najdynamickejšie sa rozvíjajúce odvetvie hospodárstva v celosvetovom meradle. Popri tom, cestovný ruch plní najvýznamnejšie hospodárske funkcie, je zdrojom tvorby hodnoty, faktorom zamestnanosti ako aj najväčším tvorcom svetového národného produktu. Sú však jeho účinky dostatočne silné na to, aby sa dokázali popasovať s problémami marginálnych oblastí? Pevne verím, že sila cestovného ruchu ako prierezového odvetvia je dostatočná na to, aby mohla, za splnenia určitých predpokladov, byť hnacím motorom v rozvoji zaostalejších regiónov.

Horný Šariš predstavuje historickú oblasť severovýchodného Slovenska, o ktorom nikto nepochybuje, že patrí už z pohľadu histórie práve do skupiny zaostalejších a teda marginálnych oblastí v rámci Slovenska. Jeho výrazné zaostávanie je výsledkom najmä odľahlosti územia od väčších trhových, priemyselných a teda hospodárskych centier, ktorých vzdialenosť ešte umocňuje aj zlá dopravná prepojenosť územia na hlavné dopravné trasy. Tieto faktory výrazne zosilňujú črty marginálnosti územia, ktoré je chudobné na rozvinutú a diverzifikovanú odvetvovú štruktúru hospodárstva, čo následne odrádza aj potenciálnych investorov. V tomto smere sa ukazuje, že cestovný ruch sa môže stať výrazným impulzom rozvoja celého územia, nakoľko región Horného Šariša ovplyvna nebývalým prírodným, ale aj kultúrno-historickým bohatstvom. V mojej diplomovej práci sa pokúsím postupne predstaviť najdôležitejšie a z pohľadu cestovného ruchu najvýznamnejšie prírodné a kultúrne atrakcie, na ktorých by sa mal zakladať cestovný ruch v regióne, ako aj ich ďalšie využitie, rozšírenie či doplnenie. Popri tom ponúknem taktiež možné návrhy a perspektívy ďalšieho vývoja územia, ako aj problémy, ktoré je nutné odstrániť na vymanenie sa územia spod ťarchy marginálnosti.

# METODIKA PRÁCE

Metodický postup pri spracovávaní diplomovej práce pozostával najmä zo zberu a štúdia príslušnej literatúry venujúcej sa ako teórii marginálnych území tak teórii cestovného ruchu. Ku všetkým témam sme sa snažili vychádzať z čo najnovšej literatúry v snahe zachytenia aktuálneho spoločensko-politického diania a aktuálnych trendov vo všetkých smeroch.

Predovšetkým v oblasti teórie marginálnych oblastí sme nadviazali na aktuálnu publikáciu Džupinová et al. (2008), ktorej zameranie na priestorovú polarizáciu územia Slovenska, v určitých smeroch, spĺňala všetky naše požiadavky. Daná práca predstavuje taktiež súhrn všetkých doterajších prác venovaných štúdiu priestorovej diferenciácie nie len na území Slovenska a nadväzuje tak na doterajšie práce autorov Korec (2005), Gajdoš (2005), Falt'an a Pašiak (2004), či práce Matloviča a Matlovičovej (2005) alebo Rajčáková a Švecová (2004).

V oblasti cestovného ruchu sme taktiež narazili na dostatočne aktuálne informácie v prácach Hamarnehová (2008), Borovský et.al. (2006), Hall (2006), pričom sme ale taktiež čerpali potrebné informácie zo základných prác Mariot (1983) a Lukniš (1985). V orientácii politiky Slovenskej republiky v oblasti cestovného ruchu sme sa opierali o nosné dokumenty vlády Slovenskej republiky ako Koncepcia územného rozvoja Slovenska, Národný strategický referenčný rámec Slovenska, Regionalizácia cestovného ruchu, Národná stratégia trvalo udržateľného rozvoja Slovenskej republiky a Nová stratégia rozvoja cestovného ruchu Slovenska na roky 2007 – 2013. Podporu rozvoja cestovného ruchu z fondov Európskej únie sme študovali z príslušných rozhodnutí Európskej komisie, ktorá ich pravidelne uverejňuje na svojich internetových stránkach, ale taktiež na stránkach príslušných slovenských ministerstiev.

Pri charakterizovaní samotného regiónu Horný Šariš sme na druhej strane vychádzali z monografií samotných miest, ako aj informácií získaných prostredníctvom rôznych encyklopédií miest a obcí Slovenska publikovaných po roku 1989. Čo sa týka charakteristiky daného územia z hľadiska cestovného ruchu, veľmi nám pomohli práce vytvorené regionálnou rozvojovou agentúrou Svidník, ktoré nám pri osobnom stretnutí poskytol jej riaditeľ p. Ing. Miron Mikita, čím by som sa mu touto cestou chcel čo najsrdečnejšie poďakovať. Práve tieto dokumenty tvorili základný

kameň pri tvorbe nosných častí diplomovej práce a tvorili taktiež východiská pre tvorbu potenciálnych perspektív ďalšieho rozvoja územia Horný Šariš.

V globále sme pri tvorbe tejto práce disponovali mimoriadne širokým spektrom literatúry, čo samozrejme značne rozšírilo obsah práce, ale taktiež podstatne skomplikovalo výber dôležitých myšlienok jednotlivých autorov. Po ukončení štúdia potrebnej literatúry sme sa zamerali na jej zhrnutie a zovšeobecnenie. V tomto smere sa naša práca zamerala predovšetkým na celkovú vybavenosť územia vo vzťahu k cestovnému ruchu, pričom sme sa z tohto pohľadu snažili porovnať jednotlivé časti daného územia, najmä čo sa týka materiálno-technickej základne. Popri tom sme sa snažili ku každej študovanej časti pripojiť vlastný názor a stanovisko, ako aj odporúčanie na ďalší rozvoj územia.

# 1 MARGINÁLNOŠŤ ÚZEMIA

## 1.1 Teoretické pohľady na marginálne územia vo svete

Počiatky vzniku marginálnych oblastí je len veľmi ťažko možné špecifikovať. Vo všeobecnosti sa dajú za začiatok vzniku regionálnych rozdielov považovať už staroveké osídlenia, ktoré si ľudia vybrali predovšetkým kvôli ich polohe, prítomnosti úrodných pôd, vyhovujúcej klíme či blízkosti rieky bohatej na ryby ako zdroj potravy s dostatkom vody pre zavlažovanie. Neskoršie v stredoveku si taktiež králi budovali svoje hrady na strategických pozíciách vzhľadom na dobrú viditeľnosť a ochranu pred nepriateľom. Za počiatok vytvárania novodobých marginálnych oblastí však mnohí považujú nástup priemyselnej revolúcie v Anglicku na konci 18. storočia a s ňou spojený prudký rozmach priemyslu, ktorý naštartoval tvorbu priemyselných podnikov a v nadväznosti na ne aj ťažbu nerastných surovín nevyhnutných pre činnosť parných strojov.

Vymedzenie presnej definície marginálnych území je veľmi zložitá záležitosť, hlavne kvôli obrovskému spektru činiteľov, ktoré so sebou marginálnosť môže prinášať. Môžu to byť napríklad rôzne prírodné bariéry, či človekom vytvorené umelé prekážky alebo sa jedná o regióny s výrazne nepriaznivými sociálnymi a ekonomickými ukazovateľmi. Jednotlivé marginálne územia sa teda navzájom odlišujú charakterom marginálnosti. Tieto aspekty marginálnych území najlepšie vystihuje vo svojej práci Leimgruber (1994), ktorý hovorí o štyroch základných typoch periférnosti a to geometrickej (teda priestorovej), sociálnej, ekonomickej a ekologickej, pričom každú z nich je možné identifikovať pomocou inej skupiny ukazovateľov.

Ešte pred samotným vymedzením definície marginálnosti je potrebné uviesť, že termín „marginálny“ po prvý krát uviedol vo svojej práci Andreoli (1994), ktorý prisúdil marginálnym územím najhoršiu pozíciu, pričom vytvoril postupnosť centrum – periféria – marginála. Sám však priznal, že v našich podmienkach sa takéto územia nevyskytujú a tak podobne ako aj väčšina ostatných autorov považuje marginalitu a periférnosť za synonymá. S týmto názorom sa v našej práci taktiež stotožňujeme a považujeme periférny a marginálny za významovo rovnaké.

Najvšeobecnejšiu a pravdepodobne aj najvýstižnejšiu definíciu marginálnych oblastí podáva Havlíček (2005), podľa ktorého „obecným cieľom vymedzenia periférie je nájdenie oblastí, ktoré nedosahujú určitú úroveň funkčno-priestorového a sociálno-priestorového vzťahu, pričom rôzne aspekty, ktoré periférnosť určujú alebo súbory týchto aspektov, môžu predurčovať rôzne špecifické druhy periférnosti. Medzi hlavné faktory určujúce postavenie územia v priestore jadro - periféria patria predovšetkým vnútorná i vonkajšia poloha a objektívne i subjektívne faktory určujúce vlastnú periférnosť územia“.

Komplexnejší prístup k štúdiu marginálnych území sa začal až na začiatku 20. storočia, kedy ako jeden z prvých autorov Christaller (1933) vo svojej teórii centrálnych miest zdôraznil definíciu jadra respektíve jadier a oblasti nachádzajúce sa medzi týmito jadrami implicitne vykazujú charakter periférie. Pre charakter ich periférnosti označil ako rozhodujúcu vzdialenosť. Ďalšie výskumy pokračovali počas druhej svetovej vojny a po jej ukončení, kedy sa najmä ekonómovia (Myrdal 1957, Hirschmann 1958, Perroux 1958) snažili riešiť problémy regionálnych disparít, či problematiku kumulatívnych príčin a nerovnomerného rozvoja ekonomík.

Teóriou jadro - periféria sa výrazne zaoberal aj Friedmann (1966), ktorý centrálnym regiónom prisúdil vysokú mieru autonómie, schopnosť vytvárať inovácie a zachytiť hlavné impulzy vývoja. Naopak perifériu definuje ako oblasť, ktorá tieto zmeny nezachytila. Definoval taktiež aj konkrétne mechanizmy, pomocou ktorých dochádza k ďalšiemu posilňovaniu dominancie jadra ako sú efekt dominancie, efekt väzieb, psychologický efekt, modernizačný efekt a výrobný efekt. Dopad všetkých týchto efektov vytvára napätie medzi jadrom a perifériou, ktorý odporúča riešiť decentralizáciou moci z jadra do periférie, vytvorením lokálnych ekonomických štruktúr, disperziou ekonomických aktivít a priestorovou integráciou a s tým súvisiace znižovanie rozdielov medzi regiónmi.

Wallerstein (1979) doplnil svoju teóriu ekonomickej polarizácie priestoru o prechodné územie „semiperifériu“, čím narušil polaritu a vytvoril kontinuálny pohľad na túto problematiku. Následne ho doplnili Schuler a Nef (1983), ktorí tvrdili, že centrum a periféria nie sú priestorovo oddelené, ale sa mení iba miera centrality. Na druhej strane sa Gottmann (1980) zamerával predovšetkým na vzťah polohy a politickej podmienenosti a fenomén periférnosti determinoval fyzickogeografickými

podmienkami, historickým vývojom, politickou organizáciou a silou ekonomických funkcií.

Reynaud (1981) spája sociálne usporiadanie s priestorovým modelom centrum - periféria, pričom hovorí, že periférnosť (centralita) je ovplyvnená predovšetkým ľudským kapitálom a nie vnútornými podmienkami, pričom zdôrazňuje prechody rôznych typov medzi jadrom a perifériou.

Heintl (1998) zase považuje centrum a perifériu za dichotomické, prípadne čiastočne sa prekrývajúce pojmy, ktoré sú zakotvené v myslení a predstavách subjektov (aktérov). Podobne aj Leimgruber (1998) prisudzuje hlavný význam ľudským rozhodnutiam, založených na subjektívnych záujmoch a hodnotách. Rozlišuje sekulárne (racionálne) hodnoty s dôrazom na kvantitu a sakrálne (iracionálne) s dôrazom na kvalitu. Taktiež si ale uvedomuje, že aj tu sa jedná o kontinuum. Vo svojej predchádzajúcej práci Leimgruber (1994) upozorňuje, že v rámci geometrickej periférnosti sú najbližšie práce rozvíjajúce lokalizačnú teóriu, napríklad Thünenov model izolovaného štátu alebo Christallerova teória centrálnych miest. Podľa neho však väčšina výskumných prác sa vyznačuje vysokým stupňom ekonomického a sociálneho prístupu a len v menšej miere ekologickým, čo predstavuje akýsi prechod od priestorového chápania k nepriestorovému chápaniu periférnosti.

Podľa Hamplovej teórie hierarchie reality (1998) sa zdôrazňuje vytváranie stále nových nositeľov diferenciácie, zatiaľ čo u vývojovo nižších javov dochádza pomocou difúzných procesov k postupnému poklesu rozdielov medzi regiónmi.

Vedeckými prístupmi zaoberajúcimi sa subjektívnou i objektívnou realitou smerujúcou k nájdeniu definície, klasifikácie a vymedzení periférnych oblastí sa zaoberal aj Schmidt (1998), ktorý vnímal perifériu ako územie nedostatočne integrované v danom čase a mieste dominujúcich štruktúr, procesov a systémov. Podobne i Andreoli (1989) si na globálnej úrovni všima oblasti, ktorým sa nepodarila integrácia do globálneho systému, s ktorým nemajú žiadne väzby a interakcie a takéto územia nazýva marginálnymi oblasťami, čím vytvára, ako sme už spomínali v úvode, kontinuum typu „centrálne-periférne-marginálne“. Podľa samotného autora sa však takéto územia v našich podmienkach ani nevyskytujú, preto väčšina autorov považuje termíny periférnosť a marginálnosť za synonymá. Vo svojej neskoršej práci Andreoli (1994) upúšťa od hľadania definície periférnosti, a pomocou analýzy hlavného komponentu a korelačnej analýzy sa pokúša nájsť najvýstižnejšie vlastnosti

marginálnych území, ktoré sformuloval do štyroch základných charakteristík: 1. vzdialenosť od provinčného administratívneho centra, 2. horský alebo kopcovitý terén, 3. „krehká“ ekonomika založená na poľnohospodárstve a remeselnej výrobe, 4. veľmi nízka úroveň vzdelanosti.

Isté náznaky oživenia priestorového prístupu k periférnosti priniesli autori zaoberajúci sa problematikou mierky a to predovšetkým Delgado-Craividão (1994) vo svojom článku s názvom "Portugalsko – marginálna krajina v Európskom spoločenstve alebo európska krajina s marginálnymi regiónmi?" alebo Scott (1994) jednak vo svojej analýze následkov austrálskych ekonomických reforiem, a následne (1998) upozorňuje na Tzamariasovu mnohorozmernú kvantitatívnu charakteristiku vysočín a ostrovov Škótska, ktorá poukazuje na vplyv mierky na výsledky analýz výskytu a charakteru periférnosti. Na týchto autorov nadväzuje aj Schmidt (1998), ktorý na základe mierky prisudzuje každému územiu istú pozíciu na stupnici kontinua centrum – periféria, ktorá je závislá na stupni pozorovania a na porovnávacom rámci určenom touto mierkou. Uvádza tiež, že tak ako môžu mať periférne územia svoje centrá, aj centrálna územia môžu mať svoje periférie. Túto úvahu ilustruje prostredníctvom v literatúre často diskutovanej otázky, či je lepšie byť v centre periférie alebo na periférii centra.

Havlíček a Chromý (2001) vo svojom teoretickom koncepte vývoja polarizácie priestoru vo vzťahu jadro - periféria, zohľadňujú v čase diferencovaný vývoj vzťahu centra a periférie, pričom vznik periférnych oblastí chápu ako výsledok nerovnomerného vývoja spoločnosti na území, ktorý je ovplyvnený odlišnými historickými, politickými, ekonomickými, kultúrnymi, sociálnymi a prírodnými podmienkami. Podľa týchto autorov štúdium periférie nemožno izolovať, pretože sa jedná o integrálnu súčasť širšieho vzťahu jadra a jeho zázemia a polarizácia územia nie je podmienená iba ekonomickými aspektmi, ale jedná sa o podmienenosť komplexného charakteru.

## **1.2 Teoretické pohľady na marginálne územia na Slovensku**

Pred samotným vyčlenením marginálnych území na Slovensku a charakterizovaním ich vlastností je potrebné definovať si marginálnosť z hľadiska našich autorov ako aj všetky problémy s ňou spojené. Veľmi jasnú a presnú definíciu



podáva Gajdoš (2005), ktorý vníma marginálne oblasti ako „regióny, kde sa kumulujú problémy ekonomické s problémami sociálnymi, s kvalitou ľudských zdrojov, s infraštruktúrnou vybavenosťou, komunikačnou a informačnou napojenosťou, ktoré v podmienkach trhu nie sú atraktívne a konkurencie schopné. Charakterizuje ich nerovnomerný hospodársky i sociálny rozvoj, zhoršovanie demografickej, vzdelanostnej štruktúry obyvateľov, čím sa znižuje kvalita ich ľudského potenciálu, rastie tu počet dlhodobo nezamestnaných a sociálne odkázaných obyvateľov.“ Ako vyplýva z Gajdošovej definície, tak marginálnosť postihuje dané územie z komplexného hľadiska a prejavuje sa na všetkých úrovniach spoločenského života.

Rozvrstvenie územia a jeho rozdelenie na jadro (centrum) a perifériu v našich podmienkach vždy existovalo a existovať aj bude. Tieto rozdiely spočívajú podľa Matloviča a Matlovičovej (2005) najmä „v stupni sociálno – ekonomického rozvoja regiónov, ktoré sú dôsledkom jeho nerovnomernosti“, či ako poznamenal Nižňanský (2006) sú výsledkom „historického, kultúrneho, politického a geografického vývoja, ale aj miery industrializácie a urbanizácie Slovenska, ekonomického a demografického vývoja, mentality a vzdelanostnej štruktúry“. Prehlbovaniu regionálnych rozdielov nezabránilo ani obdobie socializmu, počas ktorého prichádzalo k silnej nivelizačnej politike štátu, ktorá u nás tieto regionálne a lokálne disparity silno potláčala. Napriek nízkym regionálnym disparitám, ktoré sa prezentovali najmä po roku 1989, sa počas nástupu a hlavne počas samotného priebehu transformačného obdobia ukázalo, aký skutočne vážny problém predstavujú regionálne disparity na území Slovenska. Ako poznamenali Falt'an a Pašiak (2004) tak „regionálne disparity sú prejavom a dôsledkom transformačných zmien v oblasti makro a mikroekonomiky“.

Podľa týchto tvrdení je zjavné, že väčšina autorov považuje vznik periférnych regiónov a ich vývoj za nežiaduci či negatívny jav v spoločnosti. Vytváranie regionálnych rozdielov však môže na druhej strane i stimulovať a podporovať sociálnu a geografickú mobilitu obyvateľstva (Blažek 1996). Podobne i Sloboda (2006) považuje regionálne rozdiely za úplne prirodzené. Podľa neho „rozdiely medzi regiónmi z dlhodobého hľadiska sú chápané ako prirodzené, dané odlišnými podmienkami a regionálnymi osobitosťami rôzneho pôvodu. Zdôrazňujú sa skôr pozitíva, ktoré rozdiely medzi regiónmi prinášajú, najmä prostredníctvom špecializácie, decentralizácie a väčšej plurality názorov a prístupov k riešeniu problémov v regiónoch.“ Je teda nemysliteľné v blízkom časovom horizonte odstrániť regionálne rozdiely, ktoré sa

formovali na území po dlhú dobu. Bolo by to snáď možné iba prostredníctvom silnej nivelizačnej politiky a umelých zásahov do prirodzeného konkurenčného prostredia, no i v takom prípade by došlo iba k ich zmenšeniu a nie odstráneniu.

Spočiatku sa problému regionálnych disparít venovalo, aj to iba okrajovo, len zopár autorov. Dôvodom tohto nezájmu môže byť hneď niekoľko: a.) neexistencia výrazných regionálnych rozdielov na území Slovenska koncom 80. Rokov, b.) potreba sústredenia sa na riešenie najvýznamnejších problémov a to transformáciu ekonomiky ako celku a jej jednotlivých celkov a taktiež transformáciou spoločnosti a politického systému, c.) orientácia štúdiá na výskum teoretických otázok vývoja geografického systému. Reakciou však na zvýšenie územných disparít bolo aj následné zvýšenie záujmu zo strany samotných vedcov o jej výskum, v počiatkoch najmä u sociológov, ktorí skúmali predovšetkým jednu rovinu periférnosti a síce sociálnu (Gajdoš, 1993; Falt'an, Gajdoš, Pašiak, 1995). To znamenalo aj výrazný posun vo výskume priestorových (horizontálnych) rozdielov k výskumu sociálnych a ekonomických rozdielov vo vnútri spoločnosti (vertikálna stratifikácia).

### **1.3 Aspekty marginálnych území Slovenska**

Ako už bolo spomínané, na území Slovenska sa problematike periférnosti doposiaľ najviac venovali najmä autori na poli sociológie (Falt'an et al. 1995, Gajdoš 2000), ktorí sa pri vymedzovaní marginálnych oblastí orientovali predovšetkým na základe sociálnych ukazovateľov a v menšej miere sa orientovali ekonomickými či priestorovými faktormi. Následne objekt svojho štúdia, sociálnu marginalitu, chápu ako multidimenzionálnu problémovosť, v ktorej vyčleňujú šesť základných dimenzií: socio-demografickú, sociálno-ekonomickú, civilizačno-infraštruktúrnú, etnicko-kultúrnu, samosprávnu a organizačnú, a sociálno-priestorovú. V rámci sociálno – priestorovej zdôrazňujú , že „priestorové rozloženie marginality na vnútroregionálnej úrovni je situované hlavne do dedinských sídiel ... , ktoré sú lokalizované najmä na hraniciach regiónu“ (Falt'an et al. 1995). Na základe tejto úvahy následne za marginálne územia na úrovni regiónov označujú tie, ktoré sú charakteristické rozdrobenou sídelnou štruktúrou s výraznou prevahou menších obcí do 1000 obyvateľov, s nízkou mierou urbanizovanosti a nízkou populačnou centralitou regionálnych centier.

V posledných rokoch však stúpa záujem o výskum periférnosti aj z iných aspektov ako len sociálnej, a to predovšetkým z dôvodu nárastu rozmerov regionálnych rozdielov v transformačnom procese a z presvedčenia autorov, že na začiatku 21. storočia prišlo k finalizácii prvej etapy transformácie. Príkladom sú práce mnohých autorov ako V. Benč (2002), J. Kling (2002), J. Pašiak a kol. (2002), P. Gajdoš (2002), E. Rajčáková, A. Švecová (2002), či napríklad Spišiakove (1999b, 2000) príspevky interpretujúce marginálnosť z hľadiska lokalizačných predpokladov poľnohospodárskej výroby. Ďalším príspevkom zaoberajúcim sa periférnosťou sú Hurbánkove (2004) teoreticko – metodologické poznámky k vymedzeniu vidieka ako periférie systému, v ktorých autor poukazuje na najväčšie problémy vo vymedzení pojmu vidiek, najmä kvôli rozmanitosti definícií vidieka v geografii sídel a rurálnej geografii. Ďalším problémom podľa autora je oblasť silnejúceho politického náboja v súvislosti s dynamickým vývojom spoločnosti a ekonomiky počas transformácie, ako aj s prílevom zahraničných investícií a prostriedkov najmä z Európskej únie, ktorá tvorí významnú časť politiky realizácie rozvoja vidieka na Slovensku.

Významným limitujúcim aspektom v rozvoji regiónu je prítomnosť určitej bariéry, ktorá znemožňuje rýchlejší rozvoj danej oblasti vo všetkých smeroch. Takouto bariérou môžu byť napríklad prírodné prekážky ako pohoria či vodné toky, ale i umelé prekážky ako štátne hranice. Práve vzťahom marginálnosti k prihraničným oblastiam sa venuje Halás (2005), ktorý na základe teoretických poznatkov dospel k záveru, že na posun k periférnosti a naopak, vplývajú v prihraničných regiónoch dva dominantné faktory a to stupeň priepustnosti (bariérovosti) hranice a veľkostná štruktúra spolu s priestorovým rozložením regionálnych centier z oboch strán hranice. V prvom faktore poukazuje na možnú obmedzenosť priestorového rozvoja regiónu v prípade uzavretosti hranice, aj napriek tomu, že súčasná politika Európskej únie napomáha k odstraňovaniu hraníc medzi členskými krajinami, no vonkajšie bariérne hranice zostávajú aj naďalej. Na strane druhej však otvorenosť hranice môže regiónu priniesť strategický význam vo forme kontaktného územia s najlepšimi predpokladmi čerpania ekonomicky výhodných prvkov z prostredia a s možnosťou vyformovania sa na jadrové územie na vyššej ako celoštátnej úrovni. Druhým faktorom vysvetľuje, že sídelný systém jednotlivých štátov oddelených hranicami na seba nenadväzuje, čo spôsobuje nemalé problémy ako napríklad nižšiu kvalitu komunikačného prepojenia obcí z oboch strán hranice, vyššie riziko nedostupnosti regionálnych centier vyšších hierarchických kategórií v porovnaní

s obcami vo vnútri krajiny, riziko nevytvorenia dostatočnej siete regionálnych centier na druhej strane hranice a nakoniec riziko rozvoja obce a formovanie väzieb (dochádzka do zamestnania, obchodom či službami) len v jeden smer geografického priestoru.

Taktiež významnou prácou bola Horňáková (2005) štúdia venovaná problematike marginálnosti z hľadiska dostupnosti siete pravidelnej diaľkovej osobnej dopravy, ale i dostupnosť celkovej dopravnej infraštruktúry na území Slovenska. V tejto práci sa autor venoval porovnávaniu jednotlivých regiónov Slovenska na základe ich vzdialenosti od hlavných dopravných trás, pričom na základe výsledkov určil periférne alebo dopravne marginálne regióny, ktoré dosahujú najväčšie vzdialenosti od dopravnej infraštruktúry. Jedná sa teda o regióny, ktoré sú úplne oddelené od diaľničných ciest a ciest 1. triedy, od hlavných pan - Európskych multimodálnych koridorov, či dokonca od špecifickej potrubnej dopravy. Príčiny tejto marginality prisúdil jednak historickému vývoju na týchto územiach, a jednak zlej socialistickej industrializácii a urbanizácii. Riešeniami, ktoré by mali zlepšiť dopravnú situáciu týchto regiónov, by mala byť urýchlená výstavba diaľnic, rýchlostných ciest a iných expresných dopravných sietí. V tejto súvislosti poukazuje na nízky záujem investorov o tieto lokality práve kvôli zlej dopravnej infraštruktúre, ktorá im nezabezpečuje garancie rentability a navrátenia investícií. Preto vkladá nástroje na odstránenie týchto problémov predovšetkým do rúk štátnej moci.

## **1.4 Príčiny vzniku marginálnych oblastí na Slovensku**

Podobne ako sa vyvíjali a menili pohľady autorov na regionálne disparity a ich štúdium, tak sa aj jednotlivé marginálne územia postupne formovali. Z toho vyplýva, že existuje množstvo faktorov ovplyvňujúcich vznik marginálnych území nie len na našom území. Opäť môžeme tieto faktory rozdeliť do dvoch hlavných príčin, ktoré na seba navzájom pôsobia a nadväzujú. Jedná sa predovšetkým o faktory prírodné a socio-ekonomické (lokalizačné).

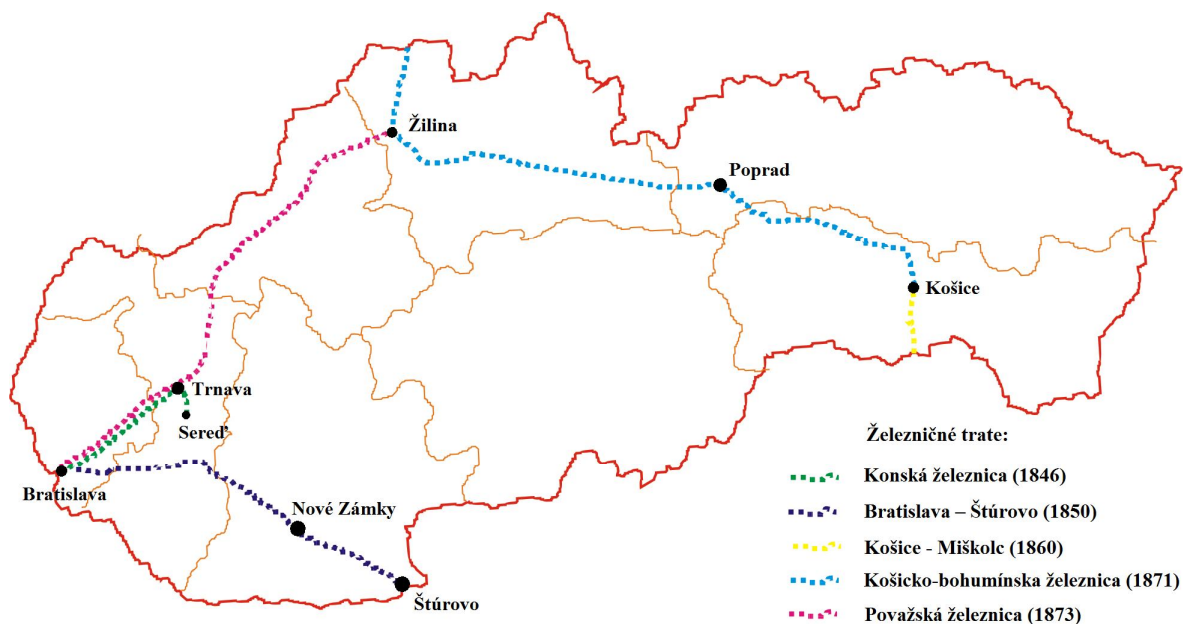
Prírodné pomery najlepšie charakterizuje Lukniš (1985) vo svojom Regionálnom členení Slovenska z hľadiska jeho racionálneho rozvoja, v ktorom zdôraznil rozloženie územia SR na dvoch protikladných geomorfologických útvaroch. Až 70% rozlohy Slovenska zaberá zložitá klenba Západných Karpát a zvyšok prevažne

južného územia zaberá Panónska panva. Samotný pretiahnutý tvar územia v smere západ – východ zosilnený faktom, že v tomto „karpatskom“ smere sa tiahne hlavná, riečnymi dolinami neprerušená, horská os, ktorá predstavuje významnú komunikačnú bariéru medzi severom a juhom, nie len z hľadiska prírodných podmienok, ale i z hľadiska izolovanosti ekonomického, dopravného, sociálneho a kultúrneho vývoja.

Pri hľadaní socio-ekonomických príčin vzniku marginálnych oblastí sa najprv musíme pozrieť na historický vývoj, ktorý prebiehal na našom území. Je to veľmi dôležité najmä z dôvodu, že „pochopenie súčasných dramatických zmien spoločenského vývoja a korešpondujúcich transformačných procesov nie je možné bez poznania dlhodobých vývojových tendencií“ (Hampl 1999). Práve toto poznanie nám umožňuje vysvetliť súčasné procesy a zmeny, čím nám poskytuje možné alternatívy ich nasledovného kontinuálneho vývoja. Stotožníme sa s autormi (Bašovský, Divinský 1991), ktorí považujú druhú polovicu 19. storočia za začiatok modernej urbanizácie a s tým spojeného moderného rozvoja priemyslu na Slovensku, na základe ktorých sa začala formovať aj súčasná regionálna štruktúra na našom území. Druhú etapu urbanizácie a vývoja priemyslu umiestňujú do obdobia medzi dvomi svetovými vojnami r. 1918-1939, treťou označujú socialistické obdobie medzi rokmi 1938-1989 a za záverečnú etapu modernej urbanizácie považujú obdobie od roku 1989 až do súčasnosti.

Najvýznamnejšou udalosťou, ktorá odštartovala rozvoj priemyslu a a s tým aj urbanizácie, bolo Rakúsko-Uhorské vyrovnanie v roku 1867, po ktorom začala uhorská vláda s dôslednejšou politikou hospodárskeho rozvoja, ktorá mala za dôsledok začatie intenzívneho budovania železničnej siete. Aj keď už v roku 1846 začala prevádzka na konskej železnici na trase Bratislava – Trnava – Sereď, v roku 1850 na železnici Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo a v roku 1860 na trase Miškolc – Košice, tak výrazný nadregionálny význam z hľadiska priestorovému rozširovania železníc malo až sprevádzkovanie Košicko-bohumínskej železnice v roku 1871, ktorá spájala Košice, Kysak, Margecany, Spišskú Novú Ves, Poprad, Ružomberok, Vrútky, Žilinu a Čadcu s Bohumínom na Morave. Táto trasa sa sformovala do súčasnej podoby v roku 1873, kedy sa na ňu napojila Považská železnica z Bratislavy cez Trnavu, Piešťany, Trenčín, Púchov a Považskú Bystricu do Žiliny.

### Mapa č.1: Budovanie železníc v období Rakúsko-Uhorského vyrovnania



Zdroj: Horňák (2005), upravené autorom

Ako je evidentné z mapy č.1 a rozmiestnenia železničnej siete na konci 19. storočia, už v tomto období vznikli oblasti, ktoré neboli ovplyvnené industrializačnými procesmi vôbec alebo len okrajovo, nerealizovali sa tu žiadne väčšie investície, čo spôsobilo nižšiu životnú úroveň obyvateľov. Už v tomto období sa vyformovali hlavné faktory lokalizácie priemyslu, ktorými boli najmä poloha v blízkosti centrálnych častí monarchie a výhodná poloha z hľadiska dopravy. V tomto smere bol rozvoj oblastí Oravy, severného Spiša, Šariša, Zemplína, Gemera, Hontu a Novohradu značne obmedzený, pričom oblasti Bratislavy a celého západného Slovenska sa dynamicky rozvíjali. V druhej priemyselnej etape nastalo ako napísal Jaura (1988), ale aj iní autori, obdobie stagnácie hospodárskeho rozvoja, aj keď sa tu prejavovali určité odlišnosti v rozvoji regiónov, no ich problémy boli druhoradé, keďže štát ešte nedospel do štádia, kedy by mohol upriamiť svoju pozornosť na problémy jednotlivých regiónov, pretože sa sústredil na dosiahnutie čo najlepších ekonomických výsledkov. Napriek tejto snahe Slovensko stále výrazne ekonomicky zaostávalo za Českom. Akýsi posun nastal tesne po druhej svetovej vojne v rokoch 1945-1948, kedy sa pristúpilo k premiestňovaniu časti priemyslu z českého pohraničia na územie Slovenska, no opäť do už rozvinutých oblastí. Stalo sa tak nakoľko premiestňovacia akcia nemohla čakať na vybudovaní novej infraštruktúry a preto bol priemysel presunutý do už existujúcich priemyselných

centier (Korec 2005). Výsledkom bolo opäť zvýšenie rozdielu v úrovni rozvinutosti medzi západom a ostatnými časťami Slovenska najmä na východe a juhu.

Z hľadiska vyrovnávania regionálnych disparít sa tretia etapa vývoja priemyslu v období 1948-1989 dá charakterizovať ako najrazantnejšia, pričom hlavnou prioritou v odstraňovaní hospodárskych rozdielov bola industrializácia. So zmenou politického zriadenia a s nástupom komunistickej strany prišlo totiž ku komplexnej transformácii spoločnosti, regionálnej a sociálnej štruktúry krajiny, ekonomiky, kultúry či psychológie človeka. V prvom rade sa prejavil plán obnovy povojnového národného hospodárstva, znárodnenie priemyslu a pokračovalo premiestňovanie priemyslu z českého pohraničia. Po roku 1960 boli k jednotnému štátnemu plánu regionálneho vývoja pridané aj plány rozvoja vybraných mestských aglomerácií a pohraničných oblastí, v ktorých sa kládol dôraz na umiestňovanie investícií do miest strednej veľkostnej kategórie, ktoré predstavovali hlavné jadrá regiónov. Začali sa sem lokalizovať nové obrovské priemyselné závody, ktoré zväčša tvorili všetok priemysel v danom meste a zároveň sa stali bázou rozvoja týchto miest. Napomáhali k rastu počtu obyvateľov a teda urbanizácii týchto miest, k industrializácii a prudkému zvyšovaniu rastu priemyslu, čo malo za následok postupné vyrovnávanie hospodárskej úrovne s Českom. V globále však tieto zmeny, pre nás v danom čase pozitívne, počas transformačného obdobia viedli ešte k výraznejšiemu nárastu regionálnych disparít. Predstavovali súbor negatív najmä čo sa týka zlej odvetvovej štruktúry priemyslu, netransparentnosti cien výrobkov a zlej konkurencieschopnosti, nízkej úrovne sofistikovanej produkcie, nekvalifikovaného rozmiestnenia priemyslu najmä z hľadiska porovnania potenciálu územia a požiadaviek priemyslu, či dochádzky do zamestnania, vytvorenia veľkých priemyselných podnikov vlastnených štátom s centrálnym riadením a v neposlednom rade vážne zásahy do životného prostredia, ktoré sa podpísali pod zníženie strednej dĺžky života na konci 80. rokov.

## **1.5 Marginálne územia v transformačnom procese**

Podobne dôležitý, z hľadiska vyčlenenia marginálnych území, ako historický vývoj územia Slovenska je aj vývoj v transformačnom procese, teda v čase prechodu z totalitného režimu na demokratickú formu zriadenia s prevládajúcim trhovým

hospodárstvom. Práve toto obdobie ukázalo skutočné rozdiely v stupni vývoja jednotlivých regiónov v zmysle Hamplovho (2001a) tvrdenia: „Všeobecne platí, že každá radikálna zmena (transformácia podobne ako ekonomický boom) vyvoláva, resp. k svojej realizácii potrebuje, aspoň dočasne, prenikavé zvýšenie diferenciácie. Špecificky to platí pre post-totalitné štáty, kde nivelizácia regionálnych pomerov dosiahla za socializmu neobyčajnej (aj neprirodzenej) výšky, takže určitý nárast rozdielov medzi regiónmi po roku 1989 bol nie len ekonomicky nevyhnutný, ale aj sociálne prijateľný.“

Pre komplexné zhodnotenie daného prechodu sa opierame o štúdiu Korca (2005), v ktorej autor zhodnotil desať najvýraznejších faktorov podmieňujúcich diferencovaný regionálny rozvoj Slovenska po roku 1989:

### **1.5.1 Primárny potenciál územia Slovenska**

Za primárny potenciál v zmysle práce Lukniša (1985) považuje polohový a prírodný potenciál. Väčšina geografov priznáva určitý vplyv primárneho potenciálu na regionálny rozvoj daného územia a teda aj na vývoj regionálnych rozdielov. Tento vplyv sa prejavuje hlavne z hľadiska lokalizácie územia napríklad západné Slovensko má veľmi dobrú polohu k Maďarsku a Rakúsku, významná je jeho pozícia na splavnom Dunaji, či má výborné dopravné spojenie s Českou republikou. Na opačnej strane má východná časť územia odľahlú polohu od týchto aktívnych oblastí Slovenska, stratila hlavne po rozpade Sovietskeho zväzu, z ktorého sa sem dovážali suroviny a energie, ale zároveň tvoril aj odbytište našich výrobkov. Túto odľahlosť ešte umocňuje aj odľahlosť od západnej Európy znásobená nevyhovujúcim železničným a cestným spojením.

### **1.5.2 Územno-správne členenie štátu**

Takmer všetci autori priznali práve tomuto faktoru významnú úlohu pri regionálnom rozvoji územia. Jeho cieľom by malo byť priestorovo efektívnejšie fungovanie verejnej správy na území daného štátu, pričom „územno-správne členenie sa môže pokladať za priestorovo efektívne, ak v maximálnej miere odzrkadľuje existujúcu regionálnu štruktúru, t.j. ak územno-správne jednotky určitého stupňa tesne



korešpondujú s funkčnými, resp. nodálnymi regiónmi, ktoré sa dajú identifikovať na relevantnej úrovni priestorovej organizácie“ (Bezák 1998). A práve efektívne fungovanie verejnej správy je dôležitým predpokladom dosiahnutia optimálneho regionálneho rozvoja. Národná rada Slovenskej republiky dňa 3. júla 1996 prijala zákon o územnom a správnom usporiadaní Slovenskej republiky a v jeho nadväznosti vyšlo aj nariadenie vlády Slovenskej republiky, v ktorom bolo uverejnené usporiadanie Slovenska na 8 krajov, 79 okresov a 2871 obcí a vojenských obvodov. V porovnaní so starým územno-správnym členením (1960-1990) prišlo predovšetkým k výraznej zmene počtu okresov. Práve okresy sú územno-správne jednotky, v ktorých sa odohráva podstatná časť života všetkých občanov štátu. V rámci toho istého okresu by mala väčšina jeho obyvateľov chodiť aj do zamestnania, či do škôl, za službami alebo v ňom uskutočňovať svoje zábery spojené s oddychom a rekreáciou, resp. s využívaním voľného času všeobecne. Zhodnotenie tohto nového územno-správneho členenia však výstižne zhrnul Bezák (1998), ktorý vo vzťahu k počtu nových krajov, výberu ich administratívnych centier a vymedzeniu krajských hraníc podotkol, že existujú veľmi vážne disproporcie medzi súčasnou regionálnou štruktúrou a novým územno-správnym členením Slovenska a, že princíp priestorovej efektívnosti sa pri tejto reforme systematicky neuplatnil a v mnohých prípadoch sa dokonca ignoroval.

### **1.5.3 Faktor sídelnej hierarchie**

Podľa Hampla (2001a) je možné tento faktor „označiť za najvýznamnejší faktor socioekonomickej územnej diferenciácie ako z pohľadu dosiahnutej úrovne, tak z pohľadu dynamiky vývoja, resp. transformačnej úspešnosti“. Podľa Korca (2005) hlavné mestá štátov a veľké mestá disponujú významným ekonomickým a sociálnym potenciálom. Ich ekonomická báza je diverzifikovaná so silným podielom aktivít terciérneho a kvartérneho sektora. Tieto mestá sú súčasne územno-správnymi centrami vyšších územných celkov a sú pre tieto regióny sprostredkovateľmi so zahraničnými ideami hlavne v oblasti obchodu a podnikania. Majú lepšiu sociálnu a technickú infraštruktúru a priaznivejšiu demografickú (hlavne vzdelanostnú) štruktúru. Z tohto je zrejmé, že veľké mestá a ich regióny majú veľa predností vo vzťahu k úspešnosti transformačného procesu. Európska komisia pre regionálny rozvoj vo svojej správe o ekonomickej a sociálnej kohézii uvádza, že práve absencia práve veľkých miest, ktoré

by boli nositeľmi týchto vlastností, je veľkou prekážkou rozvoja slovenských regiónov. Riešením podľa Bučka (2003) je prenesenie „objektu regionálnej politiky na mestá, centrá regiónov (nie len krajov, ale i centrá prirodzených regiónov Slovenska ako Liptov, Spiš, Gemer, Zemplín, Šariš a iné), ktoré tvoria kostru nie len sídelnej, ale aj regionálnej štruktúry Slovenska a predstavujú ťažiskové body ekonomickej stability a potenciálneho rozvoja jednotlivých regiónov“.

#### **1.5.4 Faktor makropolohovej atraktivity**

Paulov (1992) upozorňuje na fakt, že po roku 1989 získalo Slovensko výbornú polohu v strede Európy nie len z politicko-geografického, ale i z humánno-geografického hľadiska. Oproti Českej republike máme značnú nevýhodu, že susedíme iba s jednou hospodársky vyspelou krajinou, a to s Rakúskom, no práve na tejto hranici sa stretávajú dva metropolitné priestory, priestor Viedne a Bratislavy, ktoré predstavujú obrovský rozvojový potenciál. Práve Paulov (1992) považuje konurbáciu Viedeň - Bratislava za rastové centrum, ktoré môže byť rozhodujúce pre regionálny rozvoj celého Slovenska. Podobné názory predostreli aj Dostál a Hampl (1992), ktorí región Viedeň – Bratislava – Budapešť pasujú za potenciálnu súčasť rozsiahlejšej východoeurópskej geopolitickej zóny, ktorá bude ovplyvňovať, polarizovať celú východnú časť európskeho kontinentu. Vo všeobecnosti sa dá povedať, že regióny, ktoré sa nachádzajú v blízkosti západnej štátnej hranice, majú po roku 1989 lepšie podmienky pre ekonomický a sociálny rozvoj a lepšie podmienky pre úspešné zvládnutie transformačného procesu, ako regióny s východnejšou lokalizáciou.

#### **1.5.5 Faktor charakteru osídlenia**

Už od nástupu prvej etapy modernej urbanizácie sa formovali a koncentrovali centrá hospodárskych aktivít s vyššou hustotou zaľudnenia a aj vyššou hustotou veľkých mestských aglomerácií v kotlinách Severoslovenského koridorového regiónu, čiže územia Považia spolu s regiónom Tatier, Hornej Nitry, Banskej Bystrice spolu so širším zázemím Bratislavy (Trnava, Nitra), ktoré sa charakterizujú odlišným osídlením od ostatného územia Slovenska. Táto oblasť je charakteristická vysokou početnosťou

veľkých mestských aglomerácií a miest nad 50 tisíc obyvateľov, ktoré sú rozmiestnené pomerne rovnomerne. Na druhej strane na východe a juhovýchode krajiny tieto mestá absentujú, okrem Košíc a Prešova, ktoré sa nachádzajú v morfológicky uzavretej Košickej kotline. Progresívne ekonomické aktivity, ktoré si vyžadujú práve koncentráciu obyvateľstva s dostatočne veľkým trhom, napomáhajú úspešne zvládnuť procesy transformácie najmä z hľadiska služieb, obchodu, či finančného sektora (terciérny a kvartérny sektor).

### **1.5.6 Faktor osobitostí demografických štruktúr**

Do tejto časti na našom území patrí predovšetkým problematika rómskeho etnika, ktoré z demografického pohľadu predstavuje populačnú skupinu s mimoriadne osobitými štruktúrami jednotlivých biologických, ekonomických a kultúrnych charakteristík a v porovnaní s ostatnou populáciou Slovenska skupinu s originálnym správaním. Ako poznamenal Podolák (2000) „Rómovia sa vyznačujú výraznou sociálnou izolovanosťou od ostatného obyvateľstva, ktorá je podmienená najmä špecifikami ich kultúry a z nej odvodeného spôsobu života a zároveň z toho vyplývajúcimi problémami pri začleňovaní do spoločenského života, spojeného s celým radom sociálno-patologickej povahy, a to tak na celoštátnej, ako aj regionálnej úrovni“. Táto problematika sa dlho ukrývala a v časoch komunizmu bola priam tabulizovaná. Pri sčítaní ľudu v roku 1991 sa k rómskej menšine hlásilo 75 802 obyvateľov, čo predstavovalo 1,4% obyvateľov Slovenskej republiky. Podľa súpisu mestských a obecných úradov štátnej správy z roku 1989 žilo na Slovensku 253 943 Rómov, čo predstavovalo 4,8% obyvateľstva. Podľa súčasných odhadov žije na našom území okolo pol milióna Rómov, ktorí sú koncentrovaní hlavne na juhovýchodnom, južnom a východnom Slovensku. Riešenie tejto problematiky je nesmierne komplikované, dlhodobé a bude si vyžadovať veľké investície predovšetkým do vzdelania rómskych detí, osvetu a nepochybne aj do materiálneho zabezpečenia a zlepšenia ich bývania.

### **1.5.7 Faktor „veľkej“ dopravnej infraštruktúry**

Tento faktor v sebe zahŕňa prítomnosť nie len diaľnic a rýchlostných komunikácií, ale aj dvojkoľajové elektrifikované železnice, letiská, prístavy a kontajnerové terminály kombinovanej dopravy. Všetky tieto druhy dopravnej infraštruktúry významným spôsobom ovplyvňujú dostupnosť regiónov a majú obrovský význam najmä pre nadregionálne a medzinárodné prepravy, ktoré vplývajú na ekonomický rozvoj regiónov. Za vznik regionálnych disparít na Slovensku po roku 1989 priznávajú všetci bádatelia práve dopravnú prepojenosť, pričom k možnostiam regionálneho rozvoja je všeobecne považovaná dostupnosť regiónu diaľnicou alebo rýchlostnou komunikáciou vo vzťahu k Bratislave, ktorá môže znamenať pre daný región určitý objem prichádzajúcich zahraničných investícií, počet zahraničných účastníkov cestovného ruchu, rozvoj firiem osobitých foriem maloobchodu a služieb, ktoré svojou prítomnosťou následne napomáhajú k znižovaniu miery nezamestnanosti v týchto regiónoch.

### **1.5.8 Faktor historickej marginality – vývoj počtu obyvateľov podľa okresov**

Daný výskum vývoja počtu obyvateľov podľa okresov sa uskutočňoval na základe oficiálnych sčítaní obyvateľstva Slovenska v rokoch 1869, 1921, 1950, 1991, 2001. Aby bolo možné ich vzájomné porovnanie, tak muselo prísť k určitým úpravám obcí jednotlivých okresov, nakoľko rozdelenie okresov bolo z hľadiska územno-správneho členenia v čase rôzne. Z výsledkov je však zreteľné, že územie Slovenska sa z hľadiska počtu obyvateľov za dané časové obdobie vyvíjalo veľmi diferencovane, pričom na tento vývoj vplýval celý rad faktorov. Ako príklad takéhoto faktora uvádzame polohu okresu v rámci štátu, pričom okrajová poloha sa ukázala ako veľmi nevýhodná z hľadiska počtu obyvateľov, podobne ako aj odľahlosť okresov od hlavných dopravných ciest. Ďalším významným faktorom je miera industrializácie, ktorá v mnohých okresoch prekryla negatívne pôsobenie ostatných faktorov, na príklade Oravy, kde v dôsledku silnej industrializácie zaznamenali vysoké prírastky obyvateľstva. V neposlednom rade aj vzťah nového územno-správneho členenia a toho

z rokov 1960-1990 výrazne ovplyvnil vývoj indexov rastu obyvateľstva. Niektoré súčasné okresy predstavovali v minulosti určité zázemie jadier existujúcich okresov a napriek tomu dosiahli veľmi nízke hodnoty indexu rastu. Nové územno-správne členenie Slovenska odkrylo a zväčšilo regionálne rozdiely, pretože ani jeden zo súčasných okresov nepredstavoval v roku 1991 funkčný mestský región.

### **1.5.9 Faktor (nevýhodnej) ekonomickej špecializácie regiónov**

HAMPL (2001a) vo svojej práci hodnotí tento faktor ako tretí najvýznamnejší z hľadiska regionálneho vývoja po roku 1989, i keď sa nedá zovšeobecniť pre celé územie, ale týka sa iba niektorých oblastí. Zlá ekonomická špecializácia postihuje predovšetkým vidiecke oblasti, ktoré boli pred rokom 1989 orientované výhradne na poľnohospodársku výrobu s ekonomikou mesta závislou na jednom alebo dvoch priemyselných závodoch vybudovaných počas socialistickej industrializácie. Tieto poľnohospodárske podniky neboli schopné reagovať na zmenené podmienky počas transformácie a jednoducho zanikli. Podobné problémy nastali aj v oblastiach východoslovenskej priemyselnej základne, ktorá bola priamo závislá na vzťahoch so Sovietskym zväzom, ktorý bol zdrojom nerastných surovín, ale aj odbytišťom danej výroby. „Zmenené podmienky po roku 1989, najmä nakupovanie surovín za trhové ceny a zrušenie zmlúv o odbyte výrobkov na sovietsky trh, spôsobili, že veľa priemyselných závodov skolabovalo.“ (Kling 2002b).

### **1.5.10 Depresnosť priľahlých regiónov susedných štátov**

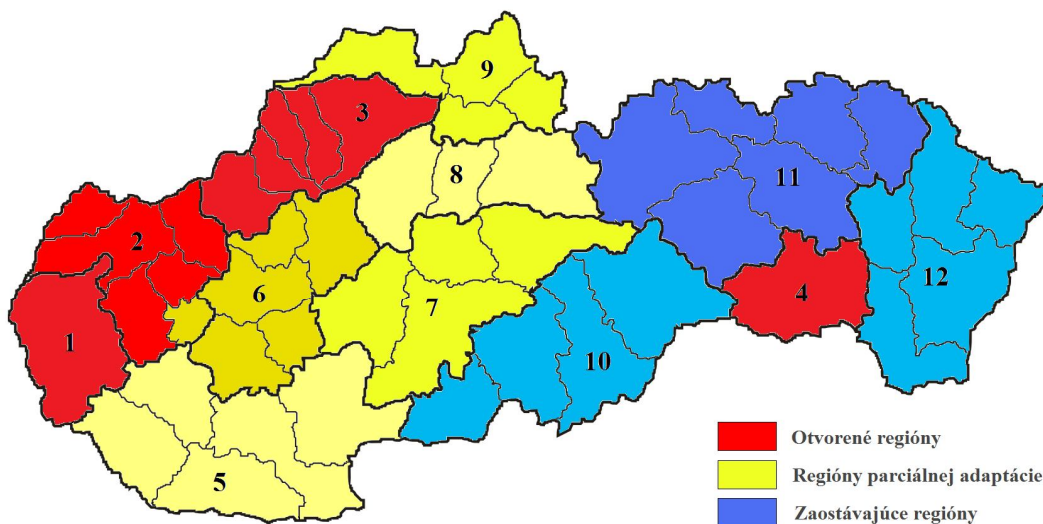
Už počas vstupu Slovenska do Európskej únie hodnotil Vošta (2004) vnútroregionálne rozdiely v prístupujúcich štátoch a upozornil na skutočnosť, že z krajín V4 významne ťažia z polohy v blízkosti západných hraníc regióny v Česku, Maďarsku a na Slovensku. Podobne u nás autori Tomeš, Hampl (1999) zhodne identifikujú ekonomicky najmenej rozvinutú oblasť východného Slovenska susediacu so severovýchodným Maďarskom, Ukrajinou a juhovýchodným Poľskom, ktoré predstavujú taktiež ekonomicky zaostávajúce regióny.

## 1.6 Vyčlenenie marginálnych území na Slovensku

Pre komplexné zhodnotenie regionálnych rozdielov na území Slovenska je veľmi dôležité vyriešenie predovšetkým dvoch základných otázok (Korec 2005). Prvou základnou metodologickou otázkou regionálnej typológie je stanovenie a vymedzenie vhodných územných bázových jednotiek pre analytické a syntetické hodnotenie a druhou základnou otázkou je výber vhodných indikátorov ekonomického a sociálneho rozvoja, ktorý je výrazne obmedzený dostupnosťou štatistických dát na potrebnej úrovni. Čo sa týka riešenia prvej otázky, tak je pochopiteľné, že väčšina autorov uprednostňuje rozdelenie územia na okresy, najmä pre jednoduchý prístup k štatistickým informáciám, avšak ako poukázal Korec (2005) „okresy nie sú najvhodnejšími základnými observačnými jednotkami hlavne z dôvodu, že nie sú vnútorne integrované a nie sú porovnateľné z hľadiska veľkosti (rozlohy a počtu obyvateľov).“ Preto sa autor pri svojich výskumoch regionálnej diferenciácie opiera o funkčné mestské regióny, ktoré predstavujú špecifický typ funkčného regiónu definovaného na základe kritérií týkajúcich sa priestorovej interakcie medzi mestom a jeho okolím. Teda ide o priestorovo súvislé územie, ktoré je relatívne uzavreté vzhľadom na denný pohyb obyvateľov za prácou, vzdelaním, službami, rekreáciou a sociálnymi kontaktmi. V rámci vyriešenia druhej problematickej otázky Korec (2005) použil pri výskume reálnej regionálnej diferenciácie Slovenska blok ôsmich indikátorov ekonomickej a sociálnej úrovne, ktorý bol zostavený na základe rešpektovania všeobecne akceptovaných relevantných ukazovateľov miery evidovanej nezamestnanosti, priemernej mesačnej mzdy zamestnancov, podielu poberateľov dávok v hmotnej núdzi z celkového počtu obyvateľov, podielu podnikateľov – fyzických osôb z ekonomicky aktívnych, podielu súkromných podnikov na počet obyvateľov, podielu zahraničných a medzinárodných podnikov z počtu súkromných podnikov, objemu priamych zahraničných investícií na obyvateľa a hrubého domáceho produktu na obyvateľa. Na základe týchto indikátorov vyčlenil autor regionálnu štruktúru Slovenska na 12 regiónov zložených z jednotlivých funkčných mestských regiónov, ktoré charakterizujú otvorenosť a variabilitu daného územia v transformačnom procese. Aj jeho výskum však potvrdil, že územie Slovenska sa páde socializmu výrazne rozdelilo na bohatý západ a chudobný východ.

## Mapa č.2: Regionálna štruktúra Slovenska

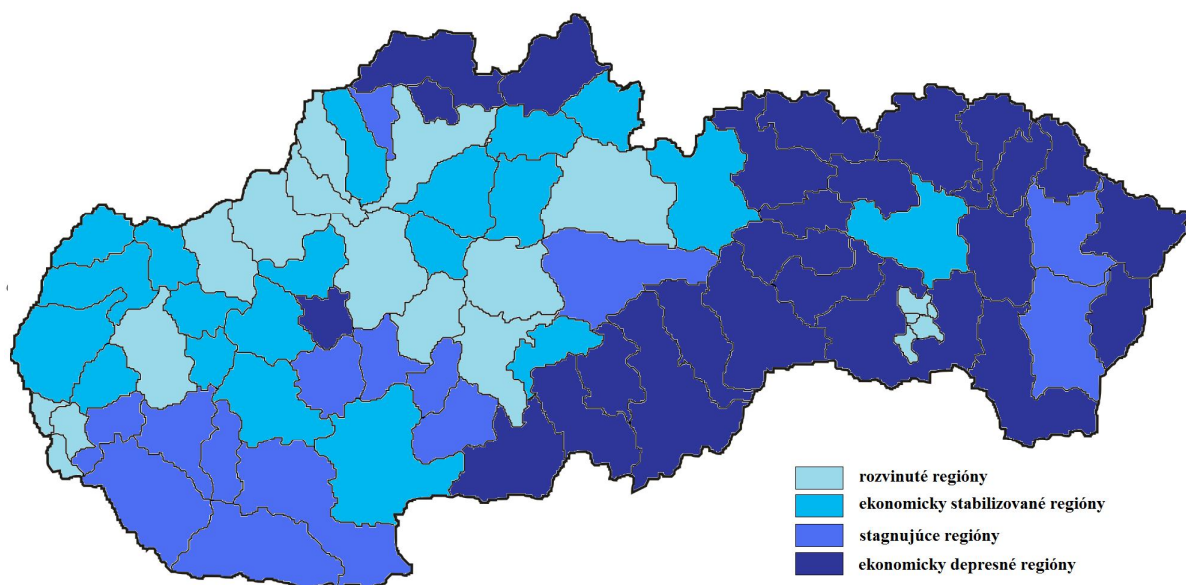
(základné regióny vyčlenené na základe funkčných mestských regiónov: 1 – bratislavský, 2 – trnavský, 3 – stredné Považie, 4 – košický, 5 – podunajský, 6 – nitriansky, 7 – pohronský, 8 – horné Považie, 9 – severozápadné Slovensko, 10 – juh stredného Slovenska, 11 – severovýchodné Slovensko, 12 – východné Slovensko)



Zdroj: Korec (2005)

Podobné rozdelenie okresov Slovenska načrtol vo svojej práci aj Benč (2002), ktorý okresy rozdelil na základe ich socio-ekonomickej výkonnosti, pričom použil vzťah „socio-ekonomická výkonnosť regiónu sa vyjadruje hodnotou vytvoreného HDP na obyvateľa a mierou nezamestnanosti. Je daná objemom výroby a poskytovania služieb, dôchodkovým efektom ekonomických procesov a úrovňou ekonomickej sféry. Číže následne platí, že čím je vyššia socio-ekonomická výkonnosť regiónu, tak tým je vyšší jeho podiel na tvorbe HDP a nižší podiel na počte nezamestnaných v národnom hospodárstve“ (Benč 2002). Z autorovho výskumu vyplýva, že zostava postihnutých regiónov sa výrazne nezmenila od roku 1991, kedy bolo vymedzených 11 problémových okresov. Naopak kritické podľa neho je, že až 39 okresov s celkovým podielom 43% obyvateľov bolo označených ako stagnujúce či depresné. Taktiež vo výsledkoch svojej práce prichádza k záveru rozdelenia územia Slovenska na „prosperujúci severozápad“ a „strádajúci juhovýchod“.

### Mapa č.3: Socioekonomická výkonnosť okresov Slovenska



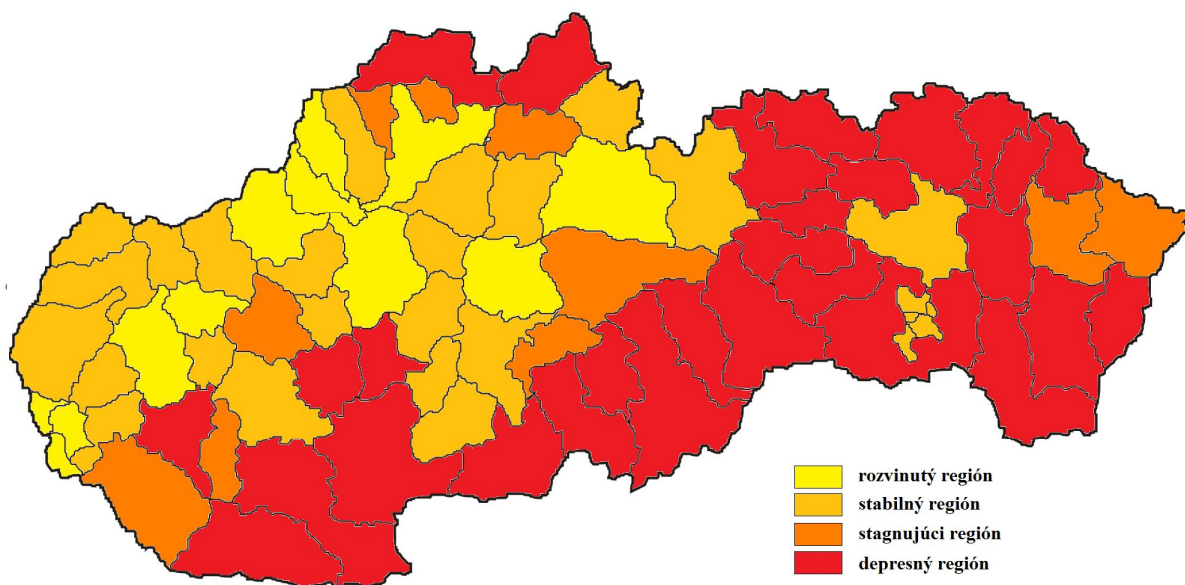
Zdroj: Benč (2002)

Ďalším autorom lokalizácie marginálnych regiónov v Slovenskej republike je J. Pašiak a kol. (2001), ktorý taktiež považuje okresy Juhoslovenskej kotliny a južnej časti Slovenského rudohoria za najzaostávalejšie. Najhoršie sú na tom podľa autora okresy Veľký Krtíš a Poltár, za ktorými nasledujú Rimavská Sobota, Rožňava a Revúca, ktoré charakterizoval ako výrazne alebo značne problematické typy regiónov. Iným súvislým územím s výrazne problematickými typmi regiónov je severovýchod Slovenska a súvislé oblasti bez problémov predstavujú okresy Bratislavského kraja a ich najbližší susedia, spolu s okresmi stredného a horného Považia.

Najideálnejšie alebo najklasickejšie rozdelenie Slovenska z hľadiska socio-ekonomickej typológie regiónov predkladá Gajdoš (2002), ktorý opäť rozdeľuje územie Slovenska na bohatý severovýchod so 40 rozvinutými a stabilnými okresmi a na druhej strane 39 depresnými a stagnujúcimi regiónmi.



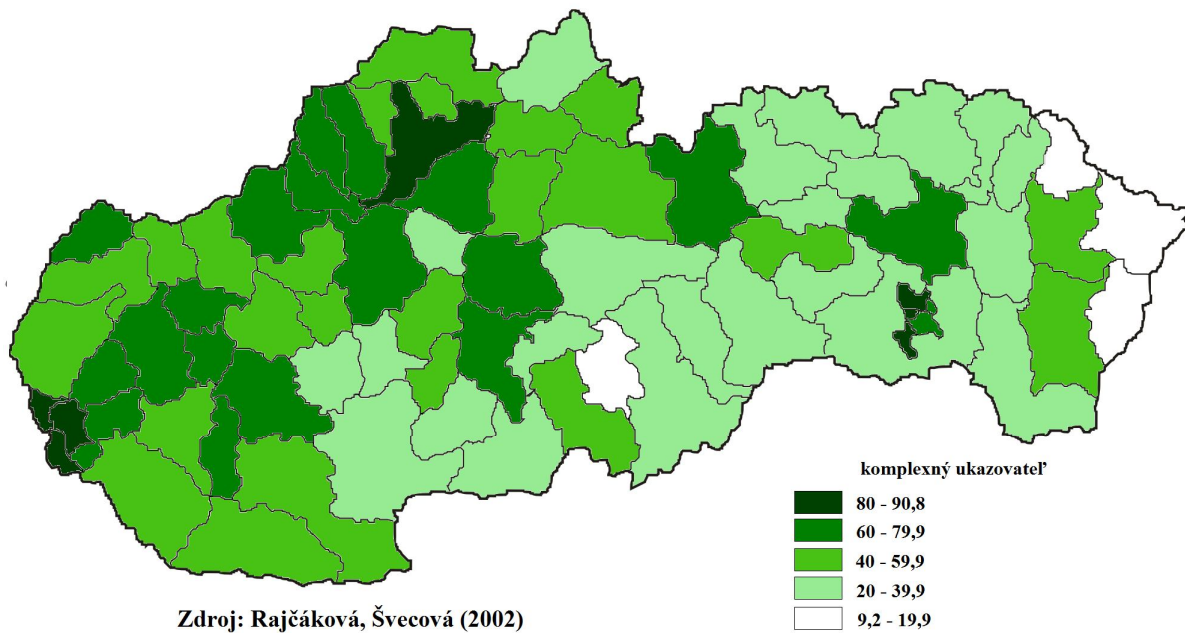
#### Mapa č.4: Socio-ekonomická typológia regiónov Slovenska



Zdroj: Gajdoš (2002)

Spomenieme ešte prácu autoriek Rajčáková, Švecová (2002), ktoré na základe hodnotenia vybraných sociálnych a ekonomických znakov hodnotili jednotlivé okresy Slovenska. Danú ekonomicko-sociálnu stránku hodnotili na základe štyroch parciálnych a jedného komplexného ukazovateľa, ktorý je aritmetickým priemerom daných štyroch parciálnych, pričom tieto parciálne ukazovatele sú ukazovateľ produkčnej výkonnosti, ukazovateľ zamestnanosti obyvateľstva, demografický ukazovateľ, doplnkový ukazovateľ, zohľadňujúci hustotu zaľudnenia, počet pracovníkov v organizáciách so zahraničnou majetkovou účasťou na jedného obyvateľa a progresivity ekonomickej štruktúry. Na základe výsledkov (od 1 po 100 bodov) rozdelili autorky územie Slovenska na päť kategórií vždy v dvadsať bodových intervaloch, pričom prvé dve kategórie dosiahli dobré hodnotenie z pohľadu vybraných sociálnych a ekonomických znakov a posledné dve kategórie dosiahli zlé hodnotenie. Výsledky tejto práce potvrdzujú významnosť faktora sídelnej hierarchie a faktora makropolitohovej atraktivity v regionálnom rozvoji Slovenska po roku 1989.

Mapa č.5: Okresy SR podľa komplexného ukazovateľa ekonomicko-sociálnej úrovne



## 2 TEÓRIA CESTOVNÉHO RUCHU

### 2.1 Definícia cestovného ruchu

Cestovný ruch sa dá vo všeobecnosti pokladať za socioekonomický a priestorový jav, ktorý je objektom záujmu rôznych vied ako ekonómie, sociológie, geografie, medicíny, psychológie, pedagogiky či urbanizmu. Preto aj z pohľadu výskumu cestovného ruchu sa uplatňuje viacsmerový alebo interdisciplinárny prístup (Hamarnehová, 2008). Na základe rôznych prístupov k štúdiu cestovného ruchu sa vytvorili aj rôzne jeho definície. Pre nás geografov azda najvýstižnejšou definíciou cestovného ruchu je práca Mariota (1983), podľa ktorého „cestovný ruch je spoločenskou aktivitou, ktorá podmieňuje premiestňovanie obyvateľstva do častí krajinskej sféry, charakterizovaných interakciami krajinných prvkov, schopnými vyvolať dočasnú zmenu miesta pobytu.“

Podobne ako sa v čase menil a vyvíjal samotný cestovný ruch, tak sa aj menili pohľady na cestovný ruch a jeho definície. Už Černý (1945) rozumel pod pojmom cestovný ruch pohyb a pobyt hostí. Podľa Jülga (1965) „cestovný ruch pozostáva zo súhrnu vzťahov a javov, ktorý vzniká cestovaním a pobytom ľudí bez dočasnej alebo trvalej zárobkovej činnosti“. Obdobne vnímal cestovný ruch aj Sládek (1963), podľa ktorého „cestovný ruch je masový a prevažne i systematicky sa opakujúci jav, v rámci ktorého sa cestujúci na navštívených miestach zdržuje prechodne ako spotrebiteľ. Za návštevníka sa pokladá osoba, ktorá pricestovala na prijímacie miesto cestovného ruchu a ktorá sa tam zdržuje len ako spotrebiteľ na prechodný čas.“ Šprincová (1975) pod cestovným ruchom rozumie „prechodné migrácie zahŕňajúce vo svetovom meradle stamilióny ľudí, ktorí každoročne opúšťajú svoje trvalé bydlisko a navštevujú na kratšiu či dlhšiu dobu iné miesta poprípade oblasti vo svojej vlasti i v zahraničí, aby tu strávili svoj voľný čas“. Kaspar (1971) definoval cestovný ruch a turizmus ako „komplex vzťahov a javov vznikajúcich pri cestách a pobyte osôb, pre ktoré miesto ich pobytu nie je miestom ich stáleho bydliska ani pracoviska“. Vo vymedzení definície cestovného ruchu pokračovala aj Otrubová (1991), podľa ktorej „cestovný ruch v najširšom slova zmysle zahŕňa všetky formy cestovania doma aj v zahraničí za účelom oddychu,

rekreácie, poznávania nového zábavou, kultúrou a športom, pričom pobyt návštevníka sa odráža na hospodárskom živote navštíveného miesta.“

Na základe prác Chadwicka (1994) je možné cestovný ruch chápať „na poli výskumov sociálnych a ekonomických aktivít spojených s jedným alebo viacerými aspektmi dočasného pohybu obyvateľstva z ich materskej oblasti a ich denného pracovného okolia za prácou, oddychom a osobnými záujmami“. Autor charakterizuje cestovný ruch na základe troch znakov a to pohybu obyvateľstva, ekonomického a priemyselného sektoru a širokému systému vzájomných vzťahov obyvateľstva, vrátane ich potrieb cestovania mimo ich prirodzeného okolia a služieb, ktoré sa snažia vyhovieť ich požiadavkám.

Obširnejšiu definíciu cestovného ruchu nastoľujú Burkart a Medlik (1981), ktorí sa pokúsili zhrnúť hlavné charakteristiky spojené s cestovným ruchom: a. cestovný ruch zahŕňa všetky pohyby a zotrvania obyvateľstva v rôznych destináciách, b. v celom cestovnom ruchu sa vyskytujú dva elementy a to cesta do danej destinácie a zotrvanie v nej vrátane rozličných aktivít, c. cesta a zotrvanie sú vykonávané mimo obvyklého domovského miesta účastníkov cestovného ruchu, čiže cestovný ruch zvyšuje aktivity, ktoré sú rozdielne od tých bežných domácich a pracovných, d. presuny do oblastí cestovného ruchu sú dočasné a krátkodobé (pár dní, týždňov, mesiacov) s úmyslom navrátenia sa domov, e. oblasti cestovného ruchu sú navštevované s iným úmyslom ako nadobudnutia stáleho sídla alebo výnosov zo zamestnania. Z uvedených charakteristík vyplýva, že cestovný ruch sa chápe ako oddychová aktivita, ktorá si vyžaduje strávenie potrebného času a peňazí.

Všeobecná definícia cestovného ruchu s univerzálnych použitím bola zostavená na Medzinárodnej konferencii cestovania a cestovného ruchu organizovanou Svetovou organizáciou cestovného ruchu (WTO) v Ottawe 1991, podľa ktorej „cestovný ruch zahŕňa aktivity cestujúceho obyvateľstva mimo jeho každodenného prostredia na špecifický časový úsek, a ktorých hlavným dôvodom cestovania nie je odmena za návštevu daného miesta“. Svetová organizácia cestovného ruchu spolu s Organizáciou spojených národov (UN 1994) taktiež spoločne odporúčajú diferenciáciu medzi návštevníkom, turistom a účastníkom rôznych exkurzií a preto definovali medzinárodných turistov ako „účastníkov navštevujúcich krajinu, ktorá nie je zvyčajná z hľadiska ich pobytu na dobu kratšiu ako jeden rok, ale ktorých hlavným dôvodom návštevy nie je obohatenie sa z tohto pobytu“. Na druhej strane je účastník exkurzie

(napríklad lodnej) definovaný ako „návštevník obývajúcí krajinu, ktorý cestuje v jeden deň na územie, ktoré nie je jeho bežným prostredím na menej ako 24 hodín bez strávenia noci na tomto území a ktorého hlavným dôvodom nie je obohatenie sa z tejto návštevy“.

Na základe rozhodnutia Európskej komisie z roku 1999 a neskôr z roku 2003 sa cestovný ruch definuje ako „činnosť ľudí cestujúcich a zdržiavajúcich sa mimo miesta svojho obvyklého prostredia počas najviac jedného roku s cieľom rekreácie, obchodu alebo iného dôvodu“. Podľa tohto rozhodnutia sa cestovný ruch chápe ako podmnožina cestovania, pokiaľ sa cestovaním v širšom slova zmysle rozumie pohyb z jedného miesta na druhé. Taktiež zahŕňa celosvetový cestovný ruch vo všeobecnom rámci mobility obyvateľstva a v rámci poskytovania služieb zákazníkom. Na základe medzinárodného dohovoru však prišlo k vylúčeniu nedobrovoľných dôvodov ciest ako pobyty v nemocnici a iných zdravotných zariadeniach, ktoré poskytujú lekárom predpísané zdravotné ošetrovanie, pobyty vo väzení, či vykonávanie vojenskej služby. Pre potreby dôkladného oddelovania takýchto prípadov Európska komisia (1999) definovala aj pojmy cestujúci, návštevník turista. Cestujúcim je chápaná každá osoba, ktorá cestuje medzi dvoma alebo viac krajinami alebo medzi dvoma a viac miestami v rámci krajiny pôvodu. Návštevníkom sa zasa rozumie každá osoba, ktorá cestuje na iné miesto, ako je jej obvyklé prostredie, na dobu kratšiu ako 12 mesiacov a ktorej hlavný dôvod je iný ako výkon činnosti odmenene v rámci navštíveného miesta. Treba ešte dodať, že obvyklým prostredím osoby sa rozumie priame okolie jej domova, ako aj pracovisko alebo miesto štúdia a iné často navštevované miesto. Pre lepšie rozlíšenie návštevníkov od ostatných cestujúcich sa používajú tri základné kritériá:

- a) Cesta by sa mala uskutočniť na iné miesto, ako je obvyklé prostredie, čo by vylúčilo miestnu dopravu na krátke vzdialenosti a dochádzanie, t. j. viac-menej pravidelné cesty medzi pracoviskom/miestom štúdia a miestom bydliska.
- b) Pobyt na navštívenom mieste by nemal trvať dlhšie ako 12 po sebe idúcich mesiacov, po uplynutí ktorých by sa návštevník stal osobou s bydliskom na danom mieste (zo štatistického hľadiska).
- c) Hlavný účel návštevy by mal byť iný ako vykonávanie činnosti odmeňovanej v rámci navštíveného miesta, čo by vylúčilo migračné pohyby z pracovných dôvodov.

## 2.2 Vývoj geografie cestovného ruchu

Rozvoj istej formy cestovného ruchu nastal už v období staroveku, kedy však cestovanie nemalo ešte charakter turistiky, pričom služby pre cestovateľov a bádateľov nikto nezabezpečoval. Cestovný ruch v súčasnej podobe sa postupne začal rozvíjať od dôb starého Ríma, kedy sa začali budovať hostince, kúpele a iné zariadenia zabezpečujúce služby obyvateľom. Nosným prvkom cestovného ruchu sa stal na dlhú dobu obchod, ktorý bol spojený s čoraz častejším cestovaním na stále dlhšie vzdialenosti. V stredoveku sa rozvíjal predovšetkým rekreačný cestovný ruch v podaní šľachty, ktorá využívala na ubytovanie vlastné sídla, ktoré mali prevažne charakter oddychu a rozptýlenia v podobe lovu zveri a od 18. storočia aj kúpeľníctva. V 19. a 20. storočí sa cestovný ruch stal charakteristickou črtou strednej sociálnej vrstvy, ktorá za ciele svojho pobytu preferovala prímorské a horské oblasti ako útočiská z mestského prostredia. Obľuba cestovania mala rýchlo za následok vznik prvých turistických združení, rôznych zariadení, a tým aj formovanie uvedomelých zásahov do krajiny v záujme zlepšenia možností využívania voľného času. Rast významu cestovného ruchu prerušila prvá svetová vojna, no po jej ukončení znova nastal obrovský nárast turistov a cestovateľov najmä v Európe. Po druhej svetovej vojne sa cestovný ruch stal najdynamickejšie sa rozvíjajúcim odvetvím svetovej ekonomiky.

Vďaka tomuto obrovskému dynamickému rozvoju cestovného ruchu, bolo nutné sa podrobnejšie venovať tomuto javu z teoretického hľadiska a vyčleniť samostatnú vednú disciplínu, ktorá by komplexne študovala javy spojené s cestovným ruchom. Ako už bolo spomínané, tak geografia cestovného ruchu sa pokladá za interdisciplinárnu, hraničnú a syntetickú vednú disciplínu, ktorá je živou súčasťou geografických vied. Ide taktiež o vedu spoločenskú, nakoľko realizácia a rozmiestnenie cestovného ruchu sú formované spoločensko-ekonomickými skutočnosťami.

Prvé významné práce v oblasti výskumu cestovného ruchu sú predovšetkým práce A. Grunthala (1934), najmä Problémy geografie cestovného ruchu, v ktorej autor podáva súhrnné poznatky o cestovnom ruchu a za hlavné úlohy cestovného ruchu určil jeho rozšírenie na zemskom povrchu, podmienenosť vzhľadom na prírodné podmienky a jeho spätné pôsobenie na krajinu. Ďalším autorom tejto doby bol H. Poser (1939), ktorý sa vo svojej štúdii o Krkonošiach zaujímal viac menej teoretickými otázkami, pričom uviedol činitele, ktoré sa podieľajú na formovaní cestovného ruchu. Takýmito

činiteľmi podľa autora sú rozdiely v charaktere krajiny navštevovaného miesta a miesta trvalého pobytu návštevníka, poloha navštevovaného miesta, vzdialenosť a možnosti dopravného spojenia s priemyselnými a obytnými centrami, počet, hustota, vekové a sociálna kultúra obyvateľstva v okolí navštevovaného miesta, majetkové pomery a veľkosť príjmov obyvateľstva, psychologické podmienky obyvateľstva a propagácia, či vplyvy politických hraníc. Najvýznamnejšou prácou skúmajúcou a definujúcou cestovný ruch ako samostatné vedné odvetvie bola Všeobecná náuka cestovného ruchu od švajčiarskych autorov Hunzikera a Krapfa z roku 1942, v ktorej autori pomenovali cestovný ruch ako súbor javov a vzťahov, ktoré vyplývajú z pobytu na cudzom mieste, pokiaľ cieľom pobytu nie je trvalý pobyt alebo výkon zárobkovej činnosti.

Druhá svetová vojna utlmila a prerušila geografické výskumy v oblasti cestovného ruchu, ktoré však pokračovali po jej skončení vo forme publikovania mnohých prác zväčša monografií regionálneho charakteru. Výrazným impulzom pre rozvoj geografie cestovného ruchu bolo v roku 1972 založenie pracovnej komisie geografie cestovného ruchu na kongrese Medzinárodnej geografickej únie (IGU) v Kanade, ktorej hlavnými cieľmi bolo podporovať štúdium cestovného ruchu, podporovať medzinárodný výskum a spoluprácu, podporovať rôzne diskusie a vedecké publikácie, či zhromažďovať potrebné dáta a usporadúvať rôzne vedecké konferencie a sympóziá. Významnou v tejto oblasti sa stala práca Základy geografie cestovného ruchu poľských geografov J. Warszyńského a A. Jackowského (1978). Na našom území sa prvou ucelenou štúdiou cestovného považuje Geografia cestovného ruchu od Mariota (1983), ktorá komplexne charakterizuje potenciál územia Slovenska z hľadiska cestovného ruchu a jeho jednotlivých aspektov.

### **2.3 Predmet geografie cestovného ruchu**

Predmet štúdia geografie cestovného ruchu je odvodený predovšetkým z jednotlivých definícií cestovného ruchu. Už pri prvom pohľade na predchádzajúce kapitoly je zjavné, že obzor geografie cestovného ruchu je mimoriadne široký a nezahŕňa v sebe len samotný cestovný ruch, ale venuje pozornosť podstatne zložitejším vzťahom určeným vzájomným pôsobením cestovného ruchu s inými prvkami krajinnej sféry. Z toho vyplýva, že v centre pozornosti geografie cestovného ruchu je štúdium priestorových aspektov cestovného ruchu a ich väzby na krajinný

system, čím sa výrazne odlišuje od iných výskumov cestovného ruchu v rámci sociológie, ekonómie a iných vied. Podľa Mariota (1983) „predmetom štúdia geografie cestovného ruchu je výskum teritoriálnych aspektov interakcií medzi cestovným ruchom a krajinou. Cieľom geografických výskumov cestovného ruchu je určiť zákonitosti vývoja týchto interakcií“. Na základe tejto definície a už z vyššie načrtnutých myšlienok vyplýva, že geografia cestovného ruchu:

- Skúma cestovný ruch z pohľadu ekonomických procesov potrebných k zabezpečeniu účasti ľudí na cestovnom ruchu aj z hľadiska účinkov cestovného ruchu v ekonomike štátov, regiónov a aj sveta.
- Hodnotí potenciál územia pre cestovný ruch a vzájomný vzťah cestovného ruchu a životného prostredia, vrátane jeho ochrany.
- Všíma si cestovný ruch z hľadiska väzieb na geografické prostredie, význam tohto prostredia pre rozvoj cestovného ruchu, ako aj vzťahy medzi miestom bydliska a miestami cestovného ruchu.
- Zaoberá sa vzťahom cestovného ruchu k človeku, jeho potrebám, jeho motívom účasti na cestovnom ruchu a oblasti vzťahov medzi ľuďmi ako účastníkmi cestovného ruchu a miestnym obyvateľstvom.

Geografia cestovného ruchu sa taktiež orientuje na:

- Vyhodnocovanie faktorov a podmienok vo všeobecnosti ako aj v konkrétnych podmienkach.
- Analýzu cestovného ruchu ako špecifickej formy migrácie obyvateľstva medzi oblasťami jej vzniku a oblasťami jej uspokojovania vo vnútroštátnej a medzinárodnej mierke.
- Vplyv cestovného ruchu na zmeny v štruktúre a rozmiestnenia hospodárstva.
- Vyhodnocovanie oblastí pre rôzne formy a druhy cestovného ruchu.

(Hamarnehová, 2008).

## **2.4 Členenie cestovného ruchu z hľadiska geografie**

Na bližšie určenie podstaty cestovného ruchu z hľadiska potrieb a cieľov jeho účastníkov nám slúžia jednotlivé formy a druhy cestovného ruchu, ktoré nám zároveň umožňujú lepšie pripraviť produkt a jeho ponúknutie na trhu cieľovej skupine



účastníkov cestovného ruchu. Rozčleňovanie cestovného ruchu na jednotlivé druhy vyjadruje vnútornú motiváciu účastníka resp. ukazuje nám čo daný návštevník chce na danom mieste vidieť a čo ho zaujíma. Na tomto základe sa vyčlenili základné druhy cestovného ruchu ako kúpeľný, kultúrno-poznávací, rekreačný, športový a k nim príslušné doplnkové druhy cestovného ruchu a to profesionálne orientovaný cestovný ruch (kongresy a služobné cesty) a spoločensky orientovaný cestovný ruch a teda oslavy, návštevy známych a podobne.

Typológia jednotlivých foriem cestovného ruchu sa stále viac diverzifikuje pričom využíva rôzne kritériá, na základe ktorých sa môže samotný cestovný ruch rozdeľovať podľa:

- účelu návštevy (napríklad využitie voľného času, dovolenky, kultúrne, športové, zdravotné cesty, návštevy priateľov, konferencie),
- počtu účastníkov (jednotlivci, skupina),
- podľa spôsobu organizácie (organizované, individuálne),
- podľa veku účastníkov (deti, mládež, rodiny, seniori),
- podľa dĺžky pobytu (krátkodobý do 3 dní, dlhodobý viac ako 3 dni, víkendové pobyty, pracovné cesty, či tradičné dovolenkové dlhodobejšie pobyty),
- prevažujúceho miesta pobytu (vidiecke, mestské, prímorské alebo horské),
- podľa ročného obdobia (celoročný, letný, zimný, mimosezónny),
- použitého dopravného prostriedku (automobilom, autobusom, lietadlom, železnicou, loďou),
- podľa spôsobu financovania (s predfinancovaním, s dodatočným financovaním),
- podľa spôsobu ubytovania (hotelový, parahotelový – ubytovanie nehotelového typu ako chaty, campy),
- z hľadiska dynamiky a sociologického hľadiska,
- z pohľadu geografie (domáci, zahraničný a medzinárodný cestovný ruch, ktorého odvodenými formami sú vnútorný, národný a regionálny cestovný ruch).

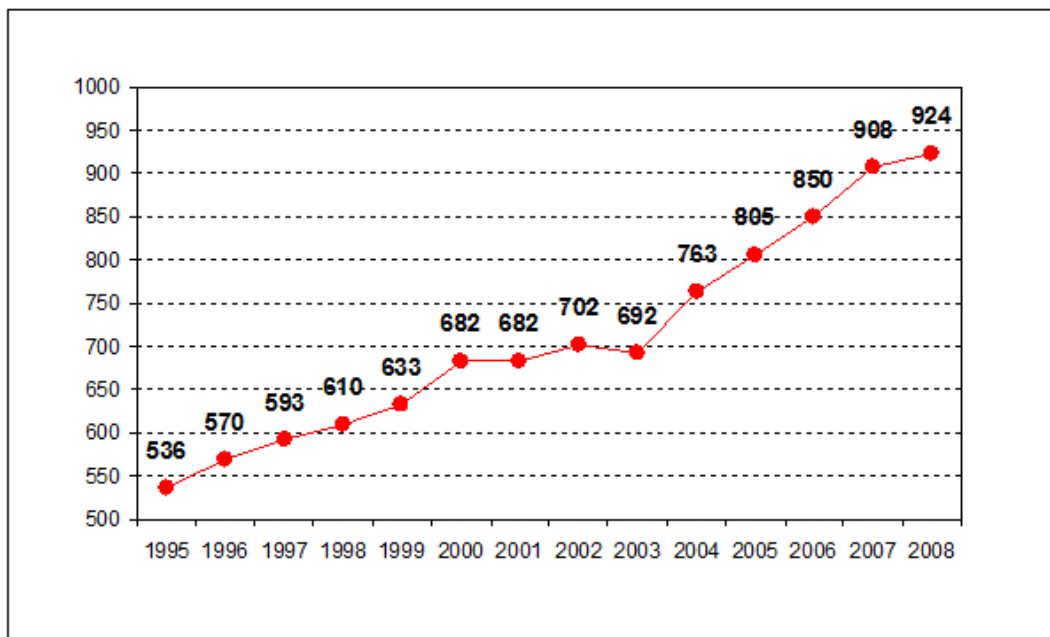
(Hamarnehová, 2008).

Ďalej sa cestovný ruch rozčleňuje na domáci a zahraničný, pričom domáci cestovný ruch predstavuje cestovanie a pobyt domáceho obyvateľstva vo vlastnej krajine a zahraničný cestovný ruch zahŕňa cestovanie obyvateľstva v zahraničí. WTO

(1994) vyčleňuje za člena domáceho cestovného ruchu „každú osobu, nezáleží na jej národnosti, obyvateľa danej krajiny, ktorý cestuje a zotráva v tej istej krajine nie však dlhšie ako jeden rok, ktorého hlavným dôvodom návštevy nie je nadobudnutie odmeny“, kým za účastníka zahraničného cestovného ruchu považuje „každú osobu, nezáleží na jej národnosti, obyvateľa istej krajiny, ktorý cestuje a zotráva v mimo tejto krajiny nie však na dlhšie ako jeden rok, ktorého hlavným dôvodom návštevy nie je nadobudnutie odmeny“. Z tohto pohľadu sa vyčleňuje aj aktívny cestovný ruch, ktorý predstavuje prízjazd zahraničných návštevníkov do krajiny a ich výdaje sa prejavujúce sa na aktívnej bilancii cestovného ruchu ako súčasť platobnej bilancie štátu. Oproti aktívnej forme cestovného ruchu sa vyčleňuje pasívna forma, ktorej podstatou je výjazd obyvateľov do cieľovej krajiny a ich platobné výdaje prejavujúce sa v materskej krajine vo forme pasívnej bilancie cestovného ruchu v platobnej bilancii štátu. V tejto súvislosti existuje aj tranzitívny cestovný ruch, ktorý predstavuje prejazdy zahraničných účastníkov cestovného ruchu cez územia iných štátov v snahe dosiahnutia cieľu svojej cesty.

Medzinárodný cestovný ruch v sebe zahŕňa aktívny a pasívny zahraničný cestovný ruch niekoľkých štátov alebo regiónov. S týmto pojmom sa úzko viažu aj svetový cestovný ruch a cestovný ruch sveta. Svetový cestovný ruch je súhrn aktívneho a pasívneho zahraničného cestovného ruchu všetkých štátov sveta, kým cestovný ruch sveta predstavuje súhrn domáceho a zahraničného cestovného ruchu všetkých štátov sveta. Podľa Svetovej organizácie cestovného ruchu (UNWTO) sa domáci cestovný ruch podieľa na cestovnom ruchu sveta asi 80% a zahraničný cestovný ruch iba 20%.

**Graf č.1 : Medzinárodné turistické pricestovania 1995-2008 (mil.)**



Zdroj: WTO (2008)

Vnútrotný cestovný ruch v sebe zahŕňa domáci cestovný ruch a aktívny zahraničný cestovný ruch. Oproti nemu je definovaný národný cestovný ruch, ktorý v sebe opäť obsahuje domáci cestovný ruch, ale spolu s pasívnym zahraničným cestovným ruchom. V rámci regionálneho cestovného ruchu hovoríme o cestovnom ruchu jednotlivých regiónov a štátov ako cieľov cestovania.

## **2.5 Klasifikácia podmienok cestovného ruchu**

Prístupy ku klasifikácii podmienok cestovného ruchu vznikli na základe nevyhnutného výskumu podmienok jeho vzniku, rozvoja a rozmiestnenia. Na základe lokalizácie, objemu, časového priebehu a štruktúry cestovného ruchu je možné podľa Mariota (1983) vo všeobecnosti vyčleniť tri základné funkčno-chronologické skupiny podmienok cestovného ruchu:

### **2.5.1 Selektívne činitele cestovného ruchu**

Táto skupina činiteľov stimuluje vznik cestovného prostredníctvom dopytu. Zároveň vyjadrujú spôsobilosť spoločnosti daného územia podieľať sa na cestovnom ruchu aktívne i pasívne, pričom umožňujú výber tých obyvateľov alebo oblastí, ktoré majú najlepšie predpoklady pre účasť na cestovnom ruchu. Ďalej sa rozdeľujú na objektívne a subjektívne, pričom objektívne sa delia na politické (vnútropolitická situácia štátov a charakter politického zriadenia), demografické (zamestnanosť, vzdelanostná úroveň obyvateľov, vekové a pohlavné zloženie obyvateľstva), ekonomické (dosiahnutá životná úroveň obyvateľstva, rast ekonomickej aktivity, disponibilita voľného času), urbanizačné (mestské obyvateľstvo je aktívnejšie v cestovnom ruchu, centrá veľkých miest sa stávajú významnými destináciami cestovného ruchu) a ekologické (zvýšené využívanie zdrojov surovín a energií, znečistenie, zaťaženie infraštruktúry) činitele. V rámci subjektívnych faktorov pozorujeme napríklad rôzne psychologické pohnútky (profesia, rodinné pomery, znalosť jazykov, kultúrna úroveň, skúsenosti s cestovaním, charakterové vlastnosti daného národa, ale napríklad i propagácia a publicita, ktoré môžu v relatívne krátkej dobe zvýšiť prílev návštevníkov.

### **2.5.2 Lokalizačné činitele cestovného ruchu**

Lokalizačné činitele predovšetkým produkujú možnosti pre lokalizáciu cestovného ruchu vo vzťahu k ponuke daného územia. Práve tieto podmienky majú výrazné postavenie pri konkrétnej realizácii cestovného ruchu bez ohľadu na to, či sa jedná o prírodné alebo spoločenské javy.

Prírodné činitele sú relatívne stále, pričom najvýznamnejšie oblasti cestovného ruchu vznikli na miestach, kde sa vyskytujú priaznivé účinky viacerých prírodných činiteľov v spojení so selektívnymi a realizačnými faktormi. Jedným z najvýraznejších prírodných činiteľov sú klimatické podmienky, nakoľko pozitívne hodnoty jeho prvkov (teplota, množstvo zrážok, množstvo slnečného svitu, vlhkosť vzduchu) výrazne vylepšujú realizáciu cestovného ruchu na danom mieste. Geografická šírka je ďalším dôležitým činiteľom, nakoľko väčšina aktivít cestovného ruchu je umiestnená do dvoch

podnebných pásiem – mierneho a subtropického. V neposlednom rade je potrebné spomenúť aj vodstvo ako povrchové - moria, umelé vodné nádrže, rieky, tak aj podpovrchové – gejzíry a kúpeľníctvo, ktoré svojou atraktivnosťou priťahuje obrovské množstvo účastníkov cestovného ruchu. V závere prichádza zhodnotenie pôsobenia povrchu ako prírodného činiteľa vrátane rastlinstva a živočíšstva, ktoré priťahujú hlavne vyznávačov letnej a zimnej turistiky, jaskyniarstva, či návštevníkov rôznych prírodných parkov a zoologických záhrad.

Činitele spoločenské alebo kultúrno-historické uspokojujú predovšetkým dopyt po učení, vzdelaní a zábave. Atraktivnosť takýchto miest môže byť ešte zvýšená ich vlastnou lokalizáciou v príťažlivých oblastiach z hľadiska prírodných pomerov. Taktiež sú tvorené rôznymi druhmi pamiatok a atrakcií. Ako prvé spomenieme kultúrno-historické pamiatky, ktoré majú najväčší význam z hľadiska migrácie obyvateľstva a patrí im špecifické miesto z hľadiska motivácie cestovného ruchu. Ich najnavštevovanejšími formami sú architektonické pamiatky, ku ktorým patria aj staviteľské umelecko-historické pamiatky (mestské historické celky, hrady, zámky a sakrálne stavby), technické pamiatky (mlyny, mosty, tunely, vínne pivnice, vodovody, vlaky a vozidlá, veže, a iné), národno-historické pamiatky (úzko spojené s históriou národa – pamätné miest, pamätné budovy, pomníky, pamätníky) a ľudová architektúra, ktorú reprezentujú rôzne obytné domy, najmä drevené, sakrálne stavby, hospodárske budovy, múzeá v prírode. Popri kultúrno-historických činiteľoch vyčleňujeme aj rôzne kultúrne zariadenia a kultúrne akcie, či športové a zábavné akcie, ktoré najmä v posledných rokoch zaznamenávajú zvýšený záujem účastníkov cestovného ruchu

### **2.5.3 Realizačné činitele cestovného ruchu**

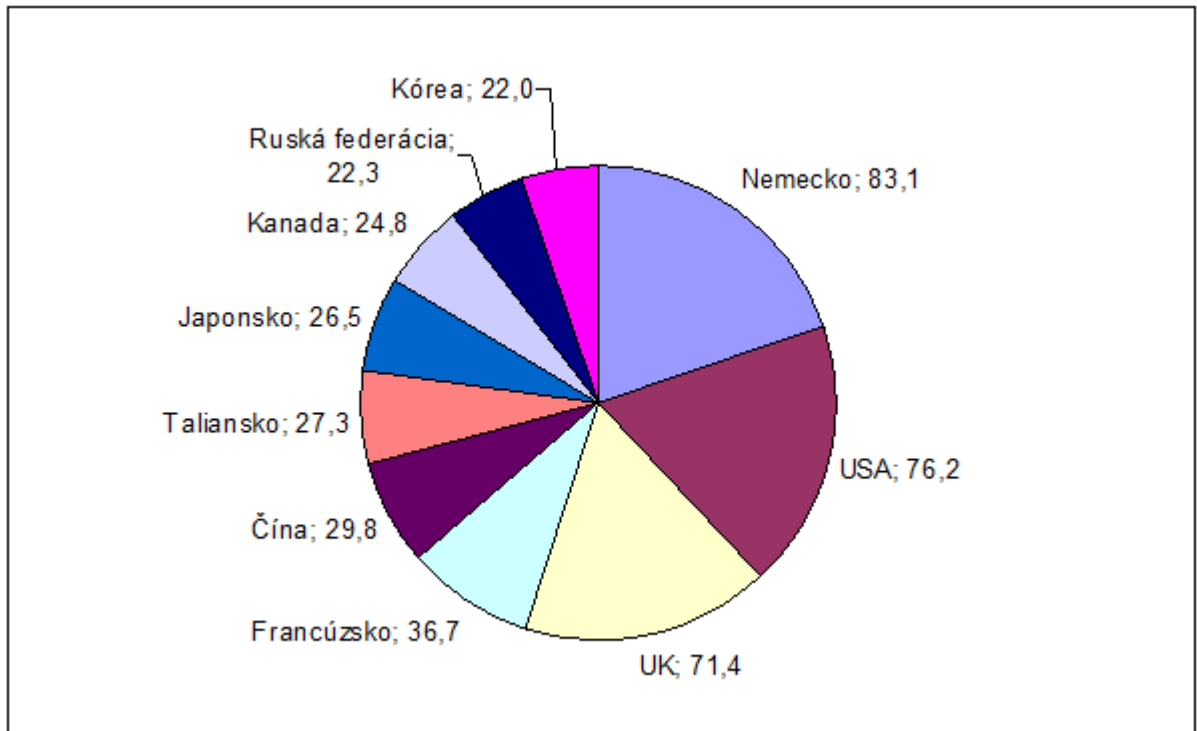
Tieto činitele umožňujú konkrétnu realizáciu cestovného ruchu a predstavujú maximum pre využitie možností lokalizačných podmienok. Do tejto skupiny činiteľov zaradujeme:

a. komunikačné zariadenia, ku ktorým hlavne patrí doprava a telekomunikačné technológie, ktoré zvyšujú dostupnosť oblastí a následne zvyšujú styk medzi miestom účastníka a navštevovaným územím. Práve doprava výrazne prispela k masovému rozmachu cestovného ruchu a stala sa vedúcim odvetvím prepravy. Z pohľadu domáceho a víkendového cestovného ruchu pripadá najväčšia časť na automobilovú

dopravu, pri preprave na väčšie vzdialenosti zasa prevláda železničná doprava, ktorá sa modernizuje hlavne pre upútanie turistov a spríjemnenie ich cestovania. Z medzikontinentálneho pohľadu vedie letecká doprava, ktorá skracuje prepravnú dobu na minimum. Vodná doprava nemá z pohľadu cestovného ruchu až takú významnú úlohu, výnimkou sú azda výletné, rekreačné a okružné jazdy realizované jednak na mori a jednak vo vnútrozemí na jazerách a riekach. V posledných rokoch stále viac obľúbenejšími druhmi dopravy sú pešia vrátane cyklistickej a lyžiarskej, a doprava vertikálna, ktorá značne sprístupnila vysokohorské oblasti čím umožnila rozvoj zimných športov a rekreácie.

b. materiálno – technická základňa sa rozdeľuje na využívanú a vlastnú. Kým využívaná je tvorená zariadeniami slúžiacimi aj miestnemu obyvateľstvu aj účastníkom cestovného ruchu (divadlá, kiná, obchody, bankové ústavy, zdravotnícke zariadenia a iné), tak vlastnú tvoria zariadenia slúžiace výhradne účastníkom cestovného ruchu (cestovné kancelárie, informačné centrá, sprievodcovské agentúry). Z hľadiska účelu, ktorému zariadenia slúžia, vyčleňujeme funkčné delenie materiálno – technickej základne na základnú a doplnkovú. Základné zariadenia poskytujú základné služby pre návštevníkov ako sú dopravné zariadenia, ubytovacie zariadenia, ktoré v sebe zahŕňajú zariadenia voľného cestovného ruchu (hotely, motely, penzióny, kempy, a iné), zariadenia viazaného cestovného ruchu (podnikové, klubové, či odborárske rekreačné zariadenia s obmedzeným prístupom) a objekty individuálnej rekreácie (chaty a chalupy), poslednými sú stravovacie zariadenia (reštaurácie, stánky rýchleho občerstvenia). Doplnkové zariadenia dopĺňujú základné zariadenia, spolu s ktorými vytvárajú komplex služieb, ktorý odpovedá prislúchajúcemu dopytu (Hamarnehová, 2008).

**Graf č.2: Top 10 krajín z hľadiska výdavkov na cestovný ruch v roku 2007 (mld. USD)**

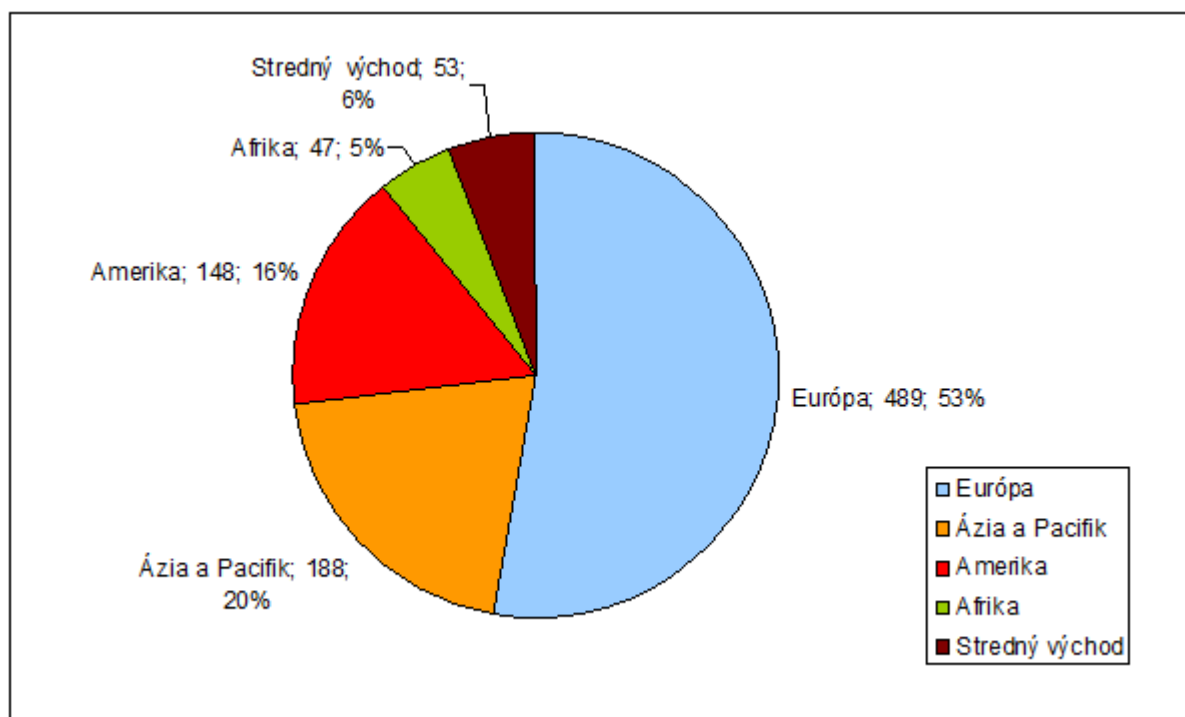


Zdroj: WTO (2008)

## 2.6 Význam cestovného ruchu pre ekonomiku štátu

Cestovný ruch predstavuje obrovský potenciál z hľadiska celosvetovej ekonomiky najmä vďaka zvyšujúcej sa životnej úrovni mnohých krajín a pokračujúcej globalizácii. Podľa materiálov Európskej komisie sa celosvetovo cestovný ruch podieľa na tvorbe HDP asi 11 – 13% a zamestnáva až 11% zamestnancov. V súčasnosti je najnavštevovanejším regiónom sveta práve Európa hlavne vďaka rozmanitej ponuke destinácií. Neustále narastá počet turistov, ktorí prichádzajú do Európy z rozvíjajúcich sa krajín ako Čína, Rusko a India. Na druhej strane sa však postupne znižuje podiel návštevnosti Európy, najmä pre stále otvorenejšie a exotické ázijské krajiny, no napriek tomu je postavenie Európy značne dominantné.

**Graf č.3: Medzinárodné turistické pricestovania v roku 2008 (mil.)**



Zdroj: WTO (2008)

V nasledujúcich príkladoch uvedieme v akých smeroch sa podľa Borovského et al. (2008) prejavujú pozitívne vplyvy cestovného ruchu na hospodárstvo krajiny, prípadne na jeho harmonický rozvoj:

- Cestovný ruch ako prierezové odvetvie – znamená to, že na jeho realizácii sa priamo podieľajú odvetvia ako doprava, stavebníctvo, kultúra, zdravotníctvo, priemyselné odvetvia a poľnohospodárstvo a taktiež výraznou oblasťou sú služby. Cestovný ruch je na druhej strane aj hybnou silou pre ostatné hospodárske odvetvia od priemyslu, po dopravu či služby. Prispieva k nárastu stavebnej produkcie, či dokonca k posilneniu finančných služieb v oblasti investičných úverov a individuálneho hypotekárneho financovania pre majiteľov tzv. druhých domovov (apartmány, víkendové chalupy).
- Multiplikačný efekt cestovného ruchu – poskytuje informáciu o koľko sú príjmy cestovného ruchu vyššie ako výdavky, ktoré ich vyvolali. Multiplikátor cestovného ruchu závisí predovšetkým od objemu dovozu (čím je nižší, tým je multiplikátor príjmov cestovného ruchu vyšší) a sklonu k spotrebe (čím je vyšší, tým je multiplikátor príjmov cestovného ruchu vyšší).



- Cestovný ruch a pridaná hodnota – aktivity cestovného ruchu sú schopné vytvoriť veľký podiel pridanej hodnoty tým, že vystupujú ako zamestnávateľ, vytvárajú nové pracovné miesta, generujú kapitálové príjmy a umožňujú pozemkovú rentu. Z krátkodobého hľadiska sa pridaná hodnota považuje ako príspevok k tvorbe HDP a z dlhodobého hľadiska ako príspevok k zvýšeniu národného majetku.
- Cestovný ruch a hospodársky rast – cestovný ruch svojim podielom na tvorbe HDP vytvára obrovský potenciál pre prílev množstva investícií, ktoré majú za následok zamestnávanie obyvateľstva, export tovarov a inkaso obchodných služieb vo svete.
- Cestovný ruch a podnikanie – do podnikania v oblasti cestovného ruchu sa zapájajú rôzne veľké podnikateľské subjekty, od celosvetových sietí hotelov, aerolínií až po malé a stredné podniky po prípade živnostníkov. Väčšinu subjektov tvoria práve reštaurácie, ubytovacie zariadenia a cestovné kancelárie do 25 zamestnancov, ktoré sú flexibilnejšie a sú závislé od živej práce.
- Cestovný ruch a trh práce – cestovný ruch sa významnou časťou podieľa na zamestnanosti, ale i vzdelávaní a mobilite ľudských zdrojov a predstavuje obrovský potenciál pre ďalšiu tvorbu pracovných miest predovšetkým pre ženy a mladých ľudí. Takisto predstavuje dostatočne flexibilný trh, nakoľko prostredníctvom rekvalifikačných kurzov vie priniesť ďalšie ľudské zdroje z prisťahovalcov, pracovníkov rôznych vekových a odborových kategórií. Zvyšovanie zamestnanosti sa môže prejavovať aj nepriamo prostredníctvom rozvoja služieb a obchodu.
- Cestovný ruch a regionálna politika – nakoľko nie všetky geografické oblasti cestovného ruchu majú rovnaké podmienky a stupeň rozvoja, je dôležité vytvárať rôzne strategické zoskupenia a partnerstvá, ktoré by posilnili pôvodné hodnoty v regióne, znovuobjavili miestnu kultúru a identitu a tak vytvorili koordinované postupy a modely vzájomnej spolupráce. V tomto smere je najdôležitejšie partnerstvo verejného a súkromného sektora, ktoré tvorí základný prvok trvalo udržateľných politík a činností čím sa následne posilňuje konkurencieschopnosť a prílev investícií. Týmito krokmi dochádza k postupnému vyrovnávaniu ekonomiky a regionálnych rozdielov. Cestovný ruch sa tak stáva pre mikroregióny a regióny nástrojom diverzifikácie, pilierom hospodárskeho rastu, výmeny vhodnej praxe, iniciácie partnerstiev, no i možnosťou obnovy z hľadiska sociálno-ekonomického úpadku, ku ktorému došlo v rámci preorientovaní hospodárskych činností.

- Cestovný ruch a lokálna spotreba – pre mnohé krajiny sú výdavky turistov na služby (ubytovanie, stravovanie, zábava) stabilným základom lokálnych ekonomík. Taktiež služby aktívneho zahraničného cestovného ruchu sa započítavajú do exportu, teda sa chápu ako súčasť zahraničného exportu. Aktívne saldo cestovného ruchu vylepšuje platobnú bilanciu a následne prináša devízové príjmy.

## **2.7 Vplyvy cestovného ruchu na životné prostredie**

Dynamický rozvoj cestovného ruchu v sebe okrem pozitívnych účinkov prináša aj množstvo negatívnych a nežiaducich vplyvov v podobe devastácie kultúrnych a prírodných pamiatok, nadmernému znečisťovaniu prírodného prostredia či neúmerné rozširovanie zastavaných plôch na úkor prírody. Tieto dopady nie sú možno globálne tak zreteľné ako v prípade poľnohospodárstva, priemyslu či dopravy, avšak špecifikom cestovného ruchu je práve jeho koncentrácia na také miesta, kde je životné prostredie obzvlášť citlivé na zásahy človeka. Preto môže mať cestovný ruch na lokálnej úrovni niekedy až katastrofálne dôsledky.

Práve na predchádzanie takýmto situáciám sformulovala Európska únia dlhodobú stratégiu nielen enviromentálneho, ale aj ekonomického a sociálneho trvalo udržateľného rozvoja s cieľom zlepšenia kvality života súčasných a budúcich generácií občanov Európskej únie. Enviromentálna zložka tohto trvalo udržateľného rozvoja úzko súvisí s charakterom a kvalitou prírodnej a kultúrnej krajiny a množstvom prirodzených prírodných a kultúrnych atraktivít ako jedného zo základných atribútov v modeli konkurencieschopnosti regiónu z pohľadu cestovného ruchu. Poukazuje na nebezpečenstvo masového cestovného ruchu, s ktorým je úzko spojené neprimerané rozširovanie prepravnej a ubytovacej kapacity, a pri sezónnej koncentrácii návštevníkov ohrozovanie miestnej prírodnej a socio-ekonomickej rovnováhy. Súčasne však ponúka aj možné riešenia vo forme opatrení na zabránenie takýmto nerovnovážnym prírodným a kultúrnym stavom v podobe rozdelenia destinácií v rámci jednej oblasti z takmer preťažovaných na doteraz málo využívaných, ale významných z hľadiska prírodných a kultúrnych hodnôt. V regiónoch s výraznou sezónnosťou cestovného ruchu a slabou mimosezónnou aktivitou treba rozvíjať integrované produkty cestovného ruchu trvalo udržateľnej povahy ako napríklad wellness, kúpeľný turizmus, ekoturizmus, sociálny

turizmus či vidiecky turizmus, ktoré napomáhajú vyrovnať nepomer návštevnosti medzi jednotlivými časovými obdobiami.

Na podporu trvalo udržateľného správania sa v prírodne bohatých lokalitách vytvorila Európska únia právny rámec na ochranu a udržiavanie európskych lokalít voľnej prírody a biotopov, čím podporila vznik súvislej siete chránených území v jednotlivých členských krajinách Natura 2000 ako spoločné európske dedičstvo. Chránené územia, ako aj pamiatkové zóny by mali byť pre regióny, v ktorých sa nachádzajú, rešpektovanými prvkami rozvojových stratégií územia a stratégií cestovného ruchu. Za účelom vymedzenia chráneného územia (národného parku, chránenej krajinej oblasti a oblastí významného kultúrneho dedičstva) na lokality s určitým stupňom ochrany a tým aj rozdielnym právnym režimom obmedzení a zákazov, sa v rámci manažérskych plánov prijíma tzv. zonácia, ktorá určuje aká funkcia a v akom rozsahu je na danom mieste akceptovateľná. Týmto krokom sa eliminujú konflikty ochrany prírody so záujmami rôznych podnikateľských subjektov, čím sa zabráňuje vzniku masového nekontrolovateľného rozvoja cestovného ruchu. Podobné dôsledné kontrolovanie zásahov do prírody platí aj v prípadoch budovania nových ubytovacích komplexov, ktoré sú vítané najmä z dôvodu odstraňovania regionálnych rozdielov a podpory cestovného ruchu na danom území. Výstavba takýchto komplexov spolu s nadväzujúcou infraštruktúrou sa preveruje na základe ich budúcich zásahov do krajiny formou enviromentálnych štúdií vplyvov zástavby na životné prostredie (EIA, SEIA). Zároveň každá takáto investícia musí byť v súlade s územnou stratégiou vyššieho územného celku premietnutou v Územnom pláne, ktorý predpisuje formu zástavby a jej vhodnosť pre dané územie.

Ďalším významným krokom v zachovaní prírody je integrovaný manažment povodí a pohorí ako komplexná starostlivosť o územie, ktorá v sebe zahŕňa znižovanie rizík, rešpektovanie, ochranu a zveľadňovanie prírodných a kultúrnych území. Takýto cieľ obsahuje aj jeden zo základných medzinárodných dokumentov uzavretý pod záštitou Rady Európy, Európsky dohovor o krajine, ktorý je v platnosti od roku 2004, a ktorého hlavným cieľom je zoskupovať všetky záujmy ochrany na území a teda ochranu prírody a krajiny s ochranou kultúrnych hodnôt a pamiatkového fondu.

## 3 CESTOVNÝ RUCH NA SLOVENSKU

### 3.1 Postavenie cestovného ruchu na Slovensku

V porovnaní s ostatnými členskými štátmi Európskej únie a taktiež v rámci krajín V4 je na Slovensku rozvoj cestovného ruchu ešte len v začiatkoch, pričom dosahuje iba 20% priemeru HDP krajín európskeho spoločenstva. Príčin tohto oneskorenia je viacero, sčasti sa ešte stále jedná o dedičstvo nesystémového a nekomplexného rozvoja regiónov z obdobia socializmu, no taktiež tu zohrávajú veľkú úlohu kompetentní ľudia na všetkých úrovniach, ktorí stále nechápu komplexnosť cestovného ruchu. Záujmy týchto ľudí sú často rozdrobené (štát, región, podnikateľ, jednotlivec), pričom stále prevláda neúcta k zákazníkovi. Tieto príčiny spolu s minimálnou podporou štátu v porovnaní so štátmi V4 a obrovskou európskou konkurenciou v oblasti cestovného ruchu spôsobili nevyužitie rozvojového potenciálu cestovného ruchu na území Slovenska, ktorý nedosiahol úrovne okolitých krajín, aj napriek podobným východiskovým podmienkam. Napriek tomu potenciál Slovenska v porovnaní s týmito krajinami má viacero výhod. Spomeňme napríklad prírodné podmienky, ktoré sú geomorfologicky najzaujímavejšie a ponúkajú širokú ponuku pre cestovný ruch, začnúc zalesnením krajiny, množstvom minerálnych a termálnych vôd rozmiestnených takmer po celom území, zachovalú ľudovú architektúru a kultúrnohistorické pamiatky, či dostupnosť a relatívne dobrú infraštruktúru horského cestovného ruchu, ktorá si však vyžaduje značnú modernizáciu a marketing. Negatívom však zostáva napríklad nedostatočná napojenosť slovenských hotelov na medzinárodné informačné a rezervačné systémy, ktoré zabezpečujú prezentácie týchto hotelov v zahraničí a tým zvyšovanie podielu na medzinárodnom cestovnom ruchu (Borovský et al., 2008). S tým úzko súvisí aj propagácia krajiny, ktorá ešte stále je neadekvátna možnostiam krajiny, o čom svedčí len malé percento prichádzajúcich nových klientov. Väčšina klientov k nám totiž prichádza na základe predchádzajúcej skúsenosti alebo na základe skúseností svojich známych. Neposledným problémom je aj kvalita ponúkaných služieb, ktorá rastie veľmi pomaly a nerovnomerne. Často krát kvalita ponúkaných služieb nekorešponduje s cenou týchto služieb, pričom všeobecne platí, že cena v cestovnom ruchu môže rásť, ale kvalita musí rásť ešte rýchlejšie. Práve

uchovávanie priaznivého pomeru kvality a ceny je zárukou úspešnosti slovenského cestovného ruchu v ostrej medzinárodnej konkurencii (Borovský et al., 2008).

Podobne brzdou v rozvoji služieb nie je dostupnosť investičných zdrojov a kapitál, ale najmä motivácia, návyky a neschopnosť ľudí prispôbiť sa novým podmienkam na trhu. Treba si uvedomiť, že cieľom turistu nie je hotel, spánok či stravovanie, ale predovšetkým pohyb na danom mieste, príroda, dejiny, kultúra či šport. Preto produkt cestovného ruchu zákazník nespotrebuje, ale využíva, a prináša mu určité zážitky a skúsenosti. Tendenciou zákazníka je deliť sa o tieto zážitky s veľkým počtom ľudí, čím vytvára sprostredkovanú predstavu o vhodnosti či nevhodnosti destinácie, v ktorej bol produkt ponúknutý. V tejto súvislosti musia byť poskytovatelia cestovného ruchu pripravení a otvorení inovačným trendom, vďaka ktorým môžu rýchlo a adekvátne reagovať na dopyt zákazníkov, čím si zachovávajú schopnosť konkurencie. Zároveň však je potrebné odlišiť tieto produkty od okolitých krajín, čím sa zachová jedinečnosť turistického obrazu Slovenska (Borovský et al., 2006).

**Tabuľka č.1: Devízové príjmy a výdavky slovenského cestovného ruchu (mil. USD)**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Príjmy CR</b>	431,5	431,5	724,2	863	901,2	1209,8	1513,4	2013,2	2583,7
<b>Výdavky CR</b>	295,2	286,7	442,2	572,2	745,3	845,7	1054,7	1526,4	2150,9
<b>Saldo CR</b>	136,2	351,8	281,8	290,8	155,9	364,1	458,7	486,8	432,8

Zdroj: [www.economy.gov.sk](http://www.economy.gov.sk) (1.3.2009)

### **3.2 Strategické ciele rozvoja cestovného ruchu na Slovensku**

Stratégia rozvoja cestovného ruchu má predovšetkým navrhnuť riešenia hlavných otázok súčasnej situácie a ďalšieho napredovania cestovného ruchu na území Slovenska v časovom horizonte do roku 2013 v súlade s plánovacím obdobím Európskej únie. Hlavnými odvetviami cestovného ruchu podľa Ministerstva hospodárstva Slovenskej republiky, na ktoré sa zameriava prevažná časť pozornosti a ktoré je potrebné v najbližšom období podporiť a rozvíjať sú mestský a kultúrny

cestovný ruch, kúpeľný a zdravotný cestovný ruch, zimný cestovný ruch, letná horská a vodná turistika, vidiecka turistika a agroturistika. Tieto odvetvia predstavujú mimoriadny potenciál pre rozvoj cestovného ruchu, preto je potrebné predstaviť zákazníkom jednotlivé mestské celky a osídlenia s ich charakteristickou architektúrou, kultúrou, históriou, zvykmi, folklórom, remeslami či gastronómiou. Mimoriadne dôležité sú taktiež rôzne kultúrne podujatia, festivaly, jarmoky, ako aj predstavenia kultúrneho dedičstva zapísaného do zoznamu UNESCO, hrady a zámky, ktorým rekonštrukcia a modernizácia dáva jedinečný potenciál pre ubytovanie návštevníkov.

Slovensko podľa Borovského et al. (2008) disponuje obrovským prírodným bohatstvom v podobe množstva termálnych prameňov a s nimi spojených liečebných kúpeľov, ktoré už dlhodobo lákajú priaznivcov zdravia, rehabilitácií, oddychu či fitness - wellness. Aj tu je však nutná modernizácia a príprava nových produktov spojená so zvýšenou zahraničnou propagáciou, ktorá môže priniesť maximálne zefektívnenie vložených investícií. Významným odvetvím cestovného ruchu na Slovensku je vďaka výborným prírodným podmienkam zimná turistika a zimné športy. V tejto súvislosti sa lyžiarske strediská snažia čo najviac predlžovať zimnú sezónu vďaka umelému zasnežovaniu, pričom ponuku svojich ubytovacích kapacít a služieb sa snažia orientovať predovšetkým na zákazníkov pochádzajúcich z krajín, ktoré nemajú veľké možnosti na lyžiarske využitie (Maďarsko, Poľsko, Česko, Lotyšsko, Litva, Estónsko, Bulharsko). Podobné priaznivé podmienky má aj letná horská a vodná turistika, ktorá v posledných rokoch zažíva svoj mimoriadny rozvoj v podobe budovania rôznych termálnych kúpalísk či akvaparkov, ktoré znižujú výrazný sezónny charakter tohto odvetvia vďaka svojej celoročnej prevádzke, čím prispievajú k vyššiemu využívaniu lôžkovej kapacity a stabilizácii zamestnancov v nových profesiách. Najnovšie rozvíjajúcimi odvetviami cestovného ruchu sú vidiecky turizmus a agroturistika, ktoré disponujú obrovským potenciálom zaujatia návštevníkov v podobe pobytu na gazdovských domoch, ukážok pôvodnej ľudovej a vidieckej architektúry, rekreačnej činnosti pri poľnohospodárskych prácach či štúdia folklóru a tradičných miestnych zvyklostí. Popri nich aj rozvoj ekoturizmu plní zámery Slovenska v oblasti trvalo udržateľného rozvoja cestovného ruchu v súlade s trendmi Európskej únie, najmä v podobe budovania cyklistických chodníkov, kempingových plôch, poľovníckych revírov a tematických parkov. V tejto oblasti je však potreba prípravy návštevníka na

šetrný pobyt a pohyb v prírode aby neprišlo k prekročeniu stanovených hraníc únosnosti daného územia.

### **3.3 Štátna politika v oblasti cestovného ruchu**

Štátna politika cestovného ruchu Slovenskej republiky bola vypracovaná v súlade s Programovým vyhlásením vlády Slovenskej republiky na roky 2006 – 2010 a v nadväznosti na Novú stratégiu rozvoje cestovného ruchu do roku 2013, ktorú prijala vláda Slovenskej republiky 9. mája 2007. V tomto vyhlásení sa vláda zaviazala stanoviť zásady pre štátnu politiku rozvoja cestovného ruchu ako oblasť verejného záujmu s dôrazom na podporu rozvoja a významu domáceho a aktívneho zahraničného turizmu. Taktiež sa zaviazala pripraviť komplexnú legislatívu pre zabezpečenie realizácie štátnej politiky rozvoja cestovného ruchu s prihliadnutím na inštitucionalizáciu tohto odvetvia. Cieľom Novej stratégie rozvoja cestovného ruchu na Slovensku je zvyšovanie konkurencieschopnosti cestovného ruchu na Slovensku pri lepšom využívaní potenciálu, so zámerom vyrovnávania regionálnych disparít a tvorby nových pracovných príležitostí. V oblasti cestovného ruchu bol stanovený cieľ v optimálnom uspokojovaní potrieb účastníkov cestovného ruchu v nenarušenom prostredí tak, aby sa zabezpečila a zlepšila kvalita života domáceho obyvateľstva a aby z neho malo národné hospodárstvo úžitok.

Rozhodujúcu úlohu pri rozvoji cestovného ruchu má podľa Ministerstva hospodárstva Slovenskej republiky, odboru cestovného ruchu, súkromný sektor, pričom úlohou verejného sektora je formulovanie stratégie jeho rozvoja a definovanie nástrojov na jej zabezpečenie. Následne politikou cestovného ruchu sa stáva cieľavedomé ovplyvňovanie vývoja cestovného ruchu prostredníctvom zainteresovaných subjektov (nositeľov politiky) a pomocou špecifických nástrojov. Politika cestovného ruchu je v praxi realizovaná pomocou viacerých subjektov:

- hospodárska politika: menový kurz, cenová politika, daňová politika, colná politika, dopravná politika,
- sociálna politika: dĺžka pracovného času, dĺžka dovolenky, politika zamestnanosti, sociálne a zdravotné zabezpečenie,

- zahraničná politika: medzištátne dohody o vízovej povinnosti, medzištátne dohody o uľahčení cestovania, uznávanie cestovných dokladov, liberalizácia cestovného styku,
- vnútorná politika: politika vnútornej bezpečnosti, ochrana bezpečnosti turistov a ich majetku, kvalita života, využívanie voľného času,
- kultúrna politika: ochrana kultúrneho dedičstva, využívanie kultúrnych pamiatok v cestovnom ruchu, regulovanie návštevnosti pamiatok, prihlasovanie pamiatok do zoznamu UNESCO,
- politika životného prostredia: ochrana prírodného dedičstva, návštevne poriadky v národných parkoch, zonácia chráneného územia,
- školská a vedecko-technická politika: príprava absolventov pre profesie v cestovnom ruchu, zásady vedeckého výskumu,
- politika štátu v oblasti propagácie krajiny, marketingová a propagačná politika: propagácia cestovného ruchu Slovenska, marketingové aktivity, koordinácia aktivít doma i v zahraničí.

Východiskami pre štátnu politiku cestovného ruchu sa stali najmä:

- **Programové vyhlásenie vlády Slovenskej republiky na roky 2006 – 2010 spolu s Novou stratégiou rozvoja cestovného ruchu Slovenska na roky 2007 – 2013**, ktoré stanovili za hlavný cieľ zvyšovanie konkurencieschopnosti v oblasti cestovného ruchu.
- **Národný strategický referenčný rámec Slovenska**, ktorý predstavuje základný koncepčný dokument určený na realizáciu štrukturálnych fondov Európskej únie, ktorý prijala vláda Slovenskej republiky v decembri 2006. Predpokladá podporu aktivít cestovného ruchu prostredníctvom dvoch operačných programov Operačný program konkurencieschopnosť a hospodársky rast a Regionálny operačný program.
- **Regionalizácia cestovného ruchu** definuje potenciál cestovného ruchu v jednotlivých regiónoch cestovného ruchu na Slovensku a navrhuje nosné aktivity a formy cestovného ruchu.
- **Národný program reforiem** plní najmä ciele Lisabonskej stratégie, ktorej cieľom je práve zvyšovanie konkurencieschopnosti.



- **Národná stratégia trvalo udržateľného rozvoja Slovenskej republiky, Akčný plán trvalo udržateľného rozvoja na roky 2005 – 2010 a Koncepcia rozvoja Slovenska** spolu tvoria základné strategické dokumenty Slovenskej republiky.
- **Marketigová stratégia cestovného ruchu Slovenska** predstavuje ďalší dokument, ktorý po dokončení bude tvoriť súčasť štátnej politiky cestovného ruchu.
- **Európska únia** a jej politika uplatňuje zásadu, ktorá otázku cestovného ruchu dáva do kompetencie národných štátov, samotná únia koordinuje, podporuje a rozširuje aktivity členských štátov vrátane prijímania príslušných právnych aktov.

### 3.4 Regionalizácia cestovného ruchu na Slovensku

Zmenené ekonomické a legislatívne prostredie po roku 1989 vyvolalo naliehavú potrebu spracovania viacerých podporných dokumentov zo strany štátnych inštitúcií zameraných na rozvoj cestovného ruchu, ako dynamického odvetvia s potenciálom na rast ekonomiky a tvorbu nových pracovných príležitostí. Materiál Regionalizácia cestovného ruchu v Slovenskej republike bol spracovaný Ministerstvom hospodárstva Slovenskej republiky s cieľom vytvoriť základný východiskový dokument ďalšieho rozvoja cestovného ruchu, ktorý by dôsledne analyzoval aktuálny stav podmienok rozvoja cestovného ruchu na Slovensku, definoval a vyhodnotil potenciál územia pre cestovný ruch, navrhol kategorizáciu regiónov Slovenska a rozvojové priority cestovného ruchu v týchto regiónoch. Dokument bol spracovaný v štyroch etapách, 1. etapu tvoril Návrh metodiky riešenia, 2. etapu tvorila Priebežná správa, analýza aktuálneho stavu podmienok pre rozvoj cestovného ruchu na Slovensku s definovaním a vyhodnotením potenciálu územia pre rozvoj cestovného ruchu, 3. etapu tvoril Návrh kategorizácie regiónov Slovenska a 4. etapu tvoril Návrh priorít rozvoja cestovného ruchu v regiónoch a využitie výstupov riešenia v záväznej časti Koncepcie územného rozvoja Slovenska (KÚRS). Z priebehu spracovania dokumentu, ako aj z jeho výstupov vyplynula potreba spracovania ďalších dokumentov, definujúcich a stanovujúcich únosnosť územia regiónov z hľadiska rozvoja cestovného ruchu pri súčasnom rešpektovaní zásad ochrany prírodného prostredia a zachovania kultúrno-historického dedičstva.

Na základe tohto dokumentu prišlo k vymedzeniu jednotlivých regiónov cestovného ruchu z hľadiska kritérií vnútorných väzieb a súdržnosti, homogenity podmienok a ponuky ako aj predpokladu identifikácie miestnych a regionálnych aktérov s takto vymedzenými regiónmi. Pri vymedzovaní týchto regiónov sa brali do úvahy kritériá ako podobnosť prírodných a vytvorených podmienok pre turizmus, geograficko-prírodné hranice, spoločný vývoj teda historické vymedzenie územia, potenciálne funkcie územia pre turizmus, určitá minimálna veľkosť územia, vnútorné väzby v rámci regiónu, ktoré sú silnejšie ako väzby smerom mimo daného regiónu, predpoklad stotožnenia sa miestnych aktérov s takto vymedzeným regiónom, spoločný prístup a infraštruktúra a na záver spoločná turistická ponuka. Hranice týchto regiónov boli stanovené tak, aby zahŕňali celé katastre obcí a v zásade aj hranice vyšších územných celkov, pričom sa do úvahy bralo aj súčasné administratívno – správne členenie, ale aj spontánna tvorba regiónov v jednotlivých častiach Slovenska. Takto určené regióny predstavujú vymedzenie, ktoré svojou veľkosťou predstavuje určitú váhu, no na druhej strane sa však v rámci neho predpokladajú dostatočne silné vnútorné väzby a vzťahy, ktoré z nich môžu vytvárať funkčný a organizovaný celok.

Regionalizácia cestovného ruchu v Slovenskej republike určuje poradie priorít všetkých 21 regiónov Slovenska (viď. prílohy) v rámci podpory cestovného ruchu, a to podľa miery nezamestnanosti a potenciálu cestovného ruchu v strednodobom horizonte. Tieto regióny sú kategorizované nasledovne:

**a) Regióny s najvyššou prioritou:**

- gemerský – letné pobyty v horskom prostredí, vidiecky cestovný ruch, jaskyne a speleológia, poznávanie pamiatok,
- šarišský – kúpeľníctvo, pobyty v horskom prostredí,
- tatranský – letné pobyty v horskom prostredí, pešia turistika, zjazdové lyžovanie, kúpeľníctvo, vidiecky cestovný ruch,
- liptovský – zjazdové lyžovanie, letné pobyty v horskom prostredí, pobyty pri vode, vodné športy, kúpeľníctvo, jaskyne a speleológia,
- horehronský – zjazdové lyžovanie, letné pobyty v horskom prostredí, vidiecky cestovný ruch, kúpeľníctvo.

**b) Regióny s vysokou prioritou:**

- dolnozemplínsky – pobyty pri vode, vodné športy,
- ipel'ský – kúpeľníctvo, vidiecky cestovný ruch,

- spišský – poznávanie pamiatok, pešia turistika, zimné športy, vidiecky cestovný ruch, jaskyne,
- pohronský – poznávanie pamiatok, pobyty pri vode, kúpeľníctvo, pobyty v lesnom prostredí,
- košický – poznávanie pamiatok, pobyty v lesnom prostredí, jaskyne,
- severopovažský – zjazdové lyžovanie, letné pobyty v horskom prostredí, pešia turistika, vidiecky cestovný ruch, kúpeľníctvo.

**c) Regióny so strednou prioritou:**

- hornozemplínsky – pobyty pri vode, pobyty v horskom prostredí,
- nitriansky – poznávanie pamiatok, veľtrhy a výstavy,
- podunajský – pobyty pri termálnej vode, vodné športy, cykloturistika, vidiecky cestovný ruch,
- oravský – pobyty pri vode, vodné športy, letné pobyty v horskom prostredí, pešia turistika, kúpeľníctvo, vidiecky cestovný ruch,
- turčiansky – zjazdové lyžovanie, letné pobyty v horskom prostredí, pešia turistika, kúpeľníctvo, vidiecky cestovný ruch.

**d) Regióny s nižšou prioritou:**

- hornonitriansky – kúpeľníctvo, pobyty pri termálnej vode, letné pobyty v horskom prostredí,
- dolnopovažský – kúpeľníctvo, pobyty pri vode, vodné športy, pobyty pri termálnej vode, poznávanie pamiatok,
- strednopovažský – kúpeľníctvo, nenáročné pobyty v horskom prostredí, poznávanie pamiatok,
- bratislavský – poznávanie pamiatok a kultúry, obchodný cestovný ruch, cykloturistika, vodné športy,
- záhorský – cykloturistika, poznávanie pamiatok ľudovej architektúry.

Uvedená prioritizácia sa na základe Správy o priebehu a spracovania dokumentu Regionalizácia cestovného ruchu v SR a Predkladacej správy, v strednodobom horizonte sa môže meniť v závislosti od vývoja a je daná faktom, že potenciál nemožno vo všetkých regiónoch rozvíjať naraz a ani všetky regióny nemožno z hľadiska cestovného ruchu rozvíjať rovnakým tempom. Podpora rozvoja cestovného ruchu v jednotlivých regiónoch by mala mať väzbu na tie aktivity, ktoré v danom regióne

vykazujú najvyšší potenciál a súčasne je reálny predpoklad dostatočného dopytu zo strany návštevníkov. Takéto zhodnotenie potenciálu územia Slovenska z hľadiska cestovného ruchu je výborným predpokladom pre objektivizáciu, vyššiu adresnosť a efektívnosť investovania verejných a súkromných finančných zdrojov, ako aj štrukturálnych fondov Európskej únie. Rozhodujúcimi oblasťami využitia tohto dokumentu sú predovšetkým tvorba územno - plánovacej dokumentácie (územné plány regiónov, obcí a rôzne štúdie), tvorba prognóz, koncepcií a strategických dokumentov, stimulácia rozvoja a spolupráce na regionálnej úrovni, príprava podkladov a nástrojov pre realizáciu hospodárskej politiky v turizme (podporné programy, verejné investície), príprava Národného rozvojového plánu Slovenskej republiky zo Sektorového operačného programu na obdobie rokov 2007 – 2013, tvorba a realizácia marketingovej stratégie na miestnej, regionálnej, ale aj národnej úrovni a príprava podnikateľských a investičných zámerov v turizme (orientácia investorov, veriteľov – bankový sektor, investičné fondy).

### **3.5 Podpora cestovného ruchu zo strany Európskej únie**

Na čerpanie finančných prostriedkov zo štrukturálnych fondov Európskej únie v skrátenom období rokov 2004 – 2006 muselo Slovensko vypracovať Národný rozvojový plán (NPR), ktorý definoval ciele, priority a opatrenia, ktoré budú financované nielen z prostriedkov štrukturálnych fondov, ale aj z národných zdrojov. Pre nasledujúce obdobie 2007 – 2013 sa takýmto strategickým dokumentom stal Národný strategický referenčný rámec (NSRR). Oba tieto dokumenty sa stali základom pre uzatvorenie Rámca podpory Spoločenstva, ktorý určuje smerovanie podpory, výšku pridelených finančných prostriedkov, ako aj pravidlá pridelovania financií zo strany Európskej únie. Táto podpora je realizovaná prostredníctvom jednotlivých operačných programov (viď. prílohy) a jej hlavným cieľom je rozvoj znalostnej ekonomiky a zvyšovanie jej prínosu pre spoločnosť, ktorý zabezpečí pre obyvateľov Slovenska vyššiu kvalitu života a životný štandard na úrovni porovnateľnej s najvyspelejšími krajinami Európy a tak sa Slovensko stane krajinou atraktívnou pre svojich občanov i návštevníkov.

Za realizáciu štrukturálnej politiky vo vzťahu k Európskej komisii vo všeobecnosti zodpovedá predovšetkým Ministerstvo výstavby a regionálneho rozvoja

Slovenskej republiky ako riadiaci orgán, ktorého hlavnou úlohou je zabezpečiť prípravu a monitorovanie priebehu čerpania štrukturálnych fondov. Ostatné ministerstvá sú riadiacimi orgánmi jednotlivých operačných programov, sú poskytovateľmi pomoci, nakoľko ich pridružené orgány sú vykonávateľom schémy a zároveň sprostredkovateľským orgánom pod riadiacim orgánom. Napríklad pre samotné Ministerstvo výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky je takýmto orgánom samotné ministerstvo a pre Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky pre projekty zamerané na oblasť cestovného ruchu to je Slovenská agentúra pre cestovný ruch (SACR).

**Tabuľka č.2: Kompetencie za sektorové operačné programy (SOP)**

<b>Programové obdobie</b>	<b>Operačný program</b>	<b>Riadiaci orgán</b>
<b>2004 – 2006</b> <b>2007 - 2013</b>	SOP Priemysel a služby OP Konkurencieschopnosť a hospodársky rast	Ministerstvo hospodárstva SR
<b>2004 – 2006</b>  <b>2007 - 2013</b>	SOP Ľudské zdroje, Jednotný programový dokument NUTS II Bratislava Cieľ 3 OP Zamestnanosť a sociálna inklúzia	Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny SR
<b>2004 – 2006</b>	SOP Poľnohospodárstvo a rozvoj vidieka	Ministerstvo pôdohospodárstva SR
<b>2004 – 2006</b>  <b>2007 - 2013</b>	SOP Základná infraštruktúra, Jednotný programový dokument NUTS II Bratislava Cieľ 2 Regionálny OP, OP Bratislavský kraj	Ministerstvo výstavby a regionálneho rozvoja SR
<b>2007 - 2013</b>	OP Zdravotníctvo	Ministerstvo zdravotníctva SR
<b>2007 - 2013</b>	OP Doprava	Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR
<b>2007 - 2013</b>	OP Výskum a vývoj, OP Vzdelávanie	Ministerstvo školstva SR
<b>2007 - 2013</b>	OP Informatizácia spoločnosti	Úrad vlády SR

Zdroj: MVRR SR (2007)

## 4 HORNÝ ŠARIŠ

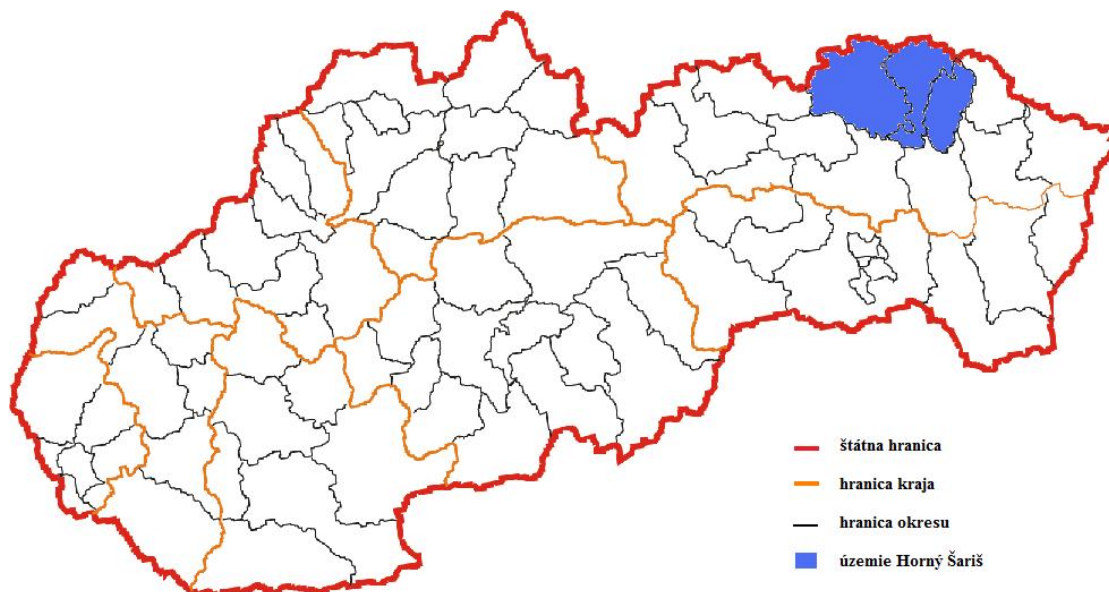
### 4.1 Vymedzenie územia Horný Šariš

Ľudovo zaužívané pomenúvanie jednotlivých regiónov Slovenska má svoje korene v historickom administratívnom členení na našom území. Prvá spomienka regiónu Šariš pochádza z prvej fázy administratívneho členenia Uhorska, ktorá začala koncom 10. storočia, počas ktorej sa územie Slovenska rozdelilo na jednotlivé kráľovské komitáty. V tejto fáze vznikol, okrem iných, aj Šarišský komitát vyčlenením z komitátu Novi Castri. Postupom času však moc kráľov upadala a tak kráľovské komitáty sa postupne začali meniť na šľachtické stolice. Na základe týchto premien sa v 14. storočí vytvorilo 21 stolíc, ktoré s menšími zmenami platili až do roku 1802. Územie Šarišskej stolice si svoj tvar zachovalo až do roku 1910, kedy bol rozdelený na jednotlivé slúžnovské okresy (Mikita et al., 2004). V nasledujúcom období po vzniku Česko-Slovenska a najmä počas a po skončení svetových vojen dochádzalo k neustálým zmenám v administratívnom členení Slovenska, čo vnášalo neistotu a zmätky do riadenia samotných žúp. Definitívne ustálenie prinieslo v roku 1960 rozdelenie Slovenska na tri kraje, kedy sa Šariš stal súčasťou Východoslovenského kraja, pričom sa rozdelil na 6 okresov (Stará Ľubovňa, Prešov, Bardejov, Svidník, Košice-vidiek a Vranov nad Topľou). Takéto administratívne členenie vydržalo až doku 1996, kedy prišlo k zatiaľ poslednej reforme územno-správneho členenia Slovenska a územie Šariša sa začlenilo do Prešovského a Košického samosprávneho kraja.

Územie Horného Šariša od vzniku prvého Šarišského komitátu vo vtedajšom Uhorsku predstavovalo severnú časť tohto územia, pričom ale jeho hranice neboli nikdy presne definované a v mnohých prípadoch sa často rôznili. Mnohí vymedzujú túto historickú oblasť ako územie približne troch štvrtín súčasných okresov Bardejov a Stropkov. Z hľadiska geografie ide o územie od pohoria Čergov, celú Ondavskú vrchovinu po potok Chotčanka, ktorý sa vlieva do Ondavy asi kilometer severozápadne od Stropkova. Severnú hranicu tvorili terajšie štátne hranice s Poľskom a južnú tvorila línia zhruba v smere obcí Raslavice – Koprivnica – Giraltovce a horské hrebene smerom k obci Tisinec.

Nakoľko však takéto vyhraničenie územia je z administratívneho hľadiska značne nedostatočné a z hľadiska možnosti porovnávania rôznych štatistických ukazovateľov neakceptovateľné, obrátili sme sa v tejto práci na súčasné územno – správne členenie Slovenskej republiky, pričom sme definovali oblasť Horného Šariša ako územie okresov Bardejov, Svidník a Stropkov.

### Mapa č.6: Priestorová lokalizácia územia Horný Šariš



Zdroj: Atlas Slovenskej krajiny (2002), upravené autorom

Z hľadiska metodiky Územných štatistických jednotiek NUTS (La Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques) vytvorenej Štatistickým úradom Európskej únie, ktorá slúži na posudzovanie a hodnotenie potrieb regiónov, monitorovanie a analyzovanie sociálnej a ekonomickej situácie v regiónoch, ako aj na určenie vhodnosti jednotlivých nástrojov regionálnej politiky Európskej únie, sa územie Slovenska rozdeľuje na 5 kategórií (NUTS I - Slovensko, NUTS II - Bratislavský kraj, západné Slovensko, stredné Slovensko, východné Slovensko, NUTS III - kraje Slovenska, NUTS IV - okresy Slovenska, NUTS V - obce Slovenska). Územie Horného Šariša vyhraničeného na základe troch spomínaných okresov následne spadá pod kategóriu Lokálnej štatistickej územnej jednotky 1 (NUTS IV) a jednotlivé samostatné obce tohto územia spadajú pod Lokálnu štatistickú územnú jednotku 2 (NUTS V). Každá takáto štatistická jednotka má svoje označenie, pričom okres Bardejov má označenie SK0411, okres Stropkov SK0235 a okres Svidník SK041C. Práve okresy

podľa memoranda Európskej únie k regionálnym disparitám predstavujú vhodnú priestorovú úroveň, nakoľko výber teritórií by mal mať takú teritoriálnu úroveň, na ktorej korene disparít sú najzreteľnejšie, pričom nie sú skresľované ekonomikou, sociálnou a infraštrukturálnou rôznorodosťou veľkých územných celkov.

## **4.2 Fyzickogeografická charakteristika**

Ako sme už vyššie načrtli, územie Horného Šariša sa rozkladá na severovýchode Slovenskej republiky, kde zaberá územie súčasných okresov Bardejov, Svidník a Stropkov s celkovou výmerou takmer 1 880 km<sup>2</sup>. Z pohľadu matematickej geografie leží daný región na území medzi 49°03' a 49°26' severnej geografickej šírky a 21°00' a 21°47' východnej geografickej dĺžky. Jeho bezprostrednými susedmi sú na západe okresy Stará Ľubovňa a Sabinov, na juhu okresy Prešov, Vranov nad Topľou a Humenné, na východe okres Medzilaborce a zo severu je to územie poľského Podkarpatského vojvodstva. Územie Horného Šariša sa rozprestiera na geomorfologických celkoch Vonkajších Karpát a to predovšetkým na Ondavskej vrchovine, ktorá vo východnej časti prechádza do Laboreckej vrchoviny, v západnej časti územia prechádza do pohoria Čergov, a na severozápade do pohoria Busov a Ľubovnianskej vrchoviny. Najvyšším bodom územia je vrch Veľká Javorina v pohorí Čergov s nadmorskou výškou 1098 m nad morom a najnižším je bod pri hladine vodnej nádrže Veľká Domaša v katastri obce Bžany (150m nad morom).

### **4.2.1 Geomorfologická stavba**

Vo všeobecnosti je reliéf Nízkych Beskýd typicky flyšový, čo vďaka rôznej odolnosti flyšových hornín podmienilo vznik mierne až stredne zvlneného reliéfu územia, pričom na miestach s väčším zastúpením odolnejších pieskovcov vznikli vyvýšeniny, štruktúrne tvrdoše a chrbty, a na miestach s výskytom ílovcov a slieňovcov vznikli erózne brázdy. Ondavská podobne ako Laborecká vrchovina sa vyznačujú značne nepravidelným striedaním chrbtov, kratších masívov a zníženín. Eróznodenudačné procesy najmä v málo odolnom ílovcovom súvrství vymodelovali menšie kotliny a brázdy, ktoré sú zvýraznené mladými tektonickými poruchami. Pri



tvorbe reliéfu sa v značnej miere uplatňujú akumuláčnoerózne procesy, ktoré spôsobujú najmä v okolí mesta Stropkov výrazné svahové pohyby (Beňko, 1994).

Predovšetkým Ondavská vrchovina je charakteristická striedaním chrbtov v smere severozápad – juhovýchod s danými eróznymi brázdami (Kurimská, Stropkovská, Mirošovská). Chrbty sú založené v osách synklinál, respektíve prerezávajú antiklinálne chrbty systémom riečnych prelomov. V dnách dolín je vytvorený fluvialny reliéf s riečnymi nivami, riečnymi terasami rôznych generácií, ale aj malými náplavovými kužeľmi.

Laborecká vrchovina vystupuje v území len svojimi najzápadnejšími časťami. Striedajú sa tu masívne chrbty tvoriace mohutné antiklinály s pozdĺžnymi depresiami. Tu sa vyvíja riečna sieť so slabo vyvinutými riečnymi nivami, ale aj riečnymi terasami a náplavovými kužeľmi (Beňko 1994).

Svahy pohoria Čergov podobne ako pohoria Busov majú podobný flyšový podklad. Rozdielne je ich zaradenie z hľadiska subprovincií, nakoľko Čergov patrí do Vonkajších Západných Karpát a Busov sa zaraďuje medzi Vonkajšie Východné Karpaty. Najmä pre Čergov je z hľadiska geomorfológie typický kľukatý centrálny chrbát, ktorý bol vyzdvihnutý vplyvom retrográdnej erózie, pričom jeho dĺžka dosahuje približne 30km.

**Tabuľka č.3 : Geomorfologické členenie Horného Šariša**

Sústava	Podsústava	Provincia	Subprovincia	Oblasť	Celok
Alpsko – himalájska sústava	Karpaty	Východné Karpaty	Vonkajšie Východné Beskydy	Nízke Beskydy	Ondavská vrchovina
					Laborecká vrchovina
					Busov
		Západné Karpaty	Vonkajšie Západné Beskydy	Východné Beskydy	Čergov
					Ľubovnianska vrchovina

Zdroj: Zemepisný atlas SR (2007)

#### 4.2.2 Geologická stavba

Geologická stavba územia je pomerne jednotvárna. Nakoľko sa územie nachádza vo vonkajšom karpatskom flyšovom pásme s vrásovo-príkrovovou štruktúrou,

tvoria ho súvrstvia paleogénneho flyša s rôznym zastúpením vrstiev pieskovcov, ílovcov, slieňovcov, pričom iba doliny pri riekach sú pokryté štvrtohornými usadeninami štrkov, pieskov a hĺn.

Staršie treťohory sú zastúpené magurskou tektonickou jednotkou. Severne od mesta Stropkov sa nachádzajú zlínske vrstvy, reprezentované makovickými pieskovecami, jemnozrnnými a hrubozrnnými drobovými pieskovecami stredného až vrchného eocénu. V severnejších častiach územia sa vyskytujú vrstvy červených a zelených ílovcov v striedaní s tenkolavicovitými pieskovecami. Svahy v údolí rieky Ondavy sú budované striedajúcimi sa vrstvami pieskovcov a sivých i vápnitých ílovcov zlínskych vrstiev. V údolných nivách riek Ondavy či Chotčianky sú horniny treťohôr prekryté riečnymi a svahovými usadeninami štrtohôr. Tieto usadeniny sú tvorené hlinitými a kamenitými sedimentmi, ako aj riečnymi štrkami, štrkami s hlinitou a piesčitou prímесou a hlinami (Beňko, 1994).

### 4.2.3 Hydrologické pomery

- a) **Riečna sieť:** Najdôležitejšími riekami celého územia s dominantným postavením sú rieky Topľa a Ondava spolu so svojimi prítokmi, ktoré patria medzi vodohospodársky významné toky. Ide o vrchovinnú – nížinnú rieku s dažďovo – snehovým typom odtoku, čo znamená, že najvyššie prietoky dosahujú v marci a najnižšie prietoky v septembri. Rieka Ondava dosahuje dlhodobý priemerný prietok  $22,9 \text{ m}^3\text{s}^{-1}$  a rieka Topľa má dlhodobý priemerný prietok  $10,6 \text{ m}^3\text{s}^{-1}$  čím sa zaraďujú na 11. respektíve 18. miesto z hľadiska najväčších riek podľa prietoku v rámci Slovenska. Najvýznamnejšími prítokmi týchto riek sú Slatvinec, Kamenec a Radomka v rámci povodia rieky Topľa a Lodomirka, Chotčianka a Brusnička vtekajúce do Ondavy.
- b) **Vodné nádrže:** Spomínané rieky vytvárajú na svojich tokoch aj niektoré vodné nádrže, z ktorých väčšina sa využíva len na rybárske účely, po prípade sú v štádiu rekonštrukcií pričom sa predpokladá ich využitie na rekreačné účely. Jedná sa predovšetkým o vodné nádrže Hervartov a Dubinné. Iná je situácia na vodnej nádrži Veľká Domaša, ktorá bola vybudovaná v roku 1967 ako akumulácia nádrž s rozlohou viac ako  $14 \text{ km}^2$  južne od Stropkova, ktorej hlavnou úlohou je

vyrovnávanie prietokov vody v Ondavy najmä počas jarného topenia snehu. Popri tejto funkcii Veľká Domaša poskytuje výborné podmienky pre rekreáciu, vodné športy a rybolov. Charakterom reliéfu dna, teplou vodou a upravenými pobrežnými pozemkami s piesčitými a trávnatými plážami dáva mimoriadny potenciál pre rozvoj cestovného ruchu.

- c) **Minerálne pramene:** Celé územie je charakteristické nesmiernym bohatstvom minerálnych prameňov, ktoré vznikli presakovaním cez priepustné vrstvy flyšu pričom na povrch sa dostávajú vďaka puklinám v podložných pieskovcových horninách. Celkovo je tu zaznamenaných 133 minerálnych prameňov väčšinou sírovodíkových, z ktorých najviac sa nachádza v okrese Bardejov. Bardejovské minerálne pramene sú súčasťou veľkej pramennej línie kyseliek, nachádzajúcej sa aj v Dlhej Lúke, Zborove (Naftová soľanka), Gerlachove, Hrabskom, Cigelfke, ďalej na poľskej strane hraníc vo Wysowe, Muszyne, Krynici a na východe Bardejova vo Vyšnom Orlíku, Stropkove a Šarišskom Štiavniku (sírovodíkový prameň). Na malej ploche vnútorného územia Bardejovských kúpeľov vyvierajú desať minerálnych prameňov, ktoré predstavujú najznámejšie z minerálnych vôd flyšového pásma na území Slovenska. Bardejovské minerálne vody majú na základe chemicko – fyzikálnych analýz podľa STN 868000 klasifikáciu ako „prírodná liečivá voda, slabo až stredne mineralizovaná hydrogénuhličitanovo – chloridová, sodná, železnatá, uhličitá, studená, hypotonická, so zvýšeným obsahom kyseliny bóritej“. Celková mineralizácia prameňov sa pohybuje od 1600 mg/l do 9400 mg/l. Obsah oxidu uhličitého v jednom litri minerálnej vody sa pohybuje od 2200 mg do 3800 mg. Hlavný obsah bardejovskej minerálnej vody tvoria katióny prvkov (sodík, lítium, draslík, horčík, vápnik, železo, mangán, selén), anióny (chloridy, hydrogénuhličitan, fluoridy, sírany, hydrogénfosfáty, jodidybromidy) a rozpustné látky (oxid uhličitý, H<sub>2</sub>S) (Blanárová, 2001).

#### 4.2.4 Klimatické pomery

Geomorfologické podmienky prevládajúce na území Horného Šariša majú za následok príslušnosť daného územia do všetkých klimatických oblastí v rámci Slovenska. Najnižšie položené miesta z hľadiska nadmorskej výšky a teda aj

najjužnejšie územia patria do teplej klimatickej oblasti. Stredne položené územia ležiace predovšetkým na svahoch vrchovín a pohorí patria do mierne teplej oblasti a najvyššie položené územia patria do chladnej klimatickej oblasti. Vo všeobecnosti priemerná ročná teplota sa pohybuje okolo 7,2°C (6-8°C) a hodnota úhrnu zrážok sa mení v závislosti od prúdenia vzduchových hmôt a rozložení svahov pohorí pričom jej priemerná hodnota je približne 733mm zrážok za rok. Snehová pokrývka sa na celom území udrží 80 až 100 dní v roku pričom maximálna snehová pokrývka dosahuje vo vyššie položených oblastiach až 80cm.

#### **4.2.5 Pedológia, fauna a flóra**

Reliéf daného územia predurčuje výskyt predovšetkým hnedých lesných pôd kambizem, ktoré sa vyskytujú na väčšine územia. Vo vyššie položených oblastiach sa vyvinuli podzoly, kým nižšie položené oblasti nív hlavných riek a ich prítokov sú charakterizované nivnými pôdami fluvizeme. V rozšírených oblastiach, najmä na plošinatom povrchu v okolí Stropkova sa vyvinuli aj ilimerizované pôdy luvizeme.

Čo sa týka rastlinstva, tak väčšina územia bola v minulosti odlesnená, pričom v existujúcich lesoch sa vyskytujú najmä bukové lesy, miestami aj nevelké lužné lesy a ostrovčekovito aj borovicové lesy. Najviac chránených druhov rastlín sa nachádza najmä v severných častiach územia, kde sa vyskytujú rôzne chránené územia, pre ktoré je charakteristické stretávanie typických horských karpatských prvkov s teplomilnými prvkami. Medzi takéto rastliny patria predovšetkým hadí mor ružový, štiav áronolistý karpatský, pichliač Waldsteinov či papradka alpínska. Na druhej strane v dolinách menších tokov a pozdĺž mŕtvych výmoľov sú rozšírené hlavne krovinnno-trávnaté porasty ako trnky, vtáči zob či víba a podrast ako mesačnica trváca, čarovník alpínsky či mliečnik karpatský.

Bohaté živočíšstvo reprezentujú predovšetkým zástupcovia listnatého a ihličnatého lesa, poľí a lúk ako diviak lesný, jeleň lesný, srnec lesný, zajac poľný a mnoho ďalších. Vyskytujú sa tu aj vzácne a chránené druhy ako vlk dravý, rys ostrovid, kuna lesná, bocian čierny, salamandra škvrnitá, výr skalný, krkavec čierny či množstvo vzácných druhov chrobákov a motýľov.

#### **4.2.6 Chránené oblasti**

Najvýznamnejšou chránenou oblasťou na území Horného Šariša je nepochybne chránená krajinná oblasť Východné Karpaty, ktorá územie zasahuje v severovýchodnej časti Nízkych Beskýd pri hraniciach s Poľskom. Chránené sú tu predovšetkým bučiny, ktoré si na niektorých miestach zachovali charakter pralesu. Popri tomu sa na strmých svahoch pieskovcových masívov zachovali aj javorové bučiny s východokarpatskými druhmi v podrade a mnoho vzácných rastlinných spoločenstiev či veľmi zriedkavé živočíchy ako los mokrad'ový a zubor hôrny.

Z ostatných maloplošných chránených území sa tu nachádzajú národné prírodné rezervácie Becherovská tisina, Čergovský Minčol, Magura a Komárnická jedlina, z prírodných rezervácií sú to Livovská jelšina, Pod Beskydom, Regetovské rašelinisko, Slatina pod Lieskovcom, Zborovský hradný vrch, Dranec, Miroľská slatina, Radomka a taktiež sa tu nachádza aj jeden chránený areál a to Slatina pri Šarišskom Štiavniku.

### **4.3 Socio-ekonomická charakteristika**

Cestovný ruch je významným sociálno-hospodárskym a ekologickým fenoménom našej doby. Stredobodom záujmu v cestovnom ruchu je človek ako nositeľ dopytu, so svojimi potrebami a želaniami. Vďaka tomuto faktoru je potrebné z hľadiska cestovného ruchu poznať aj celkovú socio-ekonomickú štruktúru daného územia ako aj väzby a jednotlivé súvislosti medzi nimi.

Historický vývoj na území Slovenska spolu so socialistickým zriadením v priebehu 20. storočia a následnou transformáciou vyformovali na našom území rozvinuté regióny so silne rozvinutým terciárnymi a kvartérnymi aktivitami, ktoré súčasne vytvárajú mimoriadne vhodné prostredie pre investičné aktivity, modernú technickú, sociálnu a environmentálnu infraštruktúru. Oproti nim však stoja zaostalé nerozvinuté regióny, v ktorých synergicky nepriaznivo pôsobia viaceré faktory. Ide o regióny so zlým polohovým potenciálom a nedostatočnou nadväznosťou na dopravnú infraštruktúru, s vyšším podielom vidieckeho obyvateľstva, nižšou vzdelanosťou úrovňou či slabo rozvinutou a málo diverzifikovanou ekonomickou štruktúrou (Korec,

2005). Niet pochýb, že medzi takéto „slabšie“ regióny patrí aj celé územie Horného Šariša. Veď už Gajdošova (2005) Typológia regiónov Slovenska vymedzená na základe clustrov zaraďuje územie Horného Šariša do typu č.7, v ktorom sa okrem spomínaných okresov Bardejov, Svidník a Stropkov nachádzajú ešte okresy Detva, Krupina, Poltár, Levoča, Medzilaborce, Snina a Sobrance. Pre tieto regióny je charakteristické, že ide o relatívne malé a značne novozaložené okresy s nepriaznivou situáciou v ekonomickej produkčnej výkonnosti, zamestnanosti a v sociálnej situácii, zlom charaktere osídlenia či indexu pohybu obyvateľstva, zlou vzdelanostnou úrovňou a taktiež zlou technicko-obslužno-informačnou infraštruktúrou. Jednou z mála výhod týchto okresov je veľmi dobrá situácia v krajinnno-ekologickej stabilite územia, ktorá im dáva veľký potenciál z hľadiska rozvoja cestovného ruchu.

Obdobne zaraďuje územie Horného Šariša i Korec (2005), podľa ktorého dané územie vykazuje výrazné črty historickej marginality od začiatku svojho moderného vývoja. Aj podľa neho ovplýva tento región množstvom problémov, s ktorými sa len ťažko vie úspešne vysporiadať. Ide predovšetkým o nízky polohový potenciál územia, lokalizáciu sídelnej siete mimo hlavných dopravných ťahov, koncentráciu rómskeho obyvateľstva v katastroch obcí, výrazný vidiecky charakter územia či neexistenciu výrazného centra, ktoré by svojou veľkosťou a funkčným významom akcelerovalo rozvoj predovšetkým terciérnych a kvartérnych aktivít.

### **4.3.1 Základné informácie**

Ako už bolo spomínané v časti Vymedzenie územia Horný Šariš, územie je tvorené tromi okresmi Bardejov, Svidník a Stropkov patriace do Prešovského vyššieho územného celku. Najväčším okresom je Bardejov, ktorý svojou rozlohou viac ako 936 km<sup>2</sup> a počtom obyvateľov viac ako 76 tisíc patrí medzi najväčšie okresy v rámci Prešovského samosprávneho kraja. Samotný okres má aj mimoriadne veľký počet obcí (86), pričom štatútom mesta disponuje iba mesto Bardejov. Druhým najväčším okresom je Svidník s rozlohou 549,8 km<sup>2</sup> s 33 tisíc obyvateľmi, ktorý svojou rozlohou už patrí medzi menšie okresy na Slovensku. Počet obcí okresu je 68, ale štatútom mesta sa pýši okrem mesta Svidník aj mesto Giraltovce s viac ako 4 tisíc obyvateľmi. Najmenším okresom nie len v rámci daného regiónu, ale aj v rámci Slovenska je Stropkov s rozlohou 389 km<sup>2</sup> a viac ako 20 tisíc obyvateľmi. Má taktiež najmenší počet obcí (43),

z ktorých štatútom mesta disponuje iba okresné mesto Stropkov. Čo sa týka hustoty zaľudnenia je celý región s priemernou hodnotou 65 obyvateľov na 1 km<sup>2</sup> hlboko za slovenským priemerom, ku ktorému sa približuje iba okres Bardejov s 82 obyvateľmi na km<sup>2</sup>.

Ako je vidieť, celý región Horného Šariša je charakteristický vysokým počtom obcí, ktorých veľkosť je mnohokrát veľmi malá. Až dve tretiny obcí nedosahuje ani 500 obyvateľov, čo sa následne prejavuje na nízkej urbanizovanosti územia, ktorého miera dosahuje len okolo 46,3% pričom celoslovenský priemer je 55,7%. Prejavujú sa tu problémy najmä obcí do 200 obyvateľov, z ktorých sa až 80% vykazuje ako mierne či výrazne problémový typ. Relatívnou výhodou územia je pomerne rovnomerné rozmiestnenie obyvateľstva po celom jeho území.

### **4.3.2 Demografická štatistika**

Celkovo na danom území žije 130 688 obyvateľov, z ktorých 50,6% tvoria ženy. Vývoj počtu obyvateľov sa dá rozdeliť na dve výrazné etapy. Prvú etapu tvorí obdobie rokov 1869-1950, ktorá je charakterizovaná veľmi miernym rastom počtu obyvateľov, ktorý bol zapríčinený hlavne slabým rozvojom územia a následným odchodom obyvateľov do iných častí krajiny a sveta. Iná situácia nastala po roku 1950, kedy sa socialistická vláda pokúšala naštartovať obrovskú vlnu industrializácie, ktorá mala síce za následok zvýšenie počtu obyvateľov a zvýšenie urbanizovanosti územia, ale priniesla so sebou taktiež mnohé problémy, s ktorými sa toto územie vyrovnáva ešte aj dnes. Z tabuľky č.4 je vidieť nesmierne rýchly rast počtu obyvateľov, kedy na začiatku socialistického zriadenia žilo na území 76 537 obyvateľov a na jeho konci v roku 1991 to bolo až 123 002, čo predstavuje nárast o viac ako 62%.

**Tabuľka č.4 : Vývoj počtu obyvateľov regiónu Horný Šariš**

<b>Okres Roky /</b>	<b>1869</b>	<b>1921</b>	<b>1950</b>	<b>1991</b>	<b>2007</b>
Bardejov	41 093	41 209	42 729	70 991	76 691
Svidník	17 104	18 753	19 632	32 107	33 208
Stropkov	11 906	12 754	14 176	19 904	20 789
<b>SPOLU:</b>	<b>70 103</b>	<b>72 716</b>	<b>76 537</b>	<b>123 002</b>	<b>130 688</b>

Zdroj: Štatistický úrad SR (2009)

Vývoj úrovne miery nezamestnanosti je taktiež úzko spätá s obdobím socializmu, ktorého vplyvy sa naplno prejavili v procese transformácie v 90. rokoch minulého storočia. Zlá odvetvová štruktúra, neriešenie rómskej problematiky či nerešpektovanie požiadaviek trhu predstavujú len zlomok zlých krokov komunistickej politiky, ktorá sa v spojení s tradičnou orientáciou na poľnohospodárstvo, historickými črtami marginality na území Horného Šariša a zlej dopravnej napojenosti na ostatné územie Slovenska postarala o obrovský nárast nezamestnanosti po rozpade socialistického bloku. Mnohé firmy a podniky nezvládli proces reštrukturalizácie a nedokázali sa vyrovnáť trhovým podmienkam, čo viedlo k nárastu počtu nezamestnaných, kedy ešte v roku 2001 dosahovala miera evidovanej nezamestnanosti úroveň 23,58%. Postupne však dochádza k odstraňovaniu problémov z minulosti, a aj tu sa hospodárstvo prispôbuje procesu globalizácie čo v konečnom dôsledku má za následok znižovanie počtu nezamestnaných, nakoľko v roku 2007 dosahovala evidovaná miera nezamestnanosti „iba“ 12,84%, aj keď v rámci Slovenska to bolo 8,4%.

Z ostatných demografických štatistík spomenieme ešte vekové zloženie obyvateľstva, ktoré i napriek silnému podielu obyvateľstva v produktívnom veku (15-59 rokov / 54 u žien) s hodnotou 66,9% ukazuje na postupné zvyšovanie počtu obyvateľov v poproduktívnom veku (nad 60 rokov, u žien nad 55 rokov) 15,2%, čo spôsobuje postupné prestarnutie obyvateľstva. Túto štruktúru zosilňuje i fakt celkového prírastku obyvateľstva, ktorý sa všeobecne pohybuje v záporných číslach a dosahuje hodnotu - 155 ľudí, pričom kladnú úroveň dosahuje iba v okrese Bardejov, kde dosiahol v roku 2007 celkový prírastok 79 ľudí. Starnutiu obyvateľstva napomáha i vysťahovalectvo z daného územia, kedy sa predovšetkým mladí ľudia sťahujú hlavne za prácou na



západné Slovensko a do zahraničia, najmä do Čiech. Saldo sťahovania pritom dosahuje úroveň -353 obyvateľov, pričom do zahraničia sa z nich v roku 2007 vystaňovalo niečo viac ako 22%.

Čo sa týka národnostného a náboženského zloženia obyvateľstva, tak prevažuje slovenská národnosť s takmer 88%, za ktorou nasledujú Rusíni so 6,2%, Rómovia s 3,3% a Ukrajinci s niečo viac ako 1%. Najviac Rusínov sa nachádza v okrese Svidník, kde ich podiel dosahuje 10,3%, najviac Rómov sa naopak nachádza v okrese Bardejov, kde ich podiel dosahuje 4,7%. V rámci náboženskej štruktúry prevláda rímskokatolícke vyznanie so 47%, no taktiež silné zastúpenie má gréckokatolícke vyznanie s 32%, ktoré prevláda hlavne v okresoch Svidník a Stropkov. Za nimi nasledujú pravoslávni s takmer 11% a evanjelici ausgurského vyznania s 5,5%.

### **4.3.3 Hospodárstvo**

Tvrdoň (2005) vo svojej práci hodnotí pozíciu regiónov podľa ich hospodárskeho rozvoja na základe ich konkurencieschopnosti, ktorá je v úzkej korelácii s podmienkami pre podnikanie. Možno ich vyjadriť jednak kvantitatívne (počtom podnikateľských subjektov, ich štruktúrou podľa OKEČ a pod.) i kvalitatívne ako vhodné podmienky pre podnikanie. V tomto smere autor charakterizoval územie Horného Šariša ako slabo konkurencieschopné, nakoľko je charakterizované nevýhodnou sektorovou štruktúrou (vysoký podiel primárneho a sekundárneho sektora a ich vysoká energetická a materiálna náročnosť), nedostatkom inovačnej kapacity, rozdielnou štruktúrou veľkostných typov výrobných jednotiek, nízkou dostupnosťou regiónu či diferencovanou kvalitou ľudského potenciálu. Z hľadiska systémových rozdielov je badateľná absencia vnútroregionálneho trhového prostredia, s ktorým súvisí nedostatočná previazanosť jednotiek ekonomickej aktivity v regióne. V tomto smere podľa Tvrdoňa (2005) podnikateľské subjekty skôr uprednostňujú regióny s diverzifikovanou odvetvovou štruktúrou ekonomickej základne, kvalifikovanou pracovnou silou a so zodpovedajúcou vzdelávacou základňou zabezpečujúcou jej reprodukciu, a dopravnou dostupnosťou koncentrovaných trhov.

Problémy hospodárskej štruktúry sa naplno prejavili v procese transformácie po skončení socialistickej industrializácie, v ktorej bol celý región produkčne, spotrebne, sídelne, infraštruktúrne poddimenzovaný. Jeho ekonomická základňa sa zakladala na

niekoľkých podnikoch prevažne strojárského, textilného a potravinárskeho charakteru, v ktorých výrobná činnosť z dôvodu nedostatočnej kvality výrobkov a zdraženia vstupov postupne strácala konkurencieschopnosť. Problémy spôsobilo taktiež tradičné, ale nedostatočne efektívne poľnohospodárstvo, na ktoré bola zameraná väčšina územia. Pri sčítaní obyvateľov, domov a bytov v roku 2001 sa celkovo nachádzalo na území Horného Šariša 1 774 podnikov podľa odvetvových činností OKEČ (viď prílohy), ktoré spolu zamestnávali 67 303 ekonomicky aktívneho obyvateľstva. Najväčší podiel podnikov podľa jednotlivých odvetví predstavovalo odvetvie obchodu s necelými 30%, ktoré však zamestnávalo iba 9,5% obyvateľstva. Za obchodom nasledovalo poľnohospodárstvo s takmer 18%-ným podielom, v ktorom pracovalo niečo viac ako 4% obyvateľov. Najviac obyvateľov 20,5% bolo zamestnaných v priemyselnej činnosti, ktorá tvorí 14,4% z podielu všetkých hospodárskych podnikov. Významná je taktiež oblasť stavebníctva, ktorá tvorí 12,5%-ný podiel podnikov a zamestnáva 8,6% ekonomicky aktívneho obyvateľstva.

#### **4.4 Potenciál územia Horný Šariš z hľadiska cestovného ruchu**

Potenciál určitého územia alebo regiónu z hľadiska cestovného ruchu vo všeobecnosti zahŕňa všetky služby, ktoré sú spojené s cestovným ruchom danej oblasti, ako aj jeho materiálovo-technickú vybavenosť. Borovský, Smolková, Niňajová (2008) vo svojej publikácii charakterizujú potenciál určitého územia z hľadiska cestovného ruchu na základe piatich nosných odvetví služieb, ktoré vytvárajú produkt cestovného ruchu určitého regiónu a zabezpečujú jeho distribúciu konečnému zákazníkovi. Patria sem:

1. ubytovanie a stravovanie,
2. atrakcie a podujatia, ktoré poskytujú zákazníkovi zážitky,
3. distribúcia čiže sprostredkovatelia a organizátori (cestovné kancelárie a touroperátori, popřípade rôzne náučné publikácie),
4. podporné služby cestovného ruchu ako sprievodcovské, asistenčné, animačné,

5. doprava a ďalšie doplnkové služby, ktoré prispievajú k spokojnosti zákazníka (benzínové pumpy, autoservisy, obchody s potravinami, s odevmi, so športovými potrebami, fotoslužby, banky, zmenárne, pošty.

V tejto súvislosti autori ďalej rozdeľujú potenciál na primárny a sekundárny, pričom toto delenie úzko súvisí s funkčno-chronologickými skupinami podmienok cestovného ruchu. Primárny potenciál charakterizujú na základe lokalizačných činiteľov cestovného ruchu, ktoré sú vo všeobecnosti relatívne stále a zahŕňajú prírodné, spoločenské ako aj kultúrno-historické atrakcie. Naopak sekundárny potenciál sa vyčleňuje podľa realizačných činiteľov cestovného ruchu a teda podľa dopravnej a technickej infraštruktúry či materiálno-technickej základne.

#### **4.4.1 Primárny potenciál**

Pre väčšinu účastníkov cestovného ruchu je základným motívom získavanie zážitkov a uspokojovanie takých potrieb, ktoré sa vymykajú z bežného života a ktoré zanechávajú pozitívne výsledky v obnove fyzických a psychických síl. Pod takýmito zážitkami sa rozumejú všetky atrakcie cestovného ruchu a zahŕňajú v sebe všetky pozitívne vnemy cestovného ruchu od krás prírody, historických pamiatok, ako aj športové či kultúrne udalosti. V tomto zmysle je potrebné uvažovať či daný región disponuje dostatočným množstvom potrebných vhodných atrakcií, ktoré je následne potrebné ďalej rozvíjať alebo región má nedostatok akýchkoľvek atrakcií a preto je nutné ich postupné vytváranie, čím by sa postupne vytvorila motivácia zákazníkov k jeho návšteve. V záujme vyššieho uspokojenia potrieb návštevníkov ako aj zvýšenia ich počtu vzniká snaha destinácií o ustavičné rozširovanie ponuky atrakcií a ich modernizáciu, ktorá taktiež vychádza zo stále sa zvyšujúcich nárokov návštevníkov. Na základe práce Borovský, Smolková, Niňajová (2008) medzi takéto atrakcie zaradujeme:

1. **Prírodné atrakcie**, ktoré v sebe zahŕňajú prírodu ako celok ako aj jednotlivé prírodné prvky ako sú rieky, jazerá, skalné útvary a pod..
2. **Kultúrno-historické atrakcie** obsahujúce všetky kultúrne prvky, ktoré neboli primárne vytvorené ako návštevnícke atrakcie, ale dnes už slúžia na turistické a návštevnícke účely (katedrály, drevené kostolíky, hrady a zámky a iné).

3. **Kultúrno-relaxačné atrakcie** predstavujúce špeciálne človekom vytvorené návštevnícke atrakcie (zábavné parky, múzeá, galérie, divadlá, kúpele, akvaparky, lyžiarske strediská a pod.).
4. **Špeciálne podujatia a festivaly** určené na prilákanie návštevníkov, ktoré reprezentujú regionálne tradície, folklór či rôzne medzinárodné športové podujatia.

Spoločným cieľom všetkých týchto faktorov je nielen počiatočné upútanie pozornosti návštevníka, ktorý sa následne rozhodne navštíviť danú lokalitu, ale aj spríjemniť, spestriť a uspokojiť všetky jeho zážitkové potreby počas jeho pobytu.

#### 4.4.1.1 Prírodné atrakcie

Región Horného Šariša vďaka svojej geomorfologickej štruktúre a relatívne miernemu znečisteniu z priemyselnej činnosti, má výborné predpoklady najmä pre rozvoj letnej či zimnej turistiky. Hornatý reliéf Ondavskej a Laboreckej vrchoviny spolu s pohoriami v západnej časti územia dávajú návštevníkom možnosti využitia vyše päťdesiat turistických trás, ktoré vedú nielen do okolitých slovenských regiónov, ale súvisle prechádzajú aj na poľské územie. Paralelne s pešou turistikou sa tieto trasy dajú využívať aj na cykloturistiku, ktorá sa začína postupne rozvíjať. Medzi najvýznamnejšie turistické trasy sa zaraďujú Európska diaľková cesta E3 (napr. Duklianský priesmyk – Stavok – Filipovské sedlo – Nižná Polianka alebo Nižná Polianka – Dujava – Javorina – Regetovská voda, ktoré majú dĺžku viac ako 20km) a Cesta hrdinov SNP (napr. Svidník – Čierna Hora – Makovica – Kurimka alebo Bardejovské kúpele – Čergov s dĺžkou opäť viac ako 20km).

Prešovská bicyklová skupina KOSTITRAS s finančnou podporou Karpatskej nadácie vypracovala projekt Karpatská cyklistická cesta, ktorého hlavou myšlienkou je prepojenie piatich stredoeurópskych krajín (Slovensko, Poľsko, Maďarsko, Ukrajina a Rumunsko) na základe štandardne označených cyklistických ciest. Práve sedem z navrhovaných 12 ciest majú viesť priamo cez územie Horného Šariša, čo by mimoriadne pomohlo danému regiónu najmä čo sa týka reklamy v zahraničí.

Taktiež mimoriadnym potenciálom z hľadiska cestovného ruchu pôsobí aj oblasť vodnej nádrže Domaša, ktorá sa vďaka podhorskému charakteru územia a vhodným

klimatickým podmienkam stáva obľúbeným miestom rekreačno-športových pobytov. Poskytuje nielen možnosti spojené s vodnými športmi, ale je taktiež rajom hubárov či peších turistov, ktorí môžu absolvovať náročnú či menej náročnú prechádzku po hrebeňovitom okolí. V nadväznosti na využívanie vodných atrakcií je nutné spomenúť aj vhodné podmienky na vodných tokoch Tople a Ondavy, ktoré sa využívajú v letných mesiacoch na vodnú turistiku, predovšetkým vhodné sú na splavovanie, ktoré tu má bohatú tradíciu a poskytuje možnosti trávenia voľného času, mimo preplnených turistických centier.

#### **4.4.1.2 Kultúrno-historické atrakcie**

Ako už bolo spomenuté v úvode časti, táto kategória v sebe zahŕňa všetky kultúrne a historické pamiatky, ktoré pri svojom vzniku plnili úplne iné funkcie než realizáciu cestovného ruchu. Územie Horného Šariša ako historické územie vďaka svojmu bohatému vývoju ponúka v rámci celého územia Slovenskej republiky nesmierne množstvo takýchto pamiatok, ktoré dávajú jasný a zreteľný obraz o kultúre a histórii ako jedinečnej identite tohto regiónu.

#### **Historické jadro mesta Bardejov**

Bardejov ako starobylé mesto patrí medzi historicky najvýznamnejšie mestá na území Slovenska. Jeho výhodná poloha mu predurčila stať sa dôležitým obchodným a spoločenským centrom. Jeho rozmach umocnilo aj udelenie kráľovských privilégií Ľudovítom I. v roku 1352. Celé jadro mesta vrátane židovského suburbia bolo v roku 1950 vyhlásené za mestskú pamiatkovú rezerváciu a následne 30.11.2000 bolo zapísané do Zoznamu svetového kultúrneho dedičstva UNESCO.

Medzi najvzácnejšie kultúrne pamiatky bezpochyby patrí Bazilika sv. Egídia, ktorá v súčasnosti predstavuje jeden z vrcholov neskorej gotiky na východnom Slovensku. Je pozoruhodná najmä pre jej až 76 metrov vysokú neogotickú vežu, zvonnicou s novými zvonmi Urban a Ján a pôvodným zvonom Signum pochádzajúcim z roku 1625 či svojím impozantným interiérom, v ktorom sa zachovalo 11 pôvodných gotických krídlových oltárov.

Dominantou námestia je neskorogotická radnica zo 16. storočia, ktorá predstavuje symbol samostatnosti mestskej samosprávy a vďaka renesančným portálom

a arkám na západnej strane sa súčasne považuje za prvú renesančnú stavbu na území Slovenska. Jej stavbu realizoval Majster Ján z Prešova, Majster Alexander a Majster Alexius. Taktiež interiér ako aj exteriér je bohato zdobený, na rímse radnice sa nachádza 118 kamenných plastík a na vrchole južného špicu je socha rytiera Rolanda, ktorá symbolizuje kráľovské výsady. V súčasnosti sa v radnici nachádza expozícia Šarišského múzea Bardejov – slobodné kráľovské mesto. Okolie radnice spolu s radničným námestím je lemované renesančnými meštianskymi domami postavenými na gotických základoch, ktoré majú výnimočne bohato zdobené portály, výklenky a schodiská. Sú charakteristické najmä vysokými štítovými valbovými strechami.

Výnimočnú pozornosť si zaslúži i fortifikačný systém mesta Bardejov. Toto opevnenie budované od polovice 14. storočia patrí medzi najdokonalejšie gotické opevnenia nie len v rámci Slovenska. Väčšina bášť pochádza z 15. respektíve 16. storočia, monumentálne barbakány sú výsledkom tretej vlny výstavby, ktorú vyvolalo hroziace turecké nebezpečenstvo. V súčasnosti je zrenovovaných deväť bášť a dva barbakány, pričom sa zachovali aj časti múrov a vystužené vodné priekopy na južnej strane opevnenia.

### **Kostol Najsvätejšieho Tela Kristovho v Stropkove**

Predstavuje najvýznamnejšou pamiatkou mesta. Ide o trojlodňový gotický kostol zo 14. – 15. storočia. Má bohato zdobený drevený barokový oltár a v minulosti bol súčasťou stropkovského hradného areálu. Zvyšky hradu sa nachádzajú v budove kaštieľa na východnej strane kostola, jeho základy sú pod terénom. Hrad mal dve časti, vnútornú s vežou, palácom a kaplnkou, vonkajšiu opevnenú s delovými baštami a priekopou. Budova kaštieľa vznikla z časti hradu a bola viackrát prestavaná. Dnešný charakter určuje baroková prestavba z r. 1811 a klasicistické prefasádovanie z prvej polovice 19. storočia.

### **Gréckokatolícky chrám sv. Paraskevy prepodobnej vo Svidníku**

Chrám pochádza z druhej polovice 18. storočia a predstavuje tak najstaršiu sakrálnu pamiatku mesta. Jeho výstavba prebiehala v určitých krokoch, kedy najskôr bola postavená kaplnka, potom veža a nakoniec loď chrámu a tak dostal chrám črty neskorobarokového štýlu.

## **Hrad Zborov**

Osada spolu s rovnomenným hradom patria medzi najstaršie sídelné lokality Šariša, kedy najstaršia správa o hrade je z roku 1250. Hrad bol renesančne prestavený v rokoch 1548-1601 a postavili sa ďalšie dva hradobné okruhy opevnenia, pričom vzniklo jedno z najrozsiahlejších a najlepšie opevnených feudálnych sídel na Slovensku. Hrad však v roku 1684 dobyli cisárske vojská, ktoré ho vzápätí zbúrali, no napriek tomu boli jeho ruiny v roku 1926 vyhlásené za prírodnú rezerváciu. V Zborove sa nachádza taktiež gotický kostol sv. Margity zo začiatku 14. storočia a kostol sv. Žofie, ktorý však počas 1. svetovej vojny vyhorel.

## **Drevené kostoly**

Obrovské prírodné bohatstvo lesov Slovenska spolu s mohutným horstvom Západných Karpát podmienili využívanie dreva na stavbu nie len príbytkov pre obyvateľov či hospodárskych stavieb, ale aj rôznych vzácných sakrálnych stavieb. Už od konca stredoveku na našom území spolunažívali ľudia rôznych náboženských vyznaní. Okrem rímskokatolíckych či pravoslávnych veriacich sa na území súčasného Slovenska nachádzali aj protestanti evanjelického – augsburského a helvétskeho vyznania a o niečo neskôr sa k nim pridali aj gréckokatolícky veriaci. Najstaršie drevené kostoly na Slovensku pochádzajú z druhej polovice 15. storočia, pričom ich architektonické a stavebno-konštrukčné riešenie spolu s ich výtvarno-dekoratívnym poňatím vychádzalo z tunajších tradícií, ktoré sa formovali po niekoľko generácií. Zvláštnosťou týchto kostolíkov je, že všetok materiál musel byť z dreva a pri ich stavbe sa nesmeli použiť klinec. Podľa historických záznamov sa na území Slovenska nachádzalo až 300 drevených kostolov, v ktorých sa štýlovo prelínali už spomínané prvky západnej, najmä rímskej a byzantskej kultúry.

V súčasnosti sa najviac týchto kultúrnych skvostov zachovalo priamo na severovýchodnom Slovensku najmä v okolí Bardejova a Svidníka, kde spolu vytvárajú tzv. Karpatskú drevenú cestu v dĺžke viac ako 300km, ktorá prechádza aj na územie Poľska. Jedná sa prevažne o drevené cerkvy východného obradu (výnimkou je Hervartov, ktorý má gréckokatolícky pôvod), ktoré sú prejavom kreativity anonymných ľudových tvorcov s bohatou škálou fantázie, estetiky a výtvarného cítenia. Prevažne sú situované na vyššie položených miestach, niekedy až ťažko prístupných, excentricky voči iným dedinským stavbám. Súčasťou ich stavieb sú aj príslušné cintoríny

s jednoduchými drevenými, pieskovcovými a liatinovými krížmi. Celý areál obklopuje zrubová alebo kamenná ohrada so vstupnou brámkou zastrešenou šindľom a v mnohých prípadoch sa vyskytuje drevená zvonica. Charakteristickým znakom východných kostolov je trojdielnosť, ktorá zároveň symbolizuje Svätú trojicu. Trojitosť priestoru je aj navonok v mnohých prípadoch zdôraznená trojicou smerom na západ sa zvyšujúcich veží. Nevyhnutnou súčasťou kostolíkov je ikonostas teda drevená stena s obrazmi oddeľujúca oltár od ostatnej časti chrámu, ktorý tvorí výtvarné a funkčné jadro sakrálneho objektu.

Za Národnú kultúrnu pamiatku bolo v roku 1968 vyhlásených spolu 27 drevených kostolíkov z celkových asi 50 kostolov rozmiestnených na celom území Slovenska. V regióne Horného Šariša sa nachádza spolu 22 takýchto vzácných kostolíkov, pričom najviac sa ich nachádza v okrese Svidník až 12, v okrese Bardejov je ich 9 a v okrese Stropkov sa nachádza jeden a to v obci Potoky.

– **Frička**

Drevený chrám východného obradu sv. Michala Archanjela postavený v 18. storočí, ktorého trojpriestorová zrubová sakrálna stavba sa nachádza v strednej časti obce. Ikonostas oddeľujúci svätyňu od lode pochádza z prestavby kostola okolo roku 1830. Svätyňa s loďou majú spoločnú sedlovú strechu s dvoma vežičkami. Interiér je prevažne z 19. a 20. storočia. Niektoré ikony na predele ikonostasu sú z 18. Storočia, jeden z troch zvonov pochádza z roku 1697.

– **Hervartov**

Gotický kostol sv. Františka z Assisi postavený okolo roku 1500 je jedným z najstarších drevených kostolov tohto typu na Slovensku. Výtvarne a esteticky pôsobivé sú interiérové gotické nástenné maľby, kde sú znázornené napríklad výjavy Adam a Eva v raji či súboj sv. Juraja s drakom. Súčasťou interiéru je oltár Panny Márie, sv. Kataríny Alexandrijskej a sv. Barbory (1460-1470). Zaujímavé sú nástenné maľby sv. Jána Krstiteľa a sv. Pavla apoštola. Medzi obrazmi je Posledná večera (1653) a Tabuľový obraz sv. Františka z Assisi, sv. Krištofa a sv. Kataríny Sienskej (1460-1470). Tento drevený kostol patrí medzi najvzácnejšie sakrálne stavby na území Slovenska.

– **Jedlinka**

Drevený chrám východného obradu Panny Márie postavený v roku 1763. Trojpriestorová sakrálna zrubová stavba je prikrytá dreveným šindľom, pričom interiér a ikonostas sú veľmi zachovalé, vrátane vzácných drevených barokových svietnikov.



Ikonostas s výraznou rokajovou ornamentikou pochádza z druhej polovice 18. storočia. Jeho súčasťou sú tradičné ikony ako sv. Mikuláš, Hodegétia, Kristus Pantokrator, a preto právom tento ikonostas patrí medzi najvzácnejšie na Slovensku. Nad kráľovskými dverami sa nachádza ikona Posledná večera.

– **Kožany**

Drevený chrám východného obradu Panny Márie, ktorý bol postavený v 17. storočí, stojí na kamennej podmurivke a je prikrýty šindľovou strechou. V interiéri sú ojedinelé vzácne nástenné maľby z 18. storočia, ktoré vytvárajú nádhernú figurálnu kompozíciu a výrazne esteticky dopĺňajú celkovú atmosféru kostolíka. Kráľovské dvere ikonostasu pochádzajú z konca 17. storočia, a vo veži kostola sa nachádza gotický zvon z roku 1406.

– **Krivé**

Drevený chrám východného obradu sv. Lukáša z roku 1826 sa nachádza na západnej strane nad obcou. Trojpriestorová sakrálna stavba je na kamennej podmurivke, ošindľovaná a upravená v 20. storočí. Radikálnou prestavbou zanikla typická trojvežatosť, ktorá je výrazným charakteristickým znakom v tomto regióne. V interiéri sa nachádzajú vzácne ikony zo 16. storočia, namaľované temperou na dreve, ktoré pravdepodobne pochádzajú zo staršieho pôvodného kostola (Bohorodička Hodegétia, Krst Krista v Jordáne, Sv. Michal Archanjel, Spasiteľ s nebeskými silami).

– **Lukov**

Dnešná obec vznikla zlúčením osady Venécia a Lukov. Drevený chrám východného obradu sv. Kozmu a Damiána postavený v rokoch 1708 – 1709 je umiestnený na kamennej podmurivke na svahu. Podpivničená svätyňa dreveného kostolíka je ojedinelá na Slovensku. V interiéri kostola, ktorý je v prevažnej miere barokový, sa nachádzajú vzácne ikony zo 16. a 17. storočia. Medzi najvzácnejšie obrazy patrí Posledný súd (tempera na dreve, 16. storočie), Deésis (1680), Bohorodička Hodegétia (1654), Kristus Pantokrator (17. storočie).

– **Tročany**

Drevený chrám východného obradu sv. Lukáša Evanjelistu postavený v roku 1739 sa nachádza priamo v obci na rovnom teréne. Trojpriestorová zrubová konštrukcia je postavená na nízkej kamennej podmurivke a je pokrytá drevenými šindľami. V interiéri sa nachádzajú ikony zo 17. až 19. storočia (Ukrižovania, 1634, sv. Michal, 17.

storočie, sv. Lukáš Evanjelista, 1638, Spasiteľ s nebeskými silami, 17. storočie) a drevený polychrómovaný svietnik z 18. storočia.

– **Bardejovské Kúpele - Skanzen (Zboj)**

Drevený chrám východného obradu – kostol troch hierarchov (sv. Jána Zlatoústeho, sv. Bazila Veľkého a sv. Gregora Naziánskeho). Do Expozície múzea ľudovej architektúry Šarišského múzea v Bardejovských Kúpeľoch bol prevezený v roku 1967. Rokokový ikonostas je z roku 1766 a patrí medzi najzachovalejšie ikonostasy z 18. storočia na Slovensku.

– **Bardejovské Kúpele - Skanzen (Mikulášová)**

Drevený chrám východného obradu Ochrany Bohorodičky postavený v roku 1730 v Mikulášovej. Trojdielna zrubová stavba sa od roku 1931 nachádza v Bardejovských Kúpeľoch. Z bezpečnostných dôvodov boli ikony umiestnené do Šarišského múzea v Bardejove.

– **Nová Polianka**

Chrám sv. Paraskevy pochádza z roku 1766, počas vojnových udalostí bol značne poškodený a opustený. Ku jeho rekonštrukcii sa pristúpilo v roku 1961, kedy bol chrám rozobratý a prenesený do skanzenu Múzea ukrajinsko-rusínskej kultúry vo Svidníku. Pre nedostatok finančných prostriedkov bola však postavená v roku 1986 iba jeho verná kópia na základe presných nákresov.

– **Ladomirová**

Presný dátum výstavby Chrámu sv. Michala Archanjela je známy podľa vyrytého datovania Anno Domini 1742 Die 17 Mai na vstupnom pravouhlom portáli. V súčasnosti patrí tento chrám svojou architektúrou a vnútorným vybavením k najreprezentatívnejším chrámom východného obradu na Slovensku.

– **Korejovce**

Drevená zrubová cerkev, ktorú domáci obyvatelia zasvätili Ochrane Presvätej Bohorodičky, je tvorená trojdielnou stavbou na kamennom základe. Na stavbu následne nadväzujú svätyňa, chrámová loď a široký babinec s pristavanou vstupnou predsienkou, ktoré spolu so zvonnicou prešli v roku 2000 komplexnou rekonštrukciou.

– **Krajné Čierne**

Chrám sv. Bazila Veľkého bol postavený domácimi obyvateľmi v roku 1730. Areál chrámu je ohradený drevenou ohradou so šindľovou strieškou a celý je vsadený do nádherného prostredia mohutných dubov. Keďže bol areál počas druhej svetovej

vojny značne poškodený, tak ho v roku 2000 medzinárodná organizácia World Monument Fund zaradila do stovky najohrozenejších pamiatok sveta, na základe čoho sa získali potrebné financie na jeho kompletne zreštaurovanie v rokoch 2001-2005.

– **Hunkovce**

Chrám Zosnutia Presvätej Bohorodičky bol postavený na konci 18. storočia uprostred tunajšieho cintorína a predstavuje typickú lemkovskú stavbu byzantského obradu s vysokými cibulovými vežami. Postupom času zostala opustená a zbavená vnútorného zariadenia, ale v súčasnosti sa využíva na sezónne, múzeom organizované expozície sakrálneho umenia.

– **Šemetkovce**

Chrám sv. Michala Archanjela predstavuje jednoduchú trojpriestorovú stavbu z roku 1752 umiestnenú do rozľahlej hornatej krajiny nad hlbokým údolím. Drevená zvonička so šindľovou stanovou strieškou a doskovým obložením vytvára so zrubovou stavbou cerkvi harmonický celok zarámovaný okolitou prírodou.

– **Dobroslava**

Chrám sv. Paraskevy je jediným chrámom na Slovensku vybudovaným na pôdoryse gréckeho kríža a tak predstavuje prechodný typ medzi huculskými a lemkovskými drevenými sakrálnymi stavbami byzantského typu, kedy od prvého prevzala pôdorys a od druhého výraznú stupňovitosť veží smerom na západ. Chrám pochádzajúci zo začiatku 18. storočia bol značne poškodený počas bojov Červenej armády s nemeckými vojskami, čo dokumentujú aj šrapnely a strely na vnútornom obložení stien, a tak sugestívne dokladajú pohnutú históriu chrámu.

– **Nížny Komárnik**

Pôvodnú drevenú cerkev z 18. storočia nahradila v tridsiatych rokoch 20. storočia ojedinelá stavba nového sakrálneho bojkovského typu postavená podľa znalca ľudovej architektúry východných Karpát V. Sičynského. Charakteristickým znakom tejto stavby je dominantnosť strednej hmoty trojpriestoru a teda lode, ktorej zastrešenie kupolou či pyramidálnym stanovým krovom výrazne presahuje svojím objemom a výškou hmoty babinca a svätyne.

– **Vyšny Komárnik**

Chrám sv. Kozmu a Damiána je prvou stavbou, na ktorej sa prejavili tendencie modernými architektonickými prvkami priblížiť drevenú sakrálnu architektúru byzantského obradu novým vývojovým trendom. Prejavuje sa to najmä vo veľkých

oknách s polkruhovými záklenkami, výraznom vysunutí krovovej konštrukcie cez obvodový plášť objektu prostredníctvom šindľom obitej korunnej rímsy a zrkadlovými klenbami v lodi a vo svätyni, ktoré získali charakter hviezdice.

– **Bodružal**

Chrám sv. Mikuláša pochádza z roku 1658 a patrí medzi najstaršie a zároveň aj najlepšie zachované chrámy východného obradu na Slovensku. Osobitná architektúra, bezprostredné okolie, drevená ohrada so šindľovou strieškou a vstupnou brámkou s makovičkou, so samostatnou zvonnicou a s príslahlým cintorínom tvoria jedinečný urbanistický celok a prirodzenú dominantu obce. Reštaurovanie ikonostasu v deväťdesiatych rokoch 20. storočia mu prinavrátilo pôvodnú farebnosť a eleganciu, a tak môže chrám aj dnes vykonávať svoju pôvodnú funkciu v podobe konania liturgických obradov.

– **Miroľa**

Domáci obyvatelia situovali výstavbu Chrámu Ochrany Presvätej Bohorodičky na vyvýšené a dobre viditeľné miesto nad obcou, kde sa zakrátko stala prirodzeným krajnotvorným a dominantným bodom. Jedná sa o typický trojdielny a trojvežový objekt lemkovského typu pochádzajúci z roku 1770, ktorý patrí do architektonicky jednotnej skupiny stavieb v okolí Svidníka.

– **Príkra**

Chrám sv. Michala Archanjela predstavuje trojpriestorovú zrubovú stavbu, ktorá pozostáva z menšej štvorcovej svätyně s rovným uzáverom na východe, zo strednej väčšej a širšej chrámovej lode a babinca na západnej strane. V chráme dominuje polychrómovaný vyrezávaný barokovo-rokokový ikonostas deliaci svätyniu od chrámovej lode. Od svojho vzniku v roku 1776 prešla cerkev viacerými úpravami, no súčasný stav nadobudla počas rekonštrukcie plášťa chrámu a krytiny v rokoch 2001 a 2002.

– **Potoky**

Zrubová, z exteriéru doskami obložená konštrukcia vytvára trojpriestor Chrámu sv. Paraskevy postaveného v roku 1773. Vnútorne zariadenie v podobe ikonostasu, žertveníka a prestolu obsahuje tradičné ikony importované predovšetkým z haličských ikonopiseckých centier, ktoré sú postupne nahrádzané neortodoxne ponímanými ikonami domácich tvorcov.

#### **4.4.1.3 Kultúrno-relaxačné atrakcie**

##### **Bardejovské kúpele**

Ako už bolo spomenuté v prírodných podmienkach regiónu Horný Šariš, územie sa vyznačuje nevšedným prírodným bohatstvom v podobe rôznych minerálnych a liečivých prameňov. Práve toto bohatstvo podmienilo v roku 1247 vznik kúpeľov, kedy kráľ Bela IV. daroval územie dnešných kúpeľov aj s prameňmi mestu Bardejov. Správy o kúpeľoch sa postupne šírili po celej Európe a kúpele sa postupne rozširovali a získavali stále väčší význam nie len pre obyvateľstvo z blízkeho okolia, ktoré navštevovalo kúpele krátkodobo, ale najmä pre návštevníkov zo vzdialenejších krajín, ktorí tu trávili až niekoľko týždňov. Medzi najznámejších návštevníkov patria rakúsko-uhorský cisár Jozef II., ruský cár Alexander I. či manželka Františka Jozefa I. cisárovná Alžbeta, nazývaná Sissi, ktorej socha sa vyníma v kúpeľnom parku. Koncom 18. storočia sa kúpele zaradili medzi najnavštevovanejšie kúpele Uhorska a Bardejovská kyselka sa začala plniť a exportovať nielen do Budapešti, ale aj do Varšavy, Berlína či Frankfurtu. V súčasnosti sa kúpele značne zmenili, prebehla rekonštrukcia starších budov a pešej zóny, ktorá je dopĺňaná dobovými stavbami v klasicistickom, neoklasicistickom a eklektickom slohu. Liečia sa tu predovšetkým choroby zažívacieho traktu, dýchacieho ústrojenstva, cukrovky či ľahšia srdcové ochorenia, pričom sa minerálne pramene využívajú na pitné kúry, či kúpeľnú a inhalačnú liečbu.

##### **Šarišské múzeum Bardejov**

Múzeum sa vďaka rozsahu svojich zbierok a odbornej činnosti zaraďuje medzi najvýznamnejšie a zároveň aj najstaršie múzeá na Slovensku. V svojich expozíciách komplexne dokumentuje historické, prírodné a spoločenské pomery regiónu Horný Šariš, pričom spravuje vyše 700 000 zbierkových predmetov z rôznych oblastí muzeálnej práce. Celoslovenskú pôsobnosť má napríklad v oblasti ikonopisnej tvorby východného obradu predstavenej v samostatnej expozícii s názvom Ikony, ktorá je jedinou špecializovanou expozíciou tohto druhu na Slovensku. Ďalšou samostatnou expozíciou múzea je Bardejov – slobodné kráľovské mesto, ktorá prezentuje stredoveké dejiny Bardejova, jeho hospodársky, spoločenský a kultúrny život od prvej písomnej zmienky z roku 1241 po koniec 18. storočia. Múzeum obsahuje taktiež aj prírodovednú expozíciu s názvom Príroda severovýchodného Slovenska a jej ochrana, v ktorej je

vystavených vyše 1700 exponátov z domácej, ale aj svetovej exotickkej fauny, pričom je rozdelená podľa jednotlivých zoogeografických oblastí. Vysunutú expozíciu tvorí Skanzen – múzeum ľudovej architektúry v Bardejovských kúpeľoch, na ploche ktorého sa nachádza 24 expozičných objektov, ktoré reprezentujú ľudovú kultúru a stavitel'stvo slovenského a rusínskeho obyvateľ'stva. Prezentujú sa tu kroje, domáce a remeselnícke výrobky či sakrálne ľudové umenie ako plastiky, maľby na skle a mnohé ďalšie významné pamiatky.

### **Slovenské národné múzeum – Múzeum ukrajinsko-rusínskej kultúry vo Svidníku**

Múzeum predstavuje špecializované národnostné múzeum o Rusínoch-Ukrajincoch, pričom jeho kultúrno-historická expozícia dokumentuje základné etapy kultúrneho, politického a sociálneho vývoja tohto obyvateľ'stva a ukážky hmotnej a duchovnej kultúry vrátane literárneho úsilia Rusíno-Ukrajincov na Slovensku. Druhú expozíciu predstavuje Galéria Dezidera Millyho venovaná jednému z najvýznamnejších maliarov z radov Rusínov-Ukrajincov. Charakteristickou črtou jeho tvorby je námetová pestrosť, bohatosť, technická rozmanitosť a majstrovské stvárnenie dedinského človeka. Medzi najstaršie a najcennejšie zbierkové exponáty patria ikony, ktoré prezentujú chronologický vývoj ikonopiseckého umenia 16. až 18. storočia. Poslednou expozíciou je Národopisná expozícia múzea v prírode – skanzen, v ktorom je umiestnených vyše 50 obytných a technických stavieb vrátane vodného a veterného mlynu, školy, požiarnej zbrojnice, krčmy, dedinského obchodu či kováčskej dielne. Dominantou je drevená cerkev premiestnená z obce Nová Polianka so zvonnicou, prícestnými križmi a kaplnkou. Komplex je taktiež doplnený agro a zoo expozíciou, a tak spolu vytvára vhodnú príležitosť pre oddych v atraktívnom prostredí tradičnej dediny.

### **Vojenský historický ústav – Vojenské historické múzeum vo Svidníku**

Poslaním Vojenského múzea vo Svidníku je prostredníctvom zbierkotvornej, výstavnej a výskumnej činnosti prezentovať dejiny vojenstva v regióne východného Slovenska. Zbierkový fond múzea obsahuje viac ako 20 000 exponátov, pričom v hlavnej budove múzea sa nachádzajú aj Pamätník Sovietskej armády, cintorín a park so skanzenom, v ktorom je umiestnená ťažká bojová technika. Súčasťou expozície je aj prírodné duklianske bojisko, v ktorom je rozmiestnených 49 exponátov bojovej techniky, zrekonštruované palebné postavenia československého delostrelectva,

pozorovateľne, zemľanky či bunkre. Osobitú miesto zaujíma Pamätník Československej armády na Dukle, ktorý spolu s cintorínom padlých vojakov tvorí národnú kultúrnu pamiatku. V komplexe prírodného duklianskeho bojiska sa nachádza aj Údolie smrti, ktoré stvárňuje tankovú rotu v útoku a symbolicky tak predstavuje najťažšie tankové boje po prekročení hraníc na Duklianskom priesmyku v roku 1944. Neďaleko Duklianskeho priesmyku na slovensko-poľských hraniciach stojí vyhladková veža, ktorá je hlavným informačným strediskom pre návštevníkov Dukly o histórii duklianskych bojov. Areál dopĺňajú aj okolité obce, v ktorých sa taktiež uskutočnili ťažké vojenské boje či už počas prvej alebo druhej svetovej vojny, na pamiatku ktorých tu boli vybudované rôzne pamätníky a cintoríny.

### **Lyžiarske strediská**

Prírodné podmienky v danom území umožnili vznik aj početných lyžiarskych stredísk, ktoré síce svojou veľkosťou nepatria medzi tie najväčšie na Slovensku, ale rozhodne dokážu spríjemniť pobyt v príjemnom a tichom prostredí. Väčšina z týchto stredísk je lokalizovaná do prostredia s celoročným využitím z hľadiska cestovného ruchu, či už v podobe turistických i cyklistických výjazdov, organizovaných škôl v prírode či rôznych spoločenských podujatí. Spolu sa tu nachádza 23 lyžiarskych vlekov umiestnených v 10 lyžiarskych strediskách, pričom najvýznamnejšími sú predovšetkým Makovica - Nižná Polianka, Regetovka, Stebnická Huta, Medvedie, Šarbov či Stropkov, kde je taktiež možnosť fyzickej prípravy v podobe telocviční, posilňovní, letného bazéna či tenisových kurtov.

### **ZOO park Stropkov**

Predstavuje jediné zariadenie svojho druhu na Slovensku, ktoré okrem vystavovania zaujímavých cudzokrajných zvierat plní aj úlohu ochrany genofondu planéty. Medzi atraktívne druhy chovaných zvierat patria šelmy, korytnačky, dravce a mnoho iných zvierat. Zaujímavosťou je aj možnosť adopcie si zvieratka tým, že návštevník prispeje podielom na jeho chov a získa tak adoptívny list na dané zvieratko na dobu jedného roku. Návštevu spríjemňuje i zábavná samoobslužná lanovka, bufet Červená čiapočka s vlkom v rozprávkovej chalúpke, zábavné detské zariadenia a možnosť prezretia si audiovizuálneho záznamu o ZOO parku.

#### **4.4.1.4 Špeciálne podujatia a festivaly**

Do tejto skupiny atrakcií sa zaraďujú najmä všetky činnosti, ktorú majú spríjemniť a spestriť pobyt návštevníka v danej oblasti a tým uspokojiť jeho celkový dopyt po zážitkoch, čím sa u návštevníka vytvorí pozitívny vzťah k navštívenému územiu. Výsledkom toho môže byť opätovná návšteva daného územia a rozširovanie pozitívnej reklamy u svojich najbližších a známych, ktorá opäť prináša nových návštevníkov a teda aj ich kapitál. Tento vzťah si uvedomili aj kompetentní ľudia na úrovni samosprávy či iných organizácií, ktorí sa najmä v posledných rokoch snažia čím ďalej tým viac organizovať rôzne sprievodné podujatia, slávnosti či kultúrne a spoločenské podujatia, ktorých cieľom je prilákanie väčšieho počtu návštevníkov.

Dôkazom toho sú bezpochyby Slávnosti kultúry Rusínov-Ukrajincov Slovenska, ktoré sa každoročne konajú v prírodnom amfiteátri, ktorý je súčasťou národopisnej expozície múzea v prírode – skanzen vo Svidníku. Vojenské múzeum vo Svidníku organizuje ukážky bojov na kóte Obšar, ktoré si pre svoju zaujímavosť každoročne získavajú viac návštevníkov. Z kultúrnych a hudobných podujatí v Bardejove sa jedná predovšetkým o Rolandove dni a Bardejovské hudobné leto, ale taktiež konajúce sa rôzne výstavy a vernisáže v priebehu celého roku v priestoroch Kolonády v Bardejovských kúpeľoch. Významnú úlohu v tomto kontexte zohráva aj otváranie a ukončenie letnej kúpeľnej sezóny, ktoré je spojené s bohatým kultúrnym programom. Osobitou udalosťou v Bardejove je konanie Bardejovského jarmoku, ktorý sa každoročne koná na konci leta a je sprevádzaný mimoriadne pestrým sprievodným programom s ukázkami miestnych ľudových a remeselníckych tradícií. Okrem toho sa v Giraltovciach a Raslaviciach uskutočňujú folklórne slávnosti, vo Svidníku sa pravidelne konajú Dni ľudových tradícií a Dukelský beh mieru, v Stropkove sa zase uskutočňuje Stropkovská 20-tka behu či Stropkovský jarmok, a predovšetkým dôležitým podujatím je Stropkovská zlatá podkova, ktorá patrí medzi významné medzinárodné jazdecké preteky v parkúrovom skákaní.

#### **4.4.2 Sekundárny potenciál**

Ako už bolo naznačené v úvode časti, sekundárny potenciál charakterizuje celkovú vybavenosť územia a jeho starostlivosť o návštevníka. Najmä v posledných



rokoch sa dostáva práve tento faktor do mimoriadnej pozornosti turistov, ktorí si svoju turistickú destináciu stále pozornejšie vyberajú na základe služieb, ktoré im dokáže poskytnúť. Turisti sa stávajú stále viac náročnejšími na kvalitu ponúkaných služieb a zvyšovanie ubytovacieho štandardu, ako aj dostupnosti územia z hľadiska vlastnej automobilovej dopravy, ktorá získala dominantné postavenie. Medzi takéto služby podľa práce Borovský, Smolková, Niňajová (2008) zaraďujeme:

- 1. ubytovanie a stravovanie,**
- 2. distribúcia, sprostredkovanie a organizovanie cestovného ruchu** (cestovné kancelárie, touroperátori, ako aj rôzne iné organizácie a združenia vplyvajúce na rozvoj cestovného ruchu v regióne),
- 3. doprava a ďalšie doplnkové služby,** ktoré prispievajú k spokojnosti zákazníka (benzínové pumpy, autoservisy, obchody s potravinami, s odevmi, so športovými potrebami, banky, zmenárne, pošty).

V nasledujúcich riadkoch sa pokúsime o zhodnotenie sekundárneho potenciálu regiónu Horný Šariš z hľadiska cestovného ruchu, pričom ako hlavné odvetvia budeme skúmať práve uvedené základné odvetvia služieb zákazníkom podľa možností a dostupnosti štatistických informácií.

#### **4.4.2.1 Ubytovanie a stravovanie**

##### **Ubytovanie**

Podľa vyhlášky Ministerstva hospodárstva Slovenskej republiky č.277 z júna 2008, ktorou sa ustanovujú klasifikačné znaky na ubytovacie zariadenia pri ich zaraďovaní do kategórií a tried, sa ubytovacím zariadením rozumie budova, priestor alebo plocha, v ktorom sa verejnosti celoročne alebo sezónne poskytuje za úhradu prechodné ubytovanie a s ním spojené služby. Podľa klasifikácie ubytovacích zariadení Európskej komisie sa jedná o také zariadenie, ktoré poskytuje cestujúcemu prenocovanie v izbe alebo nejakej inej jednotke, kde počet poskytovaných miest musí byť väčší, než dané minimum pre skupiny osôb presahujúce jednu rodinnú jednotku, a všetky miesta v zariadení musia spadať pod spoločné komerčné riadenie. V tejto súvislosti sa izbou chápe jednotka tvorená jednou miestnosťou alebo skupinou miestností tvoriacich neoddeliteľný prenájom v ubytovacom zariadení alebo obydlí.

Charakter ako aj umiestnenie jednotlivých ubytovacích zariadení je neoddeliteľne závislý od cieľovej skupiny, na ktorú je zameraný a preto sa tieto ubytovacie zariadenia odlišujú štandardom vybavenia, komplexnosťou ponúkaných stravovacích a iných služieb, cenovou úrovňou, počtom personálu, či rozsahom a zameraním marketingových aktivít.

Ubytovacia základňa má kľúčový význam pre zabezpečenie dlhodobejšieho pobytu turistov v regióne. Z tohto hľadiska je nesmierne potrebné nie sledovanie počtu lôžok v danej oblasti, ale zisťovanie komfortu nocľahu či kvality ponúkaných služieb. Zdá sa však, že turisti čoraz viac preferujú nocľah na agroturistických usadlostiach alebo v penziónoch na úkor hotelov, čo dáva nové možnosti pre rozvoj poľnohospodárskych fariem a pre drobných podnikateľov v tejto oblasti. Územiu Horného Šariša vzhľadom na počet ubytovacích zariadení jasne vedie Bardejov s príslušnými kúpeľmi (viď. prílohy), v ktorých sa nachádza spolu 36 ubytovacích zariadení dosahujúce tie najvyššie ubytovacie štandardy. Za Bardejovom nasleduje oblasť Svidníka so 16 a oblasť Stropkova so 4 ubytovacími zariadeniami. Bardejov prevyšuje ostatnú časť územia aj počtom návštevníkov ako aj priemernou dĺžkou ich pobytu, keďže ho ročne navštívi okolo 44 tisíc návštevníkov, ktorí tu priemerne strávia viac ako 6 dní. Pritom ostatné územie regiónu ročne spolu navštívi len niečo viac ako 21 tisíc turistov, ktorí tu strávia priemerne okolo troch dní. Je však nutné povedať, že na dominanciu Bardejova má mimoriadny vplyv prítomnosť kúpeľov, ktoré ročne navštívi cez 20 tisíc návštevníkov, z ktorých okolo 30% tvoria cudzinci najmä z Česka, Poľska, Bieloruska, Ukrajiny či Ruska. Ďalšou dominantou Bardejova je bezpochyby zapísanie historického jadra mesta do zoznamu UNESCO, ktoré tak vykonáva obrovskú propagačnú činnosť najmä vo vzťahu k zahraničiu, čoho výsledkom je najviac návštevníkov mesta z Poľska, až potom Slovenska, Česka, Nemecka, Anglicka a Ruska.

**Tabuľka č.6: Návštevnosť Turisticko-informačnej kancelárie Bardejov**

<b>Rok / Krajina pôvodu</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>	<b>2000</b>	<b>Percentuálny podiel v roku 2008</b>
<b>Slovensko</b>	3784	1893	939	519	269	25,4
<b>Poľsko</b>	7020	3001	2335	1861	509	47,2
<b>Česko</b>	1386	1278	1090	618	135	9,3
<b>Nemecko Rakúsko</b> /	371	573	473	781	146	2,5
<b>Veľká Británia</b>	384	381	509	245	95	2,6
<b>Ukrajina Rusko</b> /	281	424	64	35	8	1,9
<b>Ostatné</b>	1648	980	1312	1062	320	11,1
<b>Spolu:</b>	14 874	8530	6 722	5 121	1 482	100,0

Zdroj: TIK Bardejov (2009)

### **Stravovanie**

Gastronomické služby sa v posledných rokoch popri ubytovacích službách dostávajú do obrovskej pozornosti najmä čo sa týka cestovného ruchu a stali sa významným faktorom pri výbere a obstarávaní si dovolenkových produktov. Ich hlavnou činnosťou je príprava jedál, ktorá sa vo väčšine prípadov konzumujú v zariadeniach prevádzkovateľa. Tieto produkty sa skladajú z hmotných prvkov ako jedlá a nápoje a z nehmotných služieb. Na rozdiel od ubytovacích zariadení na Slovensku neplatí jednotná kategorizácia upravujúca štandardy a požiadavky na kvalitu služieb gastronomického zariadenia, avšak tieto zariadenia musia spĺňať štandardy kvality podľa noriem HACCP. Jedná sa o analýzu nebezpečenstiev a metódu kritických kontrolných bodov, ktorá bola zahrnutá do vyhlášky Ministerstva zdravotníctva Slovenskej republiky č. 214/2003 o požiadavkách na zariadenia spoločného stravovania, ktorou sa ustanovili hygienické požiadavky na takéto zariadenia, požiadavky na výrobu, prípravu a podávanie pokrmov a nápojov, postup pri odbere vzoriek hotových pokrmov a ich uchovávaní a dokumentovaní, či požiadavky na dodržanie osobnej hygieny a dodržiavanie hygienických požiadaviek zamestnancami zariadenia spoločného stravovania (Borovský et al., 2008).

Sledované územie disponuje dostatočným počtom stravovacích jednotiek, ktoré sú vo väčšine prípadov lokalizované spolu s ubytovacími zariadeniami. Horšia situácia je však v kvalite ponúkaných služieb a štruktúre, ktorá často nezodpovedá požiadavkám návštevníkom z hľadiska rozmiestnenia týchto zariadení, ich štruktúry a najmä z hľadiska kvality poskytovaných služieb. Nedostatočne je zastúpená taktiež ponuka typických slovenských, ale hlavne regionálnych a miestnych špecialít. Celkovo sa na území Horného Šariša nachádza vyše 60 stravovacích zariadení s celkovou kapacitou viac ako 4 500 návštevníkov. Prirodzene najväčšiu koncentráciu týchto zariadení možno pozorovať v Bardejove a okolí, kde len v meste Bardejov je umiestnených 17 stravovacích zariadení s kapacitou 1 621 miest a v areáli kúpeľov je 13 takýchto zariadení s celkovou kapacitou 791 miest. V zostávajúcich oblastiach Stropkova sa nachádza 7 stravovacích zariadení s kapacitou 765 miest a vo Svidníku, kde sa nachádza 21 stravovacích zariadení s reštauračnou kapacitou 1 305 miest.

#### **4.4.2.2 Distribúcia, sprostredkovanie a organizovanie cestovného ruchu**

Za hlavných distributérov cestovného ruchu sú vo všeobecnosti považované všetky druhy cestovných kancelárií, ktoré svojou činnosťou sprostredkovávajú a uspokojujú potreby zákazníkov z hľadiska zážitkového a emočného. Na území Horného Šariša sa nachádza spolu 13 cestovných agentúr, pričom väčšina z nich, až 8, sa nachádza v Bardejove a jeho priľahlých kúpeľoch. V tomto prípade však všetky prítomné cestovné agentúry zamerali svoju činnosť na odchádzajúce pobyty a väčšina poskytovaných služieb smeruje mimo sledovaného územia či už v rámci Slovenska alebo iných svetových destinácií. Na základe týchto skutočností je výskumu ich činností pre potreby našej práce takmer irelevantná. Naš zámer sledovanosti návštevníkov regiónu Horný Šariš ako aj jeho propagáciu, naplňajú však iné organizácie a združenia, ktoré svojou činnosťou propagujú krásy a atrakcie územia, nie len na národnej, ale aj na medzinárodnej úrovni, a tak sa podieľajú na rozvoji cestovného ruchu v regióne.

#### **Regionálne rozvojové agentúry (RRA)**

Sieť regionálnych rozvojových agentúr na Slovensku bola vytvorená Ministerstvom výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, na základe

uznesenia vlády Slovenskej republiky č. 923/1999 prijatého k Integrovanému plánu regionálneho a sociálneho rozvoja SR, v ktorom sa vymedzili prioritne podporované regióny s mnohonásobnou marginalitou. V súčasnosti funguje 48 takýchto agentúr rovnomerne rozložených po celom území Slovenska a ich hlavnými úlohami je kompletná projektová činnosť, informačná činnosť, podpora investícií, strategické plánovanie regionálneho rozvoja ako aj vzdelávacia činnosť.

### **Regionálna rozvojová agentúra (RRA) Svidník**

RRA Svidník vznikla na základe vyriešenia sociálno-ekonomických problémov 18.11.1996 na čele s riaditeľom Ing. Mironom Mikitom. Medzi jej hlavné činnosti patrí plnenie úloh Regionálneho informačného centra pre Centrálny koordinačný plán (MVRR SR) pre operačné programy v NSRR SR na roky 2007-2013, zabezpečenie a aktualizácia jednotného zásobníka projektov z územia pôsobnosti agentúry, vypracovanie a aktualizácia analýzy potenciálu regiónu na území pôsobnosti agentúry, poskytovanie informácií, hľadanie vhodných projektových partnerov a zabezpečovanie projektového rozvoja v rámci programov cezhraničnej spolupráce či tvorba a spracovanie projektových a podnikateľských zámerov pre žiadateľov, spracovanie a realizácia vlastných projektov, organizovanie odborných seminárov a rekvalifikačných kurzov.

Významnú časť aktivít agentúry tvoria aj projekty zamerané na propagáciu regiónu a na propagačnú činnosť ako napríklad Propagácia regiónu Horný Šariš (Grantová schéma CR), Propagácia cestovného ruchu v regióne Horný Šariš (Phare CBC 2000), Vytvorenie komplexného produktu v oblasti cestovného ruchu (Phare CBC SR/PL – fond malých projektov 2001), či publikácie Vojenské cintoríny z I. svetovej vojny – ich história, stav, možnosti rekonštrukcie a perspektíva využitia v CR, Kuchyňa Karpatského Euroregiónu, Kultúrne pamiatky Horného Šariša, Turistický informátor Horného Šariša, Za krásami drevených chrámov Horného Šariša, Cestujeme Karpatmi alebo Cestovný ruch v slovensko-poľskom pohraničí, ktoré okrem slovenského jazyka vyšli aj v poľštine, angličtine, nemčine, ukrajinčine, ruštine či maďarčine. V tomto kontexte vyznieva prítomnosť a činnosť RRA Svidník ako nenahraditeľná v rámci celého územia Horného Šariša a nemalým podielom sa zúčastňuje na jeho rozvoji a propagácii z hľadiska cestovného ruchu.

### **Regionálna rozvojová agentúra pre oblasť Šariša (SARA)**

Jedná sa o mladšiu regionálnu rozvojovú agentúru, ktorá vznikla 11.3.2003, pričom jej územie pôsobnosti je oveľa širšie ako u RRA Svidník, a zaberá územie od východných cípov Tatier až po východnú hranicu Slovenska v Bukovských vrchoch, pričom jej sídlo sa nachádza v Bardejove. Hlavnými aktivitami agentúry sú predovšetkým iniciovanie a riadenie strategických rozvojových plánov v regióne, podpora efektívnej spolupráce v ekonomickom, kultúrnom a sociálnom rozvoji medzi samosprávou, štátnou správou, podnikateľmi, tretím sektorom a občanmi, propagácia regiónu a jeho potenciálu, poradenská činnosť vo veci rozvoja, koordinácie a manažovania rozvojových projektov, vypracovávanie projektov pre štrukturálne fondy EÚ, realizácia informačného systému ako obslužného servisu pre regionálnu správu či cezhraničná spolupráca s agentúrami podobného zamerania v krajinách Európskej únie. Tieto svoje aktivity realizuje prostredníctvom vstupov do rôznych mikroregiónov a záujmových združení, v ktorých pomáha k spoločnému cieľu a to rozvoju daného územia nie len z pohľadu cestovného ruchu.

### **Turisticko-informačné kancelárie**

Na celom území Horného Šariša sa nachádzajú štyri kancelárie informačného charakteru a to TIK Bardejov, TIC Herkules patriaca pod Bardejovské kúpele, Turistické informačné centrum mesta Stropkov a Mestské informačné stredisko Svidník. Medzi hlavné úlohy týchto kancelárií patrí poskytovanie širokospektrálnych informácií o mestách, turisticky atraktívnych objektoch, o možnostiach turistiky, ubytovania a stravovania, kultúrnych a spoločenských aktivitách, možnostiach trávenia voľného času, bezplatné interpretačné a propagačné materiály či sprostredkovanie sprievodcovských služieb v rôznych svetových jazykoch. Popri tom zabezpečujú aj propagáciu podnikateľov v oblasti cestovného ruchu a služieb a taktiež propagáciu celého regiónu na národnej aj medzinárodnej úrovni.

Ako najaktívnejšiu a najagilnejšiu kanceláriu je možné pokladať TIK Bardejov, ktorá nielen prostredníctvom svojich internetových stránok ponúka záujemcom a návštevníkom najkomplexnejšie informácie z hľadiska cestovného ruchu, ale sa aj najväčšou mierou podieľa na propagácii celého územia. Dobre viditeľné je to predovšetkým na účasti tejto kancelárie a nasledovnej propagácii mesta Bardejov so širokým okolím na výstavách cestovného ruchu ako Holiday World Praha 2009 alebo

ITF Slovakiatour Bratislava 2009, na ktorých mesto Bardejov svojim priamym zastúpením, malo možnosť v plnej miere prezentovať možnosti cestovného ruchu v meste a blízkom okolí. Konečným efektom takýchto podujatí by mala byť zvýšená návštevnosť domácich ako aj zahraničných turistov v regióne.

### **Euroregióny**

„Euroregióny predstavujú geopolitické oblasti tvorené európskymi štátmi, ktorých hranice presahujú“ (Britannica, 2006). Euroregióny predstavujú špecifické cezhraničné štruktúry, v rámci ktorých spolupracujú medzi sebou rôzni aktéri regionálneho rozvoja zo všetkých sektorov v spoločnom úsilí riešiť podobné alebo rovnaké problémy, ktoré sa často nachádzajú v okrajových regiónoch. Na ich vytvorení sa väčšinou podieľajú regionálna a miestna samospráva, miestna štátna správa či obchodné priemyselné komory. Členstvo v jednotlivých euroregiónoch je založené na participácii, menej na členskej účasti subjektov štátnej spravy či regionálnych samospráv. Každá účastnícka strana si vytvára svoje euroregionálne inštitúcie (volebné i výkonné) a tie potom delegujú svojich zástupcov do spoločného euroregionálneho orgánu, kde sa uskutočňujú spoločné pracovné výbory, tematicky zamerané na spoločne dohodnuté problémové okruhy. Spôsoby financovania sú viaczdrojové no najčastejšie sa jedná o granty a členské príspevky. Celkove sa euroregióny stali aktivizačnými prvkami, stávajú sa súčasťou siete inštitúcií podieľajúcich sa na budovaní projektových a fundraisingových zručností v území pôsobenia a ich postupná profesionalizácia vytvára predpoklady pre ich vyššiu výkonnosť.

Región Horného Šariša patrí do územia nášho najstaršieho euroregiónu Karpaty, ktorý vznikol v roku 1993 pričom okrem severovýchodného územia Slovenska (Prešovský a Košický kraj) zahŕňa aj juhovýchodné Poľsko (Podkarpatské vojvodstvo), západnú Ukrajinu, severovýchodné Maďarsko a severné Rumunsko. Celková výmera územia je 145 tisíc km<sup>2</sup> s viac ako 14,7 mil. obyvateľmi, pričom patrí medzi najväčšie medzinárodné organizácie koordinujúce, podporujúce a realizujúce cezhraničnú a medziregionálnu spoluprácu v Európe.

### **Mikroregióny**

Mikroregión vo všeobecnosti predstavuje dobrovoľné združenie miest a obcí za účelom riešenia spoločných problémov a za účelom hľadania spoločných ciest rozvoja

príslušného územia. V zmysle zákona je predmetom činnosti takéhoto združenia najmä oblasť sociálnych vecí, starostlivosti o životné prostredie, miestna doprava, oblasť školstva, kultúry a miestny cestovný ruch. Vidiecke mikroregionálne združenia vznikajú najmä za účelom efektívnej prípravy rozvojových programov, ktoré majú za cieľ zvýšenie kvality života na vidieku. Tieto ciele realizujú mikroregióny prostredníctvom prípravy programov a dokumentov (územné plány, programy hospodárskeho a sociálneho rozvoja a stratégie trvalo udržateľného rozvoja), prijímaním finančnej podpory z národných a európskych zdrojov, ako aj cielenej spolupráce obyvateľov vidieka, ktorá si vyžaduje delenie kompetencií a zdieľanie spoločných problémov i ziskov.

Na sledovanom území je v súčasnosti registrovaných 13 mikroregionálnych združení, v ktorých sú združené hlavne menšie obce, ktoré nemajú dostatok finančných zdrojov na rozvoj svojej dopravnej i technickej infraštruktúry, obnovu kultúrnych a historických pamiatok, revitalizáciu a obnovu častí jednotlivých obcí, ako i ostatné objekty využívané z hľadiska cestovného ruchu. Spoločným zlučovaním dokážu obce spojiť svoje ako aj pridelené finančné zdroje a tak postupne rozvíjať svoje okolie a zvyšovať tak životnú úroveň v regióne. Podobnú úlohu má aj Regionálne združenie miest a obcí Šariš, v ktorom je združených až 72 obcí okresu Bardejov a 52 obcí zo Svidníka.



**Tabuľka č.7: Zoznam mikroregionálnych združení na území Horného Šariša**

Názov mikroregiónu	Sídlo	Počet obcí	Okresná pôsobnosť
<b>Makovica</b>	Zborov	17	Bardejov
<b>Čergov</b>	Sabinov	8	Bardejov
<b>Beskydy</b>	Vyšný Mirošov	11	Bardejov, Svidník
<b>Jedľa</b>	Nižná Jedľová	3	Svidník
<b>Radomsko - Makovický</b>	Svidník	8	Svidník, Bardejov
<b>Ladomirka</b>	Ladomirová	7	Svidník
<b>Ondava</b>	Stropkov	9	Stropkov
<b>Zelené Beskydy</b>	Bukovce	9	Stropkov
<b>Veľká Domaša</b>	Bžany	3	Stropkov
<b>Horná Topľa</b>	Vyšný Tvarožec	24	Bardejov
<b>Stredná Topľa</b>	Nemcovce	25	Bardejov, Svidník
<b>Sekčov - Topľa</b>	Raslavice	15	Bardejov
<b>Topľa</b>	Giraltovce	9	Bardejov, Svidník

Zdroj: Ministerstvo vnútra SR (2008)

#### 4.4.2.3 Doprava a ďalšie doplnkové služby

„Dobre rozvinutá dopravná infraštruktúra je základnou podmienkou fungovania národnej ekonomiky. V tejto súvislosti je úplne jasná prítomnosť určitých regionálnych rozdielov vo vybavenosti územia Slovenska dopravnou infraštruktúrou, ktoré sú výsledkom súčinnosti viacerých faktorov ako prírodné danosti, historický vývoj či poloha regiónu“ (Hornák, 2004). V tomto smere sa popri kvantitatívnych ukazovateľoch infraštruktúry (dĺžka sietí) pozoruje najmä kvalitatívna vybavenosť, ktorú predstavujú dvojkoľajné železničné trate či štvorpruhové cestné komunikácie diaľničného typu, ktoré slúžia prevažne na tranzitnú medzinárodnú ako aj diaľkovú vnútroštátnu prepravu. Prítomnosť práve týchto druhov dopravných sietí sa reálne prejavuje v objeme prichádzajúcich priamych zahraničných investícií, v intenzite podnikateľských subjektov, počte zahraničných návštevníkov, v rozvoji osobitých foriem maloobchodu a služieb, ako aj v iných ukazovateľoch majúcich priamy vzťah k ekonomickému a sociálnemu rozvoju regiónov.

## Cestná doprava

Jedným z najvýraznejších trendov v súčasnom nie len slovenskom cestovnom ruchu je doprava v rámci vlastných možností, kde je dominantná doprava účastníkov cestovného ruchu vlastným dopravným prostriedkom. Turisti preto uprednostňujú také lokality, ktoré sú z hľadiska dopravy veľmi dobre a jednoducho dostupné, čiže územia, ktoré majú bohatú a kvalitnú dopravnú sieť. V tejto súvislosti dopláca daný región na „celoslovenský historický vývoj, počas ktorého sa hlavné dopravné komunikácie koncentrovali do niekoľkých prirodzených koridorov, ktoré tvoria nosnú kostru súčasnej dopravnej siete štátu“ (Korec, 1980). Na základe týchto skutočností sa región Horného Šariša vymedzuje ako dopravne marginálny, ktorý je charakterizovaný ako akési sídelno-hospodárske zázemie s komunikáciami nižšieho hierarchického stupňa. Tento fakt je ešte umocnený periférnou polohou v rámci štátu a taktiež, že aj prilahlé regióny Poľska majú charakter hospodárskej, sídelnej a dopravnej periférie. Ako je vidieť z tabuľky č.8, tak na celom území sa nenachádza žiadna rýchlostná komunikácia, aj keď sa v budúcnosti plánuje s výstavbou rýchlostnej komunikácie R4 Prešov - Svidník – Vyšný Komárnik (viď. prílohy), ktorá by významne pomohla regiónu z hľadiska dostupnosti najmä poľskými návštevníkmi. Zároveň by sa touto komunikáciou napojilo celé územie na diaľnicu D1, prostredníctvom ktorej zase na sieť pan-európskych multimodálnych dopravných koridorov.

Na druhej strane cestná sieť nižších hierarchických stupňov je v relatívne dobrom stave a poskytuje dostatočné množstvo cestných komunikácií. V porovnaní so slovenským priemer hustoty cestnej siete je dané územie ako nadpriemerné, kedy slovenský priemer dosahuje 0,37 km cestnej siete na 1 km<sup>2</sup> územia a priemer regiónu je približne 0,47 km. Je prirodzené, že najvyššie zastúpenie majú cesty 3. triedy a to až takmer 72,5%, za nimi nasledujú cesty 1. triedy (17,5%) a posledné sú cesty druhej triedy (10%). Čo sa týka kvality cestných komunikácií, tak aj tu sa situácia začína postupne zlepšovať, kedy predovšetkým miestne samosprávy cítia potrebu ich rekonštrukcie, ktorá následne pomáha aj k zvýšeniu návštevnosti regiónu. Keďže väčšina návštevníkov pochádza z Poľska je potrebné v prvom rade sa orientovať na rekonštrukciu a modernizáciu cestných komunikácií vedúcich k hlavným ťahom na hraničné priechody Kurov – Muszynka, Becherov – Konieczna a Vyšný Komárnik – Barwinek.

V tomto smere sú s dopravou úzko späté aj služby, ktoré sú nevyhnutné pre uspokojenie návštevníka ako motoristu, a to hlavne rozmiestnenie staníc pohonných látok, autoservisov či predajní náhradných autosúčiastok. Ich zhodnotenie je podrobnejšie zhrnuté v časti Doplnkové služby.

### Železničná doprava

Z hľadiska rozmiestnenia obyvateľstva na území Slovenska predstavuje železničná doprava veľký potenciál využiteľný v osobnej preprave. „Na železnici sa nachádzajú najväčšie miesta na Slovensku (Bratislava, Košice a iné), ktoré sú rozmiestnené v rámci štátu pomerne koncentricky. Práve tento fakt predstavuje možnosti pre uplatnenie osobnej železničnej dopravy v komunikácii medzi týmito dvoma populačnými pólmi, nakoľko práve železničná preprava je u nás uprednostňovaná pre cesty na väčšie vzdialenosti“ (Hornák, 2004). V tomto kontexte je územie Horného Šariša takmer úplne odrezané od takýchto možností, nakoľko významné železničné prepojenia sú lokalizované úplne mimo daného územia a dokonca územie okresov Svidník a Stropkov ako jedny z mála na Slovensku nemajú absolútne žiadne prepojenie na železničnú sieť. Napojenosť územia na strategickú železničnú trasu Bratislava – Žilina – Košice predstavuje 22 km dlhá železničná trať 194 Bardejov - Raslavice - Prešov, ktorá však nepredstavuje významnejší regionálny charakter. Čo sa týka podielu obyvateľstva s možnosťou priameho prístupu k osobnej železničnej doprave, tak celý región je výrazne podpriemerný pričom najvyššiu hodnotu dosahuje okres Bardejov s 51,8%.

**Tabuľka č.8: Dĺžka dopravnej infraštruktúry na území Horného Šariša**

Okres	Rozloha územia (km <sup>2</sup> )	Dĺžka železničných tratí (km)	Dĺžka rýchlostných komunikácií (km)	Dĺžka ciest 1. triedy (km)	Dĺžka ciest 2. triedy (km)	Dĺžka ciest 3. triedy (km)	Hustota cestnej siete na 1 km <sup>2</sup>
Bardejov	936,1	22	0	43,670	33,077	268,832	0,37
Svidník	549,8	0	0	67,750	9,690	253,390	0,60
Stropkov	389	0	0	43	54,246	109,098	0,53
<b>SPOLU:</b>	<b>1 874,9</b>	<b>22</b>	<b>0</b>	<b>154,42</b>	<b>97,013</b>	<b>631,32</b>	<b>0,47</b>

Zdroj: Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR (2008)

## **Ostatné druhy dopravy**

Tak ako sú vzdialené hlavné cestné a železničné dopravné koridory, tak ešte viac sú vzdialené ostatné druhy dopravných možností. Čo sa týka leteckej dopravy, tak napriek prítomnosti letiska v Stropkove, ktoré slúži iba na výletné a rekreačné jazdy, tak najbližšie civilné letiská sa nachádzajú v Poprade a v Košiciach. V Košiciach sa taktiež nachádza aj najbližší terminál nákladnej dopravy. Extrémne veľká je však vzdialenosť od verejných nákladných prístavov nachádzajúcich sa na rieke Dunaj.

## **Doplňkové služby**

Doplňkové služby nie len na úrovni dopravnej infraštruktúry majú významnú úlohu pri uspokojovaní predovšetkým okamžitých zákazníckych potrieb ako sú rôzne poruchy automobilov, akútny nedostatok určitého tovaru či doplnenie určitého chýbajúceho produktu alebo služby. V sledovanom území sme sa zamerali predovšetkým na prítomnosť predajní základných potravinárskych a nepotravinárskych produktov, dostupnosť staníc pohonných hmôt, servisov, predajní náhradných autosúčiastok alebo napríklad dostupnosť najbližšej lekárskej pomoci (viď. prílohy).

V výsledkov výskumu môžeme konštatovať, že i napriek vysokému počtu obcí, až 197, vyskytujúcich sa na danom území, až v 80% z nich sa nachádza predajňa potravinárskeho tovaru. Takéto predajne sa nenachádzajú iba v extrémne malých obciach s niekoľko desiatkami prevažne starších obyvateľov, ktorí svoje nákupy buď realizujú v susedných väčších obciach, alebo im základné potraviny prinášajú ich rodinní príslušníci. Horšie je na tom výskyt predajní s nepotravinárskym tovarom, ktoré sa nachádzajú iba v 13% zo všetkých prítomných obcí a to predovšetkým v obciach, ktoré sú obývané aspoň 1000 a viac obyvateľmi. Relatívne tradičná je prítomnosť pohostinského zariadenia, ktoré sa nachádza približne v polovici z obcí pričom ich prítomnosť nechýba v žiadnej väčšej obci.

Čo sa týka služieb v rámci dopravnej a technickej infraštruktúry, tak na území Horného Šariša sa celkovo nachádza 13 predajní pohonných látok, ktoré sú sústredené do ôsmich obcí, pričom najviac sa ich nachádza v meste Bardejov (3), Svidník (3), Giraltovece (2), Stropkov (1). V súvislosti s prítomnosťou čerpacích staníc sa vyskytujú i predajne autosúčiastok a servisy automobilov, ktoré sa vyskytujú v 25 obciach, nachádzajúcich sa prevažne v širšom zázemí okresných miest. Prítomnosť technickej infraštruktúry je taktiež zaujímavá, nakoľko až 61% zo všetkých obcí je napojených na

verejný vodovod a 66% obcí má realizovanú verejnú sieť plynu, ale iba niečo vyše 12% má vybudovanú sieť verejnej kanalizácie. Viacerí odborníci vidia práve v tejto oblasti obrovský deficit daného územia. Realizácia kompletnej technickej infraštruktúry stroskotáva najmä na nedostatku finančných zdrojov a to i napriek možnostiam čerpania fondov z Európskej únie. Ich využívanie je však podmienené vytvorením strategických územných a plánovacích dokumentov, ktoré vo väčšine obcí absentujú. Práve vytvorenie týchto dôležitých dokumentov, či už svojpomocne alebo v rámci mikroregiónov či iných združení, pomôže doplniť dôležité komponenty v oblasti infraštruktúry čím sa zvýši kvalita ľudského života a tým aj kvalita ponúkaných služieb.

Z ostatných doplnkových služieb viac či menej dôležitých z hľadiska cestovného ruchu spomenieme hlavne výskyt pôšt, ktoré sa nachádzajú v 23% obcí, pričom najviac sa ich nachádza na území okresu Bardejov, a to 23. Zaujímavý je vysoký výskyt mestských alebo obecných knižníc, ktorých je celkovo 156, kým napríklad prítomnosť kinosál je mimoriadne nízka, nakoľko sa vyskytujú iba v Bardejove a vo Svidníku. Z hľadiska vyhľadania lekárskej starostlivosti sú na tom opäť najlepšie okresné mestá, v ktorých sa okrem ambulantných lekárov nachádzajú aj lekárenské predajne. Okrem väčších miest sa ambulantní lekári nachádzajú aj v obciach Gaboltov, Kobyly, Kurima, Raslavice a Zborov z bardejovského okresu či Cernina, Giraltove, Kapišová, Krajná Bystrá, Kračúnovce a Okrúhle z okresu Svidník.

Z hľadiska cestovného ruchu môže byť dôležitá prítomnosť určitej bankovej inštitúcie a predovšetkým zvyšujúca sa dôležitosť prítomnosti bankomatu, ktorí značne uľahčuje návštevníkom plánovanie potrebného finančného obnosu ako aj jeho následné utrácanie. V tomto smere je prítomnosť bankomatov v regióne žiaľstne nízka nakoľko sa vyskytujú iba v štyroch mestách Bardejov, Svidník, Giraltove a Stropkov.

## **4.5 SWOT analýza územia Horný Šariš**

### **Silné stránky:**

- relatívne výhodná geografická poloha doplnená prakticky panenskou prírodou,
- prítomnosť mimoriadne významného kultúrno – historického centra Bardejov zapísaného do zoznamu UNESCO s dostatočne rozvinutou štruktúrou služieb, obchodu a kúpeľníctva,

- celé územie poskytuje vzácne bohatstvo minerálnych, termálnych a liečivých prameňov, ktoré sekundárne vytvárajú liečebné, oddychové a športové strediská,
- čistá príroda spolu s pokojným a príjemným prostredím dáva predpoklady pre rozvoj vidieckej turistiky a agroturistiky vo vzťahu na regionálne špecifické atraktivity ako folklór a ľudové zvyklosti,
- výborné geomorfologické podmienky pre rozvoj cykloturistiky doplnený množstvom doplnkových služieb s možnosťou celoročného využitia,
- existencia turistickej infraštruktúry, hustá a dobre značená sieť turistických chodníkov,
- veľké skúsenosti tunajších obyvateľov v cezhraničnej spolupráci a ich schopnosť komunikácie s turistami zo susedných štátov,
- zvyšujúca sa aktivita a zaoberanosť miestnej samosprávy, miestnych združení ako aj malých a stredných podnikateľov v oblasti cestovného ruchu,
- nenahraditeľné kultúrne a historické dedičstvo doplnené množstvom zaujímavých múzeí a galérií, kultúrными podujatiami i ľudovou architektúrou a to všetko na relatívne malom území,
- členstvo Slovenska spolu so susednými štátmi (okrem Ukrajiny) do Európskej únie, čím sa pomaly zvyšuje povedomie o danom regióne v zahraničí,
- dostatok kvalifikovaných voľných pracovných síl, ktoré sa môžu pomerne rýchlo adaptovať v oblasti cestovného ruchu, vidieckeho turizmu či agroturistiky,
- relatívne nízka cenová hladina poskytovaných produktov a služieb.

#### **Slabé stránky:**

- nedostatočná legislatíva a zároveň aj slabá podpora „zvrchu“ hlavne v oblasti malého a stredného podnikania spolu s ťažšou dostupnosťou úverov pre podnikanie,
- periférna poloha daného územia či už na Slovenskej alebo Poľskej strane,
- absolútne nedostatočná dopravná ale i technická infraštruktúra najmä vo vzťahu k rýchlostným a diaľničným koridorom, ako aj zlé železničné prepojenie s ostatným územím Slovenska a okolitých štátov,

- slabá sieť rekreačno – športovej ponuky, najmä bazénov ako aj málo produktov pre konkrétny, špecifický segment turistického trhu,
- vysoký podiel tranzitných a jednodňových návštevníkov,
- nedostatočná štruktúra a štandard poskytovaných služieb najmä v stravovacích zariadeniach,
- zlý technický stav niektorých pamiatkových objektov spojený so slabou starostlivosťou v dôsledku nedostatku finančných zdrojov,
- nepostačujúci záujem zo strany podnikateľov o poskytovanie služieb vo vidieckych strediskách cestovného ruchu ako aj malé skúsenosti obyvateľstva s poskytovaním primeraných služieb ku ktorým sa pridáva slabá odbornosť najmä v oblasti cudzích jazykov,
- stále pretrvávajúca slabá informovanosť a propagácia regiónu či už na území Slovenska, ale najmä v zahraničí,
- nízky podiel priamych zahraničných investícií do oblastí cestovného ruchu,
- nedostatok pracovných príležitostí spolu s nízkou mzdovou úrovňou má za následok migráciu najmä mladých ľudí do iných častí Slovenska a do zahraničia,
- absencia rezervačného systému ubytovania najmä vo vidieckom turizme a agroturizme, ako aj širšia sieť miestnych informačných zariadení pre záujemcov o pobyty v regióne,
- nedostatočná koncepčná príprava a koordinácia aktérov cestovného ruchu na všetkých úrovniach od podnikateľských subjektov až po samosprávu,
- nedoriešený komplexný systém nakladania s odpadmi spolu s častými nelegálnymi skládkami TKO a chýbajúce čističky odpadových vôd,
- neochota a neschopnosť posunúť si klienta navzájom, aj keď sa jedná o rôzne služby, ktorá vychádza zo vzájomnej závislosti medzi podnikateľmi.

**Príležitosti:**

- využívanie grantov a podporných programov z domácich zdrojov a zo štrukturálnych fondov Európskej únie,
- rozvoj nových moderných produktov cestovného ruchu vychádzajúcich z jestvujúcich historických a prírodných možností, z tradícií regiónu, vidieckej

- a ekologickej turistiky, cykloturistiky či lyžiarskej turistiky vrátane rôznych sprievodných programov,
- zlepšenie údržby náučných a turistických chodníkov ako aj vyznačovanie nových peších aj cyklistických trás,
  - rozvoj cestovného ruchu na základe zvýšeného záujmu zo strany zahraničných turistov,
  - využitie existujúceho domového fondu, pamiatkového fondu a iných voľných objektov pre rozšírenie a skvalitnenie turistickej infraštruktúry na rôzne formy turistického ubytovania,
  - využitie ekologicky nezávadného prostredia pre rozvoj ekonomických aktivít najmä v oblasti agroturizmu a ekoturizmu s celoročným využitím,
  - možnosť využitia získaných skúseností v cestovnom ruchu a agroturistike z iných európskych krajín,
  - vytváranie viacerých menších atraktívnych stredísk cestovného ruchu,
  - skvalitnenie komunikačného prepojenia regiónu s hraničnými priechodmi do Poľska a ich postupné rozširovanie a zveľaďovanie,
  - podpora miestnych kultúrnych podujatí, festivalov, jarmokov a oživenie folklóru, remesiel a rast občianskej hrdosti
  - zvyšovanie daňových príjmov obcí a príjmov občanov, predaj miestnych výrobkov a služieb potenciálnym návštevníkom.

### **Ohrozenia:**

- pokles priamych zahraničných investícií spolu s obmedzenejším prístupom k domácim a zahraničným úverom,
- možné vysoké finančné zaťaženie malých a stredných podnikateľov, vysoké povinné odvody, odpočty investícií a administratívne bariéry,
- nedostatky v dopravnej a hospodárskej infraštruktúre potrebnej pre rozvoj turistiky,
- rastúce ceny služieb bez adekvátneho zvyšovania kvality ponúkaných služieb môže mať za následok odliv návštevníkov,
- silnejúca konkurencia susedných stredísk v oblasti lyžiarskych stredísk, akvaparkov, a iných nie len na území Slovenska, ale aj v Poľsku,



- možná devastácia prírodného prostredia v chránených územiach spôsobená nadmernou návštevou turistov, kedy môže dochádzať ku stretom medzi ochranou prírody a rozvojom turizmu,
- zmena kultúrnej identity obcí a následný zánik ľudového umenia, folklóru i tradičnej drevenej architektúry stavieb,
- odliv pracovných síl v dôsledku slabého sociálneho zázemia, nízkej úrovne služieb a nízkej mzdovej úrovne,
- zhoršenie demografického vývoja najmä v oblasti znižovania pôrodnosti, zvýšenia skupiny sociálne odkázaných občanov a tým následne vyľudnenia a prestarnutia regiónu,
- pokles hodnoty majetku, chátranie neobývaného bytového a domového fondu,
- obavy z negatívnych sprievodných efektov rozvoja cestovného ruchu ako zvýšená kriminalita, vandalizmus a negatívne správanie sa neprispôsobivých občanov.

Pri podrobnom preskúmaní všetkých relevantných aspektov vplyvajúcich na možný rozvoj cestovného ruchu, ktorý nám ponúka SWOT analýza daného územia, pridáme k jednoznačnému stanovisku, že región Horného Šariša i napriek výraznej sociálnej a hospodárskej marginálnosti, prekypuje nesmiernym bohatstvom prírodných ako aj kultúrnych atrakcií, ktoré majú potenciál stať sa výrazným hnacím motorom rozvoja cestovného ruchu v regióne. Ide predovšetkým o oblasti ekoturistiky, agroturistiky, ktoré vychádzajú z čistej prírody, ale aj ďalšieho rozvoja kúpeľníctva spojeného s rozvojom väčšieho množstva sprievodných služieb, ktorých podpora by mala byť v regióne prvoradá. Do tohto procesu by sa mali zapojiť najmä živnostníci či malí a strední podnikatelia, ktorí majú v cestovnom ruchu strategické postavenie. Popri nich by regiónu pomohli aj priame investície od výrazného či už domáceho alebo zahraničného investora, ktorý by tak výrazne pomohol naštartovať a oživiť cestovný ruch, ktorý v súčasnosti napreduje len veľmi pomaly. Takýto impulz by následne prostredníctvom cestovného ruchu ako prierezového odvetvia prispel k nárastu aj iných hospodárskych odvetví ako stavebníctvo, obchod, doprava či dokonca k posilneniu finančných služieb v oblasti investičných úverov. Cestovný ruch by tak vystupoval ako zamestnávateľ, čím by generoval stále nové pracovné príležitosti a zastavil tak odchod prevažne mladých ľudí do iných častí krajiny a Európy (Borovský et al., 2008).

V tomto smere dôležitú úlohu zohráva koordinácia všetkých účastníkov realizácie cestovného ruchu, ktorá spočíva v ich spojení a spoločných postojoch pri riešení jednotlivých otázok a problémov. Takáto spolupráca sa už na území Horného Šariša uskutočňuje prostredníctvom združovaní verejného a súkromného sektora v rôznych mikroregionálnych združeniach, ktoré tvoria základný prvok trvalo udržateľných politík a činností, čím sa následne posilňuje konkurencieschopnosť celého územia. Iba takýto cieľavedomý spoločný postup môže celému regiónu pomôcť v rozvoji cestovného ruchu a prilákania väčšieho počtu návštevníkov. Práve návštevníci totiž prinášajú do daného regiónu financie a preto čím viac bude návštevníkov a čím dlhšie v danom regióne zotrávajú, tým viac výdavkov v danom regióne zanechajú. Tieto financie tvoria nemalé položky a následne sa môžu základmi lokálnych ekonomík využívaných pri odstraňovaní mnohých vážnych nedostatkov daného územia. Z tohto hľadiska sa dá považovať rozvoj cestovného ruchu na území Horného Šariša ako kľúčový nástroj komplexného rozvoja celého regiónu.

## **4.6 Perspektívy ďalšieho rozvoja územia Horný Šariš**

V predchádzajúcich častiach práce sme zhodnotili celkový potenciál Horného Šariša z hľadiska cestovného ruchu, pričom je pomerne jasné, že územie má mimoriadne prírodné ako aj kultúrno-historické predpoklady stať sa jednou z najrozvinutejších turistických oblastí na území Slovenska. Tomuto rozvoju na druhej strane stále bráni aj niekoľko dominantných problémov, ktoré sú späté s daným regiónom od dávnej minulosti. V nasledujúcich riadkoch sa pokúsime o zovšeobecnenie týchto akútnych nedostatkov, pričom sa pokúsime vysloviť možné riešenia, ktoré by nepochybne pomohli napredovaniu celého regiónu.

### **Infraštruktúra**

Oblasť infraštruktúry, vzhľadom na jej široký záber, je nutné rozdeliť na niekoľko samostatných častí. V prvom rade ide predovšetkým o lepšie dopravné napojenie celého územia na rýchlostné komunikácie či už na slovenskej, ako aj na poľskej strane. Región je úplne odrezaný od akýchkoľvek ciest vyššieho stupňa, čo v konečnom dôsledku odrádza nemalé množstvo návštevníkov, ktorí tak skôr uprednostnia lokality s rýchlejšim a lepším prístupom. V tomto kontexte treba ešte

spomenúť aj potrebnosť výraznej rekonštrukcie existujúcich cestných komunikácií, ktoré najmä vo vidieckom prostredí sú na nedostatočnej úrovni. Chýbajú taktiež adekvátne zariadenia pre tranzitných turistov ako udržiavané parkoviská a toalety s charakteristickými rázovitými hotelmi a penziónmi v rámci vidieku. Paralelne s dopravnými komunikáciami je potrebné reagovať aj na súčasné turistické trendy, ktoré jasne ukazujú potenciál v cyklistických chodníkoch, ktoré by bolo taktiež vhodné doplniť.

V ďalšej časti je dôležité venovať pozornosť technickej infraštruktúre územia, ktorá spočíva vo vybudovaní kanalizačného systému spolu so systémom čističiek odpadových vôd, vytvorení komplexnej vodovodnej siete, ako aj plynofikácie územia, ktorá však na rozdiel od prvých dvoch dosahuje vysoký podiel. Je prirodzené, že sa jedná o dlhodobý proces, ktorý bude trvať niekoľko rokov, avšak určite príjemní a zlepši celkové prostredie v regióne.

V poslednej časti spomenieme potrebu doplnia informačného a orientačného systému z hľadiska cestovného ruchu, a to predovšetkým rekonštrukciu a vytvorenie nových orientačných trás pre motoristov, cyklistov a peších turistov, ku ktorým by mali byť doplnené aj informačné a náučné tabule spolu s GPS súradnicami daných objektov. V informačnej časti by sa mala vytvoriť ucelená informačná sieť pozostávajúca z početných príjazdových tabúl, propagačných billboardov či návesných tabúl vedúcich k vybraným kultúrnym a turistickým cieľom regiónu .

### **Plánovanie a organizácia (nie len) agroturistiky**

Spolupráca v oblasti spoločného plánovania a organizácie by mala viesť k vytvoreniu spoločnej koordinačnej skupiny, ktorá sa bude pravidelne stretávať, pripravovať a koordinovať ponuku cestovného ruchu nie len na úrovni agroturistiky. Vytvoril by sa tak predpoklad pre kooperatívny marketing v rámci regiónu, ktorý by vytvoril spoločnú ponuku produktov a spoločnú propagáciu v rámci turistického regiónu Horný Šariš. V tomto smere je dobré si vziať príklad zo svetových trendov, ktoré jasne naznačujú dôležitosť propagačného prvku ako je regionálny turistický produkt. Turistickým produktom môže byť akýkoľvek výrobok, služba alebo prírodná krása, na základe ktorého návštevník následne identifikuje daný región. V súčasnosti región nedisponuje žiadnym takýmto produktom, pričom prevažuje individuálne na sebe nezávislé, nekoordinované poskytovanie stravovania a sprievodných aktivít.

## **Rozvoj podnikania a ľudských zdrojov**

Rozvoj cestovného ruchu okrem iného brzdí aj nedostatočná úroveň schopností a vedomostí ľudí pracujúcich v oblastiach cestovného ruchu. V tomto kontexte vystupuje aj problém deficitu informácií o potrebných vzdelávacích možnostiach v podnikateľských, verejných alebo neziskových organizáciách. Nutné však je vyzdvihnúť prácu a zanietenosť združení ako RRA Svidník, ktoré sa snažia svojou prácou odstrániť tieto problémy a pomôcť tak obyvateľom v získaní potrebného vzdelania. V tomto smere by bolo vhodné rozšíriť sieť obdobných organizácií alebo vytvoriť sieť nových združení, ktorých hlavnou úlohou bude vyškolenie pracovníkov v oblasti cestovného ruchu, hlavne v oblasti manažmentu a marketingu, ako aj ich oboznámenie sa s internetovými informačnými systémami a základmi cudzích jazykov. Nadobudnuté vedomosti uľahčia pracovníkom verejného a neziskového sektora naplniť ich poslanie a podnikateľom umožnia efektívnu prezentáciu svojich služieb a ďalších aktivít.

## **Návrhy projektov na realizáciu fondov Európskej únie**

Objem finančných prostriedkov, ktoré je možné čerpať zo všetkých štrukturálnych fondov Európskej únie na roky 2007-2013 sa niekoľkonásobne zvýšil (10 911 601 421 EUR) oproti rokom 2004-2006 (1 723 762 691 EUR). Táto čiastka predstavuje obrovské možnosti vo využití, obnove a rozvoji daného územia nie len z hľadiska cestovného ruchu. Dáva taktiež regionálnym združeniam, obciam, mestám a ďalším subjektom možnosť realizácie rozsiahlejších projektov, prostredníctvom ktorých bude možné výraznejšie zlepšiť materiálnu základňu, technickú vybavenosť či infraštruktúru v regióne.

Možnými realizovateľnými projektmi by mohlo napríklad byť založenie termálnych areálov a akvaparkov, v ktorých by sa kombinovali kryté a vonkajšie bazény, doplnené polyfunkčnými objektmi s rôznymi wellness službami. Mohli by sa vytvoriť alebo zmodernizovať súčasné strediská cestovného ruchu, v ktorých sa stretávame s nedostatkom samoobslužných stravovacích zariadení, slabou športovou vybavenosťou či absenciou detských areálov. Ďalším možným návrhom je zakladanie tzv. regionálnych domov, ktoré by poskytovali popri regionálnych informačných službách prezentáciu a predaj produktov domácej výroby, úžitkového a suvenírového charakteru.

Možností, nápadov a návrhov sa dá vysloviť obrovské množstvo. Dôležité však bude ako sa zhostia tejto výzvy samotní aktéri a obyvatelia Horného Šariša. Potenciál územia je obrovský, ak dokážu ľudia spojiť svoje sily a systematicky trpezlivo a obetavo pracovať, dokážu prekonať viaceré problémy a vytvoriť tak z tohto regiónu medzinárodné turistické centrum.

## ZÁVER

Marginálne územia, ako územia trpiace rôznymi formami zaostalosti, majú v súčasnom procese globalizácie cestu za vyrovnávaním svojich rozdielov ešte väčšmi zložitejšiu a komplikovanejšiu. Práve proces globalizácie je známy nie postupným odstraňovaním regionálnych disparít, ale ich prudkým zvyšovaním, pričom samotný svet sa postupne rozdeľuje na oblasti predstavujúce jadro, semiperifériu a perifériu (Korec, 2005). Nie je tomu inak ani na území Slovenskej republiky, v ktorej prechod na demokratickú formu zriadenia a najmä zmena politickej moci v roku 1998 odštartovala nebyvalú vlnu globalizácie, ktorá sa v našich podmienkach prejavila príchodom obrovského objemu priamych zahraničných investícií. Samozrejme je, že lokalizácia týchto finančných prostriedkov, ktoré v globále mali za následok naštartovanie ekonomického rozvoja celej krajiny, neprebehla rovnomerne, ale boli uprednostnené predovšetkým tie regióny, ktoré už z pohľadu minulosti mali dobre položené základy priemyselnej činnosti v súčinnosti s dobrou dopravnou infraštruktúrou. Tým sa územia ležiace mimo hlavných dopravných a dá sa povedať, že aj priemyselných a rozvinutých línií, dostali do pozície marginálnych regiónov.

Typickým príkladom marginálneho územia na Slovensku je jednoznačne územie Horný Šariš, ktoré so svojimi okresmi Bardejov, Svidník a Stropkov, leží mimo všetkých dôležitých dopravných ťahov, čím bol v počiatočnej vlne globalizácie odstavený od akýchkoľvek väčších investícií zo strany zahraničných investorov, čo spôsobilo jeho nasledovnú stagnáciu až úpadok. Snahou vlády Slovenskej republiky podobne ako Európskej únie je pomoc pri odstraňovaní regionálnych rozdielov a preto štát svojou hospodárskou politikou uprednostňuje a zvyhodňuje práve investorov, ktorí sa rozhodnú investovať do podobných lokalít. Obrovským deficitom týchto regiónov však aj naďalej zostáva dopravná prístupnosť, ktorá v rámci lokalizácie zahraničných investícií tvorí strategickú pozíciu. Tento fakt spolu s nedostatkom peňazí štátu na dobudovanie diaľničných a rýchlostných komunikácií spôsobuje stále zväčšovanie regionálnych disparít.

V tomto kontexte vyznieva rozvoj cestovného ruchu v daných regiónoch ako jedna z mála možností hospodárskeho napredovania. Práve cestovný ruchu sa stáva celosvetovo najväčším ťahúňom svetového hospodárstva ako aj najrýchlejšie sa

rozvíjajúcim hospodárskym odvetvím. Tieto fakty dávajú cestovnému ruchu obrovský potenciál na ďalší rozvoj všetkých, nielen zaostalých, regiónov. Podobne aj územie Horný Šariš ťaží, aj keď ešte stále v menšej miere, z cestovného ruchu, ktorý drží daný región na bližšej strane k rozvinutejším oblastiam. Mimoriadny význam zohráva najmä prítomnosť liečivých kúpeľov, ktoré súčasne tvoria základný kameň, o ktorý sa región môže oprieť pri svojom nasledovnom rozvoji. Okrem kúpeľov územie disponuje mimoriadne veľkým bohatstvom prírodných a kultúrnych atrakcií, ktoré je nutné využiť a ponúknuť v správnom smere. Okrem výhod z hľadiska cestovného ruchu, má región aj svoje nedostatky, ktoré významnou mierou narušujú jeho napredovanie. Ako už bolo načrtnuté, obrovská je potreba vybudovania výrazne lepšieho napojenia na hlavnú dopravnú infraštruktúru Slovenska ako aj Poľska. Mimo toho región trpí nedostatočnou reklamou a propagáciou či už v rámci Slovenska alebo na vyššej nadnárodnej úrovni. V medzinárodnom kontexte vyznieva celková propagácia Slovenska veľmi nedostatočne, nad čím by sa mal zamyslieť najmä štát, ktorého by propagácia svojho územia na zahraničných trhoch mala byť prioritou. Ďalšími nedostatkami Horného Šariša je nedostatok finančných prostriedkov na rekonštrukcie pamiatok cestovného ruchu, doplnenie existujúcich ubytovacích a stravovacích jednotiek či vzdelanie sprostredkovateľov cestovného ruchu.

Celkovo však pri porovnaní všetkých pozitívnych aj negatívnych stránkach regiónu prídeme k jednoznačnému záveru, že región Horný Šariš je z hľadiska cestovného ruchu mimoriadne atraktívny či už pre domácich návštevníkov, ale aj návštevníkov z iných nie len európskych krajín. Dôkazom toho je neustále sa zvyšujúci počet návštevníkov či už tunajších kúpeľov, ktorých návštevnosť však v posledných troch rokoch stúpa len minimálne, ale predovšetkým iných hlavne kultúrno – historických pamiatok. Tento nastúpený trend je nutné zachovať a ďalej rozvíjať prostredníctvom rozširujúcej sa ponuky možností pre uspokojenie potrieb zákazníkov. Navyše, ak sa pristúpi komplexne a systematicky k riešeniu existujúcich problémov, tak má región potenciál stať sa jedným z najrozvinutejších regiónov cestovného ruchu v strednej Európe. Preto, ak sme v úvode nastolili otázku, či je cestovný ruch schopný naštartovať hospodársky, sociálny a dopravný rozvoj Horného Šariša, tak charakteristika a možnosti daného regiónu dávajú jednoznačne pozitívnu odpoveď.

## SUMMARY

Marginal lands, meaning lands which suffer from various forms of underdevelopment, are facing even more complicated obstacles on their way to closing the gap in the current process of globalization. It is this process of globalization that is known not to dissolve differences, but to make them even deeper as well as diving the world into a center and spheres. It is not any different in the Slovak Republic in which the democratic process and more importantly the change in political establishment in 1998 started a wave of globalization, which in our case took form of influx in foreign investment. One thing is certain, the localization of these financial benefits jump started economic advancement of the entire country, but this advancement was not even throughout the country, rather benefited those regions which had a good foundation of commerce as well as infrastructure. Parts of the country, which are not close to main through ways, found themselves underdeveloped, hence marginal.

Typical example of marginal or undeveloped area in Slovakia is the area of Horný Šariš, which with its districts of Bardejov, Svidník and Stropkov, which lie between all important roadways, and were bypassed by the wave of globalization and foreign investment which caused stagnation. The government of the Slovak Republic much like the European Union helps equalize regional variances, which is why the state with its commerce policies makes it easier for investors to invest in these marginal regions. Large problem still remains the fact that many of these marginal regions are not close to freeways, which with respect to localizing foreign investment causes a strategic challenge. This fact, along with shortage of monies, which the state needs to dedicate to building of highway communications, contributes to an ever-increasing regional discrepancy.

In this context, building of infrastructure remains one of few options for economic advancement in these marginal regions. It is highway infrastructure that is becoming the largest and fastest contributor of economic advancement worldwide. These facts give the highway infrastructure great potential for further economic boom in



all areas, not just marginal. As such even the region of Horný Šariš can draw benefits, on a smaller scale, from this infrastructure, which brings this region closer to more advanced areas. Presence of mineral spas makes these extraordinary conditions, which create an economic cornerstone for this region on which this area can build. Aside from spas this region benefits from a wealth of natural and cultural attractions, which must be utilized in the right way. Aside from these advantages, the region suffers from lack of marketing within Slovakia and abroad. With respect to international context, Slovakia is underexposed, which should be a concern for the government, and its marketing should be a priority in the international marketplace. Further shortcomings of the Horny Saris region is lack of funds for reconstruction of existing infrastructure, adding to existing lodging and building units, and education of infrastructure personnel.

Upon comparison of pluses and minuses of the region, one comes to the conclusion that the region of Horný Šasiš is very attractive to local visitors but also to visitors from other, and not just European countries. Proof of this is the even increasing number of visitors of local spas, increase of these has only been minimal, but more importantly of the cultural and historic monuments. This stepped up trend must be preserved and further advanced by continuous improvement of customer satisfaction. The region has the potential to become one of the more advanced in the country if the problems continue to be addressed systematically.

## ZOZNAM POUŽITEJ LITERATÚRY

- BEŇKO, J. a kol.: *Stropkov*. Neografia, Martin 1994
- BLANÁROVÁ, A.: Zem – životné prostredie. Faktory ovplyvňujúce životné prostredie v okolí Stropkova. Diplomová práca, Trnavská univerzita, 2001
- BOROVSKÝ, J., NIŇAJOVÁ, I.: *Podnikanie v cestovnom ruchu*. Nesluša : Progressus Slovakia, Bratislava 2006
- BOROVSKÝ, J., SMOLKOVÁ, E., NIŇAJOVÁ, I.: *Cestovný ruch, trendy a jeho perspektívy*. Iura Edition spol. s r. o., Bratislava 2008
- ČEMAN, R.: *Zemepisný atlas Slovenská republika*. MAPA Slovakia, Bratislava 2007
- DUDÁŠ, M., GOJDIČ, I., ŠUKAJLOVÁ, M.: *Kultúrne krásy Slovenska – Drevené kostoly*. DAJAMA, Bratislava 2007
- DŽUPINOVÁ, E., HALÁS, M., HORŇÁK, M., HURBÁNEK, P., KÁČEROVÁ, M., MICHNIAK, D., ONDOŠ, S., ROCHOVSKÁ, A.: *Periférnosť a priestorová polarizácia na území SR*. Geografika, Bratislava 2008
- Encyklopédia miest a obcí Slovenska. kol. autorov, PS-LINE, Lučenec 2005
- FALŤAN, Ľ., GAJDOŠ, P., PAŠIAK, J.: *Sociálna marginalita území Slovenska*. S.P.A.C.E., Bratislava 1995
- FALŤAN, Ľ., PAŠIAK, J.: *Regionálny rozvoj Slovenska. Východiská a súčasný stav*. Sociologický ústav SAV. Interlingua, Bratislava 2004
- GAJDOŠ, P., MORAVANSKÁ, K.: *Typologické sprehľadnenie vnútroregionálnej situácie vybraných modelových území a analýza stavu ich sídelnej situácie*. Sociologický ústav SAV, Bratislava 2005
- GAJDOŠ, P.: *Diferenciácia regionálneho rozvoja Slovenska a jej sociálno-priestorové súvislosti a dopady*. In: New members – new challenges for the European regional development policy. EF., Košice 2005
- HALÁS, M., SLAVÍK, V.: *Cezhraničná spolupráca a euroregióny SR (ciele, realita, perspektívy)*. In: Miscellanea Geographica Universitatis Bohemiae Occidentalis. Západočeská univerzita, Plzeň 2001
- HALÁS, M.: *Cezhraničné väzby. Cezhraničná spolupráca*. Univerzita Komenského, Bratislava 2005
- HALL, M. C., PAGE, S. J.: *The geography of tourism and recreation*. Third edition, Routledge 2006

- HAMARNEHOVÁ, I.: *Geografie cestovného ruchu Evropa*. Vydavateľstvá a nakladateľstvá Aleš Čenek, Plzeň 2008
- HORŇÁK, M. (2004): *Vývoj dopravy Slovenska po roku 1989 (s dôrazom na vybrané aspekty dynamiky transformačných procesov a priestorové rozdiely vo vybavenosti dopravnou infraštruktúrou)*. Dizertačná práca, Katedra humánnej geografie a demogeografie, Univerzita Komenského, Prírodovedecká fakulta, Bratislava, 161 s.
- HORŇÁK, M. (2005): *Dostupnosť siete diaľnic a rýchlostných ciest v Slovenskej republike*. In: *Horizonty dopravy* 1/2005, Výskumný ústav dopravný Žilina, pp. 31-34.
- HORŇÁK, M.: *Dopravná infraštruktúra (výskumná práca)*. Sociologický ústav SAV, Bratislava 2003
- HORŇÁK, M.: *Dopravné marginálne regióny na území Slovenska*. s. 199-205 In: *Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comeniani – Geographica*, Suppl. No. 3, Univerzita Komenského, Bratislava 2005
- HÚSKA, J.: *Agroturistika na Slovensku*. In: *Agromagazín*, roč.3, 1998, č.1
- IRA, V., PAŠIAK, J., FALŤAN, L., GAJDOŠ, P.: *Podoby regionálnych odlišností (Príklady vybraných okresov)*. Sociologický ústav SAV, Bratislava 2005
- KOREC, P. et al.: *Regionálny rozvoj Slovenska v rokoch 1989-2004*. Identifikácia menej rozvinutých regiónov Slovenska. 1. vydanie, Geografika, Bratislava 2005
- KOREC, P., LAUKO, V., TOLMÁČI, L., ZUBRICKÝ, G., MIČIETOVÁ, E., LAHÚČKY, J., SEDLÁK, M.: *Kraje a okresy Slovenska. Nové administratívne členenie*. Q 111, Bratislava 1997
- LAUKO, V., TOLMÁČI, L., DUBCOVÁ, A.: *Humánna geografia Slovenskej republiky*. KartPrint, Bratislava 2006
- LAUKO, V.: *Fyzická geografia Slovenskej republiky*. MAPA Slovakia, Bratislava 2003
- LUKNIŠ, M.: *Regionálne členenie SSR z hľadiska jej racionálneho rozvoja*. Geografický časopis č. 37, č. 2-3, s. 137-163
- MARIOT, P.: *Geografia cestovného ruchu*. Vydavateľstvo Veda, Bratislava 1983
- MATLOVIČ, R. MATLOVIČOVÁ, K.: *Vývoj teritoriálnych disparít na Slovensku a problémy regionálneho rozvoja Prešovského kraja*. In: *Acta facultatis studiorum humanitatis et naturae Universitati Prešovensis*. Prírodné vedy 42. Folia Geographica 8. Prešov 2005
- MIKITA, M. et al.: *Kultúrne pamiatky Horného Šariša*. RRA Svidník, Svidník 2002
- MIKITA, M. et al.: *Turistický informátor Horného Šariša*. RRA Svidník, Svidník 2003

- MIKITA, M. et al.: *Cestovný ruch v slovensko-poľskom pohraničí. Prešovský kraj*. RRA Svidník, Svidník 2004
- MIKITA, M. et al.: *Stratégia rozvoja nosných foriem CR v prihraničnej oblasti Prešovského kraja, Podkarpatského a časti Malopolského vojvodstva*. RRA Svidník, Svidník 2005
- Ministerstvo hospodárstva SR, odbor cestovného ruchu: *Regionalizácia cestovného ruchu v Slovenskej republike*. FO ART, Bratislava 2005
- Ministerstvo životného prostredia SR: *Atlas krajiny Slovenskej republiky*. Esprit, Banská Štiavnica 2002
- Ministerstvo životného prostredia SR: *Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2 - Zásady pre realizáciu územného rozvoja Slovenska*. Ekopress, Bratislava 1998
- Problémy periferných oblastí*. Univerzita Karlova v Prahe, Katedra sociálnej geografie a regionálneho rozvoje Přírodovědecké fakulty, Praha 2005
- RYLANDER, D.: *The Role of Entrepreneurship and Networking In Experience Industries' Development*. In: Conference in Bešeňová, Slovakia 2008
- SLOBODA, D.: *Slovensko a regionálne rozdiely. Teórie, regióny, indikátory, metódy*. Konzervatívny inštitút M. R. Štefánika, Bratislava 2006
- Školský atlas Československých dejín*. Slovenská kartografia, Bratislava 1970
- Štatistický úrad SR: *Sčítanie obyvateľov, domov a bytov 2001. Definitívne výsledky za SR, okresy a obce*. Bratislava 2007
- TKÁČ, V.: *Slovensko krajina kultúrnych pokladov - Sprievodca*. Optys, Opava 1993

#### **Normy, Smernice, Zákony, Odporúčania:**

- Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky, odbor cestovného ruchu: *Regionalizácia cestovného ruchu v Slovenskej republike*. Bratislava 2005
- Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky, odbor cestovného ruchu: *Návrh stratégie rozvoja cestovného ruchu SR do roku 2013*. Bratislava, 2007
- Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky, odbor cestovného ruchu: *Štatistiky cestovného ruchu*, Bratislava 2009
- Ministerstvo výstavby a regionálneho rozvoja: *Národný strategický a referenčný rámec na roky 2007-2013*. Bratislava 2006
- Slovenská agentúra cestovného ruchu: *Koncepcia marketingu a štátnej propagácie cestovného ruchu Slovenskej republiky*. Bratislava 2007

### **Internetové zdroje:**

M.E.S.A.10 (1999): *Regionalizácia a regionálne kapacity na Slovensku*. <dostupné na <http://www.mesa10.sk>>

RAJČÁKOVÁ, E., ŠVECOVÁ, A. (2004): *Socioekonomická úroveň regiónov na Slovensku – regionálne disparity*. <dostupné na <http://www.ekf.tuke.sk/re/>>

*Rozhodnutie Európskej komisie z 9. decembra 1998 o postupoch pri zavádzaní Smernice Rady 95/57/ES o zbere štatistických informácií v oblasti cestovného ruchu do praxe*. <dostupné na <http://eur-lex.europa.eu/sk/>>

SLAVÍK, V. et al.: *Analýza mikroregiónov SR*. Katedra humánnej geografie a demogeografie. Prírodovedecká fakulta UK, Bratislava, 2005  
<dostupné na <http://www.government.gov.sk>>

*Výročná správa o obchodnej činnosti Bardejovských kúpeľov*. <dostupné na <http://www.kupele-bj.sk/www.sk/sk/index.php>>

<http://www.alcea.sk>

<http://www.e-bardejov.sk>

<http://www.muzeum.sk/dostol/>

<http://www.muzeumbardejov.sk>

<http://www.sara-bj.sk>

<http://www.sazp.sk/mikroregiony/>

<http://www.statistics.sk>

<http://www.stropkov.sk/zoo/>

<http://www.svidnik.sk>

<http://tic.stropkov.sk>

<http://www.tik-bardejov.sk>

<http://www.rrasvidnik.sk>

# PRÍLOHY

## A. Tabuľková časť

Tabuľka č.1: Prehľad sektorových operačných programov (SOP)

Tabuľka č.2: Predpokladaný finančný plán čerpania finančných prostriedkov z fondov EÚ a investičné možnosti vo vzťahu k fondom EÚ

Tabuľka č.3: Demografická štatistika územia Horný Šariš (ku 31.12.2007)

Tabuľka č.4: Štatistika cestovného ruchu na území Horný Šariš (ku 31.12.2007)

Tabuľka č.5: Demografická štatistika obcí okresu Bardejov (ku 31.12.2007)

Tabuľka č.6: Demografická štatistika obcí okresu Svidník (ku 31.12.2007)

Tabuľka č.7: Demografická štatistika obcí okresu Stropkov (ku 31.12.2007)

Tabuľka č.8: Štatistika vybraných služieb obcí okresu Bardejov (ku 31.12.2007)

Tabuľka č.9: Štatistika vybraných služieb obcí okresu Svidník (ku 31.12.2007)

Tabuľka č.10: Štatistika vybraných služieb obcí okresu Stropkov (ku 31.12.2007)

Tabuľka č.11: Podniky podľa ekonomických činností (OKEČ) na území Horného Šariša (SODB 2001)

Tabuľka č.12: Štruktúra ekonomicky aktívneho obyvateľstva podľa odvetví hospodárstva (SODB 2001)

## B. Grafická časť

Mapa č.1: Regióny cestovného ruchu na Slovensku

Mapa č.2: Vývoj administratívneho členenia územia Slovenska (14. - 20. stor.)

Mapa č.3: Katastrálne členenie regiónu Horný Šariš

Mapa č.4: Sieť diaľničných a rýchlostných ciest na Slovensku

Mapa č.5: Železničná sieť na Slovensku

Mapa č.6: Potenciál územia Horný Šariš z hľadiska cestovného ruchu