

Mladá veda

Young Science

Rozhovor s docentom Michalom Kozubíkom
Zadĺženosť územných samospráv na Slovensku
Kultúrny turizmus najvýznamnejších múzeí
vo svetových metropolách

Mladá veda

Young Science

MEDZINÁRODNÝ VEDECKÝ ČASOPIS MLADÁ VEDA / YOUNG SCIENCE

November 2014 (číslo 3)

Ročník druhý

ISSN 1339-3189

Kontakt: info@mladaveda.sk, tel.: +421 908 546 716, www.mladaveda.sk

Fotografia na obálke: Kuala Lumpur 2013. © Branislav A. Švorc, foto.branisko.at

REDAKČNÁ RADA

doc. Ing. Peter Adamišin, PhD. (Katedra environmentálneho manažmentu, Prešovská univerzita, Prešov)

doc. Dr. Pavel Chromý, PhD. (Katedra sociálnej geografie a regionálneho rozvoje, Univerzita Karlova, Praha)

doc. PaedDr. Peter Čuka, PhD. (Katedra cestovného ruchu, Slezská univerzita v Opavě)

prof. Dr. Paul Robert Magocsi (Chair of Ukrainian Studies, University of Toronto; Royal Society of Canada)

Ing. Lucia Mikušová, PhD. (Ústav biochémie, výživy a ochrany zdravia, Slovenská technická univerzita, Bratislava)

doc. Ing. Peter Skok, CSc. (Ekomos s. r. o., Prešov)

prof. Ing. Róbert Štefko, Ph.D. (Katedra marketingu a medzinárodného obchodu, Prešovská univerzita, Prešov)

prof. PhDr. Peter Švorc, CSc., predseda (Inštitút histórie, Prešovská univerzita, Prešov)

doc. Ing. Petr Tománek, CSc. (Katedra veřejné ekonomiky, Vysoká škola báňská - Technická univerzita, Ostrava)

REDAKCIA

Mgr. Richard Nikischer (Sociologický ústav Akademie věd ČR, Praha)

Mgr. Branislav A. Švorc, PhD. šéfredaktor (Katedra turizmu a hotelového manažmentu, Prešovská univerzita, Prešov)

PhDr. Veronika Trstianska, PhD. (Ústav stredoeurópskych jazykov a kultúr FSŠ UKF, Nitra)

Mgr. Veronika Zuskáčová (Geografický ústav, Masarykova univerzita, Brno)

VYDAVATEĽ

Vydavateľstvo UNIVERSUM, spol. s r.o.

www.universum-eu.sk

Javorinská 26, 080 01 Prešov

Slovenská republika

© Mladá veda / Young Science. Akékoľvek šírenie a rozmnožovanie textu, fotografií, údajov a iných informácií je možné len s písomným povolením redakcie.

ROZVOJ CESTOVNÉHO RUCHU V SLOVENSKO-POLSKOM POHRANIČÍ V KONTEXTE DOPRAVNEJ DOSTUPNOSTI

TOURISM DEVELOPMENT IN SLOVAK-POLISH BORDER
IN THE CONTEXT OF TRANSPORT ACCESSIBILITY

Jana Mitříková¹

Jana Mitříková pôsobí ako odborná asistentka na Katedre turizmu a hotelového manažmentu na Fakulte manažmentu Prešovskej univerzity v Prešove. Vo svojej vedecko-výskumnej činnosti sa zaoberá problematikou humánnej geografie, geografiou maloobchodu, kvalitou života a problematikou geografie cestovného ruchu. V poslednom období rieši problematiku trávenia voľného času v nákupných centrách, ako novú formu mestského turizmu.

Jana Mitříková acts as an assistant lecturer at the Department of Tourism and Hotel Management, Faculty of Management, University of Prešov in Prešov. In her research work, she focuses mainly on problematic of human geography, retail geography, life quality and tourism. Recently, she focuses on the research of spending free time in shopping centres, as a new form of urban tourism.

Abstract

One of the most important factors that influence tourism development is the accessibility of tourist region. The aim of this contribution is to point to the impact of spatial accessibility on the development of tourism on the example of the slovak-polish cross-border region.

Key words: accessibility, tourism development, transport, cross-border cooperation, Slovakia, Poland

Abstrakt

Jedným z najdôležitejších faktorov ovplyvňujúcich rozvoj turizmu je dostupnosť regiónov cestovného ruchu. Cieľom tohto príspevku je poukázať na vplyv priestorovej dostupnosti na rozvoj turizmu v slovensko-poľskom pohraničí.

Kľúčové slová: dostupnosť, rozvoj turizmu, doprava, cezhraničná spolupráca, Slovensko, Poľsko

¹ Adresa pracoviska: RNDr. Jana Mitříková, PhD., Katedra turizmu a hotelového manažmentu, Fakulta manažmentu, Prešovská univerzita v Prešove, Konštantínova 16, 080 01 Prešov
E-mail: jana.mitrikova@unipo.sk

Úvod

Cestovný ruch patrí v súčasnosti k najdôležitejším oblastiam hospodárstva v mnohých regiónoch. Jeho masový rozvoj súvisí s narastaním množstva voľného času, rastom finančných príjmov obyvateľstva, ako aj potrebu oddychu (Matušíková 2013). Veľmi dôležitým faktorom pre rozvoj regiónov cestovného ruchu je ich dostupnosť. Dostupnosť regiónu môžeme podľa Michaniaka (2009 a 2010) definovať ako ľahkosť dosiahnutia regiónu z iných miest alebo regiónov. Preto dobrá dostupnosť regiónu prispieva k celkovej atraktivite územia z hľadiska jeho potenciálnych návštevníkov. Naopak slabá dostupnosť regiónu môže viesť k nedostatku, prípadne aj odlivu turistov do tých miest alebo regiónov, ktoré sú lepšie dostupné. Dostupnosť má významný vplyv aj na dĺžku a frekvenciu turistických ciest a pobytov. Cestovný ruch sa môže rozvíjať hlavne na miestach, ktoré sú pre turistov atraktívne a zároveň dostupné, medzi také môžeme zaradiť aj slovensko-poľské pohraničie.

Cestovný ruch ako jeden z tematických okruhov cezhraničnej slovensko-poľskej spolupráce

Cezhraničná spolupráca je v európskom kontexte chápaná ako priama spolupráca medzi orgánmi na nižších úrovniach ako je vláda, ktorá na oboch stranách hranice pomáha podporovať mier, slobodu, bezpečnosť, dodržiavanie ochrany ľudských a etnických práv, ochranu menšín a vedie k rozvoju cezhraničných regiónov (Európska charta hraničných a cezhraničných regiónov, 1995 in Rajčáková 2005).

Z medzinárodných zmlúv, ktoré zakotvujú právny rámec cezhraničnej spolupráce, Slovensko ratifikovalo Európsky rámcový dohovor o cezhraničnej spolupráci medzi územnými celkami alebo orgánmi, Doplnkový protokol k Európskemu rámcovému dohovoru o cezhraničnej spolupráci medzi územnými celkami alebo orgánmi (oba dokumenty v platnosti od 2.5. 2000), Protokol č. 2 k Európskemu rámcovému dohovoru o cezhraničnej spolupráci medzi územnými celkami alebo orgánmi (v platnosti od 1.2.2001), Európsku chartu miestnej a regionálnej samosprávy (v platnosti od 2.5.2000), ako aj bilaterálne medzivládne dohody so susednými štátmi o cezhraničnej spolupráci (Rajčáková, 2005). Po vstupe do EÚ sa Slovensko aj v rámci cezhraničnej spolupráce prispôbilo legislatíve EÚ v regionálnej politike (Madziková 2010).

Geografická poloha východného Slovenska v stredoeurópskom priestore susedstvo s tromi štátmi – Poľskom, Ukrajinou a Maďarskom, dáva tomuto priestoru z hľadiska medzinárodných súvislostí veľký význam a perspektívny rozvojový potenciál (Havlíček a kol. 2008). Ide najmä o cezhraničnú spoluprácu v ekonomickej oblasti a v cestovnom ruchu. Podľa Európskej charty hraničných a cezhraničných regiónov (Rajčáková, 2005, s. 79 cit in Madziková 2010) je euroregión definovaný ako „územie spájajúce pohraničné územné celky organického charakteru medzi dvoma alebo viacerými štátmi. Euroregióny sú prepojené vzájomnými vzťahmi rozličného charakteru a ich priestorové vymedzenie sa nestotožňuje so štátnymi hranicami.“

V rámci východného Slovenska vyvíja činnosť 5 euroregiónov:

Euroregión Tatry, Euroregión Kras, Euroregión Slaná-Rimava, Euroregión Košice-Miškolc, Karpatský euroregión

Euroregióny môžeme začleniť do skupiny transnacionálnych regiónov, keďže v nich participujú územia dvoch alebo viacerých štátov prekračujúcich hranice (Maier – Tödtling, 1998 cit. in Madziková 2010). Na slovensko-poľskom pohraničí vo východnej časti Slovenska sa nachádzajú Euroregión Tatry a Karpatský euroregión.

Euroregión Tatry

Nachádza sa v slovensko-poľskom prihraničí. Patrí medzi najstaršie euroregionálne združenia. Vznikol v roku 1994 a jeho členmi zo slovenskej strany sa stalo 112 obcí Žilinského a Prešovského kraja (z okresov Poprad, Kežmarok, Stará Ľubovňa, Sabinov, Levoča a Spišská Nová Ves) a z poľskej strany 21 gmin a miest a 4 powiaty. Slovenské centrum euroregiónu je v Kežmarku, poľské v Nowom Targu. Je príkladom toho, že aj štátna hranica prebiehajúca v podobe fyzicko-geografickej bariéry, ktorou bezpochyby Tatry a príslušné pohoria na slovensko-poľskej hranici sú, nie je zásadnou prekážkou v rozvoji cezhraničnej spolupráce. Prihraničný región spája aj podobnosť krajinnno-ekologických podmienok, ktorý sa vyznačuje jedinečným charakterom a stupňom zachovanosti prírodného prostredia. Má prevažne horský ráz s rozsiahlymi plochami lesných porastov. Je bohatý na termálne a minerálne pramene, ktoré sú využívané pre rekreačné a zdravotné účely. Diverzita prírodného prostredia a stupeň jeho zachovanosti podmienili vznik chránených území s rôznym stupňom ochrany (národné parky, chránené krajinné oblasti, prírodné rezervácie). V projektoch euroregiónu zohrávajú významnú úlohu projekty na rozvoj cestovného ruchu, ale aj ochranu krajiny, monitorovanie kvality prírodných zložiek, budovanie infraštruktúry, vzájomné spoznávanie kultúr, rozvoj spolupráce medzi samosprávami, školskými aj kultúrnymi inštitúciami (www.euroregion-tatry.sk, Madziková 2010).

Karpatský euroregión

Karpatský euroregión má multilaterálny charakter nadregionálneho významu a svojou rozlohou je nielen najväčší v rámci Slovenska, ale patrí aj k územne najrozsiahlejším v rámci Európy (Lacová a Popjaková 1998). Do územia Karpatského euroregiónu sú zahrnuté:

- o Slovensko - územie Prešovského a Košického kraja
- o Poľsko - Podkarpacie vojvodstvo
- o Maďarsko - župy Szabolc-Szatmár-Bereg, Hajdú-Bihar, Borsod-Abaúj-Zemplén, Heves, Jász-Nagyun-Szolnok a mestá Miskolc, Debrecen, Nyíregyháza, Eger.
- o Ukrajina - oblasti Černivecká, Ivano-Frankivská, Ľvivská, Zakarpatská
- o Rumunsko - oblasti Satu-Mare, Maramures, Salaj, Botosani, Hargita, Suceava, Bihor.

Karpatský euroregión Slovensko

Aktivity až do akceptácie Slovenska ako riadneho člena boli obmedzené, čo sa prejavilo aj v orientácii na rozvoj cestovného ruchu, spoznávanie kultúr a kooperáciu vo vybraných akademických a vedecko-výskumných projektoch. K zvýšenej aktivizácii združenia došlo až po roku 1999, kedy bolo Slovensko akceptované ako plnoprávny člen Karpatského euroregiónu. Prispeli k tomu aj finančné granty, ktoré združenie získalo cez Karpatskú nadáciu, ako aj z prostriedkov štátneho rozpočtu. Realizované projekty majú charakter bilaterálnej alebo trilaterálnej spolupráce, sú orientované na rozvoj cestovného ruchu v prihraničných regiónoch, budovanie technickej infraštruktúry, propagačno-konferenčnú a

vydavateľskú činnosť, riešenie spoločných vedecko-výskumných projektov, prípravu programov rozvoja, spoluprácu mikroregiónov a obcí, výmenu skúseností (www.euroregion-karpaty.sk; Lacová a Popjaková 1998; Madziková 2010; Madziková a Čermáková 2013). Podľa Havlíčka a kol (2008) je tu významnou predovšetkým severno-južná dopravná sídelná os Rzeszów – Prešov, Košice – Miškolc – Debrecín – Oradea, prebiehajúca celým územím východného Slovenska. Ďalej to je na slovensko-poľskej hranici:

- priestor Zamaguria (Kunáková 2010), kde sa nachádza združenie obcí pre rozvoj cestovného ruchu Zamagurie a združenie obcí Pitná voda pre Pieniny,
- priestor Spiša (oblasť Popradu a Vysokých Tatier), priestorovo súvisiaci s euroregiónom Tatry (cezhraničný región, do ktorého patria obce okresov Poprad, Kežmarok, Stará Ľubovňa, gminy powiatu Nowotargskiego, Tatrzańskiego a Gminy Muszyna a Pivniczna z powiatu Nowosiadeckiego),
- priestor Starej Ľubovne (nadväzuje na Spiš), kde sa nachádza združenie mikroregiónu Sulínka a združenie pre rozvoj mikroregiónu Ľubovnianska (nehraničí priamo s Poľskou republikou)
- územie Krynice a Piwniczne,
- priestor Bardejova, kde sa nachádza združenie mikroregiónu BESKYD – Krynica, priestor Stropkovsko-svidnícko-dukelský (a rekreačná oblasť Domaša), kde je združenie mikroregiónu Ladomirka, Zelené Beskydy (nehraničí priamo s Poľskou republikou) a združ. mikroreg. Makovica – Svidník (nehraničí priamo s Poľskou republikou),
- priestor Medzilaborecko-sanocký, kde je Laborecké združenie mesta a obcí regiónu Medzilaborce a združenie Koškovského mikroregiónu (nehraničí priamo s Poľskou republikou),
- na slovensko-poľskej a ukrajinskej hranici sa nachádza spoločenstvo obcí mikroregiónu Uličská dolina a ZMOS – Sninský región (Havlíček a kol. 2008).

Rozvojové osi cestovného ruchu Prešovského kraja

Severnou časťou Prešovského kraja prebieha hlavná východno-západná rozvojová os, ktorá organicky a funkčne nadväzuje na Karpatský oblúk s pokračovaním cez Ukrajinu a Rumunsko smerom na Balkán a do dunajskej delty. Vo západnej časti začína na hranici s Poľskom a prechádza cez Spišskú Starú Ves, Starú Ľubovňu, Bardejov, Svidník, Medzilaborce, Ulič a pokračuje na Ukrajinu. Táto os je nazvaná ako „Karpatská cesta“. Od Spišskej Starej Vsi po Nižnú Jablonku je totožná s jestvujúcim cestným koridorom a v priestore NP Poloniny využíva pôvodný dopravný systém formou cykloturistickej trasy. Táto os je priamo napojená na Poľsko v priestoroch Kurov (BJ), Nižnú Polianku (BJ), Vyšný Komárnik (SK), Čertižné (ML), Ruské sedlo (SV).

Vedľajšie rozvojové osi

Podtatranská vedľajšia rozvojová os sa v Kežmarku odpoja od severno-južnej hlavnej rozvojovej osi do priestoru Javorina a Podspády a Poľsko.

Šarišsko-Podtatranská vedľajšia rozvojová os začína v Prešove s priebehom cez Sabinov, Lipany s napojením na východno-západnú hlavnú os „Karpatskú cestu“ v Ľubotíne a

Plavči. Ďalej pokračuje v hlavnej osi do Starej Ľubovne, kde sa odkloní v smere na Mníšek nad Popradom a Poľsko.

Šarišská vedľajšia rozvojová os prebieha z Prešova cez Čergov do Bardejova, s pokračovaním po východno-západnej hlavnej osi „Karpatská cesta“ do Zborova, kde sa odkláňa na Regetovku a Becherov a pokračuje do Poľska.

Šariško-Hornozemplínska vedľajšia rozvojová os sa odpája z Juhovýchodnej hlavnej osi v Humennom, pokračuje popri Domaši cez Stropkov do Svidníka, kde sa napája na východno-západnú hlavnú os „Karpatská cesta“.

Hornozemplínska vedľajšia rozvojová os sa vypája z Juhovýchodnej hlavnej rozvojovej osi v Humennom, cez Radvaň nad Laborcom ide do Medzilaboriec, kde sa napája na východno-západnú hlavnú rozvojovú os „Karpatská cesta“ v pokračovaní na Palotu v Poľsku.

Šariško-Dolnozemplínska vedľajšia rozvojová os začína v Širokom a pokračuje cez Klenov (odpojenie na Margecany, košický kraj), Bzenov (odpojenie do údolia rieky Svinka, Kysak - košický kraj), Prechodom cez Juhozápadnú hlavnú rozvojovú os pokračuje cez Dubnícke bane (odbočenie na Červenicu a Herľany) do Zamutova a Vranova nad Topľou s napojením na Šariško-Hornozemplínsku vedľajšiu rozvojovú os v Sedliskách.

Uličská vedľajšia rozvojová os sa vypája v Uliči z „Karpatskej cesty“ a prechádza uličskou dolinou cez Novú Sedlicu na Ukrajinu.

Prioritou cestovného ruchu Prešovského kraja je horský turizmus predovšetkým s letnou turistikou (Vysoké a Belianske Tatry, vrátane predhoria Tatier, Pienin, Polonín a ďalších území), s kombináciou zimnej horskej turistiky a lyžovania (Vysoké Tatry, Čergov, Bachureň, Levočské vrchy, Vihorlat a iné). Vodný turizmus dotvára spektrum ponuky letnej turistiky, poznávací turizmus vychádza z kultúrno-historických predpokladov (Levoča, Spišský hrad, Kežmarok, Pieniny, drevené kostolíky a skanzeny) a rozvíja sa i náboženský a pútnický turizmus (Levoča, Litmanová a i).

Hlavné zásady pre umiestňovanie aktivít cestovného ruchu v regiónoch Prešovského kraja podľa Havlíčka a kol. (2008) sú:

- o rozvoj nových stredísk turizmu orientovať do podhoria Východných Tatier a Zamaguria, a tým odbremeniť centrálnu časť Vysokých Tatier,
- o novou výstavbou nezvyšovať ubytovacie kapacity v strediskách na území národných parkov,
- o nové strediská situovať najmä do podhorských častí okresov,
- o znižovať turistickú záťaž exponovaných vysokohorských priestorov rozšírením a skvalitnením ponúkaných doplnkových služieb v existujúcich strediskách

Vybrané problémy dopravnej dostupnosti na Slovensku a v Poľsku

V slovenskej geografii bola na celoštátnej úrovni skúmaná dostupnosť regiónov vzhľadom k najvýznamnejším prvkom dopravnej infraštruktúry s cieľom identifikovať dopravne periférne regióny Horňák (2006) na území Slovenska. Dopravná poloha tak podľa neho predstavuje jeden z kľúčových faktorov ovplyvňujúcich lokalizáciu ľudských aktivít a na to nadväzujúci proces koncentrácie populácie v miestach s dobrou polohou v dopravných sieťach.

V krajinách strednej a východnej Európy, došlo v transformačnom období po roku 1989 k výraznému posunu v dopyte po doprave medzi jej jednotlivými druhmi. Prepravu osôb ovplyvnil rýchly nárast stupňa vybavenosti motorovými vozidlami. V Poľsku podľa výsledkov výskumu Więckowského, Michniaka, Chrenku a kol. (2012), vzrástol počet zo 138 automobilov na 1000 obyv. v roku 1990 na 432 v roku 2009, na Slovensku to bol nárast zo 166 na 293 automobilov na 1000 obyv. za tie isté roky. Zaujímavé sú výsledky prepravného výkonu na jedného obyvateľa. Kým v roku 1995 pripadalo na obyvateľa Slovenska v priemere 6,8 tis. km ciest uskutočnených osobným automobilom, autobusom alebo železnicou, na obyvateľa Poľska v priemere iba 4,5 tis. km. No v roku 2009 sa tento údaj za Slovenskú republiku takmer nezmenil, je to 6,3 tis. km na obyvateľa, v Poľsku je to takmer dvojnásobok, a to 8,6 tis. km.

Za posledných desať rokov došlo podľa zistení Ondruša a Paľa (2012) k nárastu počtu motorových vozidiel za jednotlivé kraje v SR v priemere až o 34,1 %. Najviac, takmer o 46 % (t. j. 1,46 krát), sa zvýšil počet motorových vozidiel v Žilinskom kraji. Najmenší nárast počtu motorových vozidiel o necelých 24 % sa prejavil v Košickom kraji, čo dokumentuje nasledujúca tabuľka.

Počet motorových vozidiel	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<i>Bratislavský kraj *</i>	269 713	282 642	294 598	263 273	290 742	298 220	322 093	349 947	363 282	379 608
<i>Trnavský kraj</i>	180 043	185 788	190 511	168 703	189 153	191 511	208 003	225 619	234 599	245 759
<i>Trenčiansky kraj</i>	163 944	167 387	171 618	159 570	170 630	177 488	192 821	209 784	216 374	226 265
<i>Nitriansky kraj</i>	214 886	219 502	223 865	197 953	217 897	223 980	243 312	264 642	273 623	286 582
<i>Žilinský kraj</i>	165 101	171 248	176 449	162 365	184 257	182 717	199 997	218 864	228 634	240 393
<i>Banskobystrický kraj</i>	192 418	195 329	197 503	170 182	178 610	189 288	204 268	221 336	228 556	238 652
<i>Prešovský kraj</i>	182 233	186 853	190 814	168 199	181 837	185 411	200 272	218 797	227 692	239 104
<i>Košický kraj</i>	208 234	211 902	215 979	186 265	199 580	204 393	219 729	237 637	245 124	256 662
Slovenská republika	1 576 572	1 620 651	1 661 337	1 476 510	1 612 706	1 653 008	1 790 495	1 946 626	2 017 884	2 113 025

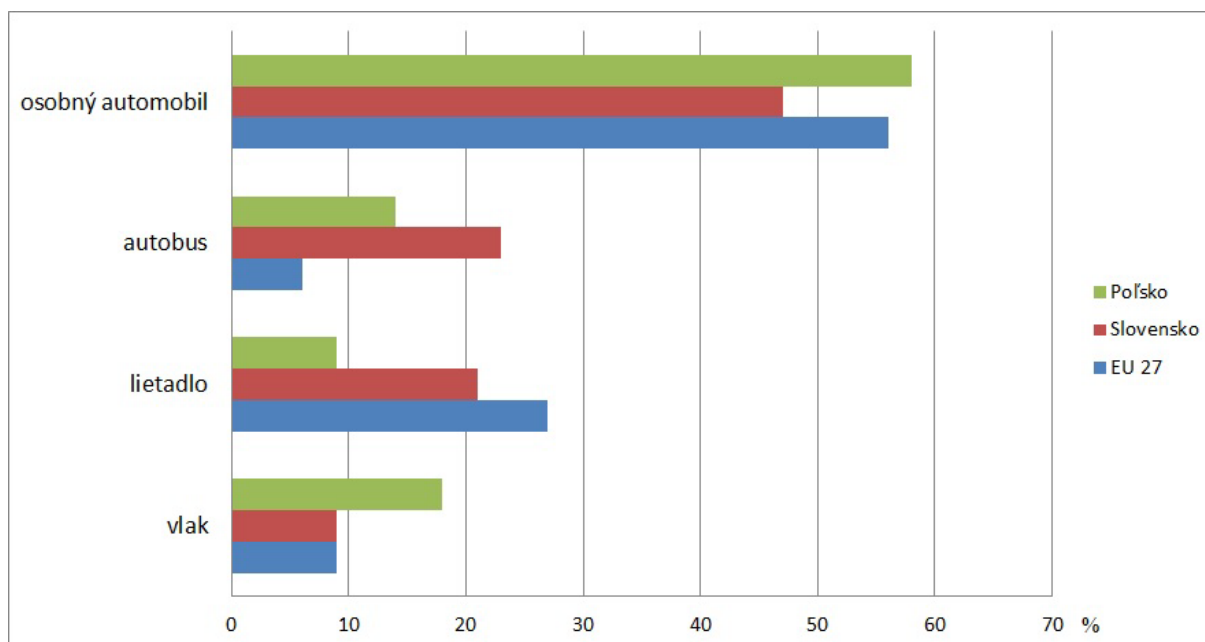
* zarátané aj motorové vozidlá, ktoré sú zatiaľ vedené len na odbore dokladov a evidencie PZ v Bratislave

Tabuľka 1 Vývoj počtu motorových vozidiel za jednotlivé kraje v Slovenskej republike za roky 2001 – 2010

Zdroj: Ondruš a Paľo 2012 podľa údajov PZ SR a MDVRR SR

V roku 2009 bol podiel jednotlivých dopravných prostriedkov na prepravnom výkone v Poľsku a na Slovensku podobný. Na Slovensku má naďalej silnejšie postavenie autobusová doprava (graf 1).

Podľa údajov z Eurostatu spracovaných autorským kolektívom Więckowski, Michniak, Chrenka a kol. (2012), až 23% ciest s dĺžkou viac ako 4 dni uskutočňujú obyvatelia Slovenska autobusom, v Poľsku je to 14%. Okrem toho v roku 2008 obyvatelia Slovenska využívali leteckú dopravu častejšie (21% ciest) ako obyvatelia Poľska (9 % ciest), čo je v porovnaní s priemerom členských štátov EÚ s 27% iba tretinový podiel. No na druhej strane je v Poľsku vysoký podiel dopravy vlakom (18%), a to v porovnaní so Slovenskom (9 %) aj so všetkými členskými krajinami EÚ (9 %).



Graf 1 Využitie vybraných dopravných prostriedkov pri cestách s rekreačným účelom v roku 2008 v Poľsku, na Slovensku a v krajinách EÚ (cesty trvajúce viac než 4 dni, turisti starší ako 15 rokov)

Zdroj: Więckowski, Michniak, Chrenka a kol. (2012) podľa údajov z Eurostatu a Tourism Statistics in the European Statistical System

Cestovný ruch v slovensko-poľskom pohraničí

Cestovný ruch sa môže rozvíjať hlavne na miestach, ktoré sú pre turistov atraktívne a zároveň sú tieto miesta dostupné. Slovensko-poľské pohraničie je hornatým územím s atraktívnym prírodným prostredím. V porovnaní s ostatným územím Slovenska a Poľska tu vystupujú pohoria do vyššej nadmorskej výšky (Tatry a Nízke Tatry). Slovensko-poľská hranica v dĺžke 541 km prebieha prevažne hrebeňmi pohorí Karpatského oblúka (v Poľsku tvorí oblasť Karpát necelých 6 %, zvyšok územia má prevažne mierne nížinný charakter, na Slovensku pohoria zaberajú až 71,4 %). Oblasť Karpát patrí podľa výskumov Więckowského, Michniaka, Bednarek-Syczepańskiej a kol. (2012) k najvýznamnejším regiónom cestovného ruchu v Poľsku a na Slovensku. Prírodné prostredie v slovensko-poľskom pohraničí vytvára jedinečné podmienky na lyžovanie, ku ktorým patria vysoká snehová pokrývka a členitý horský reliéf. V pohraničí boli vybudované viaceré lyžiarske strediská, ktoré sa neustále rozvíjajú. Pohraničie je v oboch krajinách najdôležitejšou oblasťou z hľadiska priaznivých podmienok pre zimné športy. Na poľskej strane sa nachádza 98 lyžiarskych stredísk, na slovenskej strane je to okolo 90. Medzi najväčšie a najlepšie vybavené patria Štrbské Pleso a Tatranská Lomnica vo Vysokých Tatrách, Jasná v Nízkych Tatrách, Vrátna v Malej Fatre, Malinô Brdo vo Veľkej Fatre Oščadnica – Veľká Rača v Kysuckých Beskydách, tiež Vrátna a Martinské hole v Malej Fatre. Na poľskej strane Zakopané, Szczyrk s Krynica Górska a i. V letnej sezóne sú vhodné podmienky na kúpanie vo viacerých vodných nádržiach pohraničia – na slovenskej strane v turisticky najatraktívnejšej Liptovskej Mare, tiež Oravskej priehrade i Domaši. Na poľskej strane Solińskiej, Czorszyńskiej a Żywieckej nádrži. Bohatý je to výskyt termálnych prameňov, pri mnohých sú vybudované kúpele (Rajecké Teplice, Turčianske teplice, Lúčky, Liptovský Ján, Lučivná, Vyšné Ružbachy a Bardejov), aquaparky (Tatralandia Liptovský Mikuláš, Aquacity Poprad, Thermal Park Bešeňová a Meander Thermalpark

Oravice). Poľská klientela tu tvorí podstatný podiel návštevníkov (cca 40 %), hlavne v aquaparkoch. V Poľsku sú to termálne kúpaliská v lokalitách Bukowina Tatrańska, Poronin a Zakopané. Slovensko-poľské pohraničie je bohaté na *kultúrno-historické pamiatky*. Sú to sakrálné pamiatky, objekty svetskej architektúry, archeologické náleziská, múzeá, skanzeny a i. V slovensko-poľskom pohraničí sa nachádza celkom 11 538 nehnuteľných pamiatkových objektov, z toho na poľskej strane 6 736. Do zoznamu UNESCO je na poľskej strane zapísaný kláštorňý komplex v Kalwarii Zebrzydowskiej, drevené kostoly Malopoľska a koncentračný tábor Oświęcim. Na slovenskej strane je to Vlkolíneč, Bardejov, drevené kostolíky Karpatského oblúka (Hervartov, Tvrdošín, Kežmarok, Leštiny, Bodružal a Ladomírová), Spišský hrad, Levoča a kultúrne pamiatky v okolí (Spišská Kapitula, Spišské Podhradie a kostol sv. Ducha v Žehre²). Z ďalších významných pamiatok sú dôležité mestské pamiatkové rezervácie (Bardejov, Kežmarok, Levoča, Prešov, Spišská Kapitula, Spišská Sobota, Žilina a Podolíneč) s 1 225 pamiatkovými objektami. V pamiatkových rezerváciách ľudovej architektúry (Čičmany, Vlkolíneč, Podbiel, Osturňa a Ždiar) je 507 pamiatok. Zo 6 zachovaných hradov je najnavštevovanejší Oravský a Ľubovniansky, okrem nich sa tu nachádza 28 hradných zrúcanín. Na poľskej strane medzi najvýznamnejšie pamiatky patria kostoly a kláštorne komplexy (Stary Sącz, Przemyśl, Bielsko-Biala a Rzeszów), drevené kostolíky (Kwiatoń, Berest a i.). Cenné sú aj urbanistické komplexy Bielsko-Biala, Biecz, Nowy Sącz, Rzeszów a i. Turisticky najatraktívnejšie hrady a zámky sa nachádzajú v Niedzecz, Czorsztynie, Bielsku-Bialej, Żywci a Suche Beskidzkiej. Najväčším skanzenom v Poľsku je v Sanoku. Najvýznamnejšími mariánskymi *pútnickými miestami* v regióne sú Levoča, Ľutina, Gaboltov, Rajecká Lesná, Turzovka, Litmanová. Ďalšími rímskokatolíckymi pútnickými miestami sú Višňové, Oščadnica, Trstená, Bobrov, Zákamenné, Stropkov, Veľký Šariš, Vranov nad Topľou a Prešov (Jenčová a Litavcová 2013; Štefko, Jenčová a Litavcová 2013a Štefko, Jenčová a Litavcová 2013b; Štefko, Jenčová a Litavcová 2013c). Ku gréckokatolíckym pútnickým miestam v Prešovskom kraji patria Krásny Brod, Buková Hôrka, Šašová, Čirč a Rafajovce. Na poľskej strane v Kalwaria Zebrzydowska, Kalwaria Pałacowska a Ludźmierz.

Na Slovensku a v Poľsku dominuje domáci cestovný ruch. V Poľsku tvoria domáci turisti viac ako 80 % všetkých turistov (jeden z najvyšších podielov v Európe) a na Slovensku necelých 60 %. Počet zahraničných turistov na Slovensku a v Poľsku ich posúva na nižšie miesta rebríčka v európskom cestovnom ruchu. Podobne je to aj v objeme príjmov zo zahraničného cestovného ruchu – na Slovensku 2,6 mld. USD a v Poľsku 11 mld. USD (Więckowski, Michniak, Bednarek-Syczepańska a kol. 2012).

Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Počet návštevníkov z Poľska	198 479	224 159	234 917	308 437	164 712	161 851	162 355	163 754

Tabuľka 2 Vývoj počtu ubytovaných návštevníkov Slovenska z Poľskej republiky za roky 2005 - 2012

Zdroj: www.statistics.sk

² <http://whc.unesco.org/en/list/> (26.10.2014)

Celkový počet obyvateľov Poľska, ktorí prekročili hranicu so Slovenskom v roku 2007, predstavoval 5,5 milióna. Avšak počet Poliakov, ktorí boli na Slovensku aj ubytovaní minimálne na 1 noc bol podľa odhadov Więckowského, Michniaka, Bednarek-Syczepańskiej a kol. (2012) v roku 2007 asi 450 tisíc osôb. Na základe zistení Štatistického úradu v roku 2012 navštívilo Slovenskú republiku 163 754 návštevníkov z Poľska s počtom prenocovaní 441 447, čo je priemerný počet prenocovaní 2,7 dňa. Veľká časť poľských turistov prichádza na Slovensko individuálne (až 90%). Najviac navštevovaným regiónom na Slovensku je Žilinský kraj (v roku 2010 to bolo 58 463 turistov), z čoho tri štvrtiny prenocovaní pripadá na okresy Liptovský Mikuláš a Ružomberok, čo dokumentuje preferenciu Tatier, aquaparku Tatralandia a Bešeňovej ako turistických destinácií. Prešovský kraj navštívilo 31 797 poľských turistov, z čoho dve tretiny pripadajú na okres Poprad. Počet obyvateľov Slovenska, ktorí prekročili slovensko-poľskú hranicu bol v roku 2007 cca 3,1 milióna osôb. Ciele týchto návštev sú rôzne, v prvom rade však nákupy a krátkodobé výlety najčastejšie do vzdialenosti do 50 km. Počet turistov zo Slovenska s minimálne 1 prenocovaním je cca okolo 80 000 ročne, čo je najmenej zo všetkých susediacich krajín s Poľskom. Motívom sú návštevy rodiny a známych, obchodné stretnutia a rekreačná turistika. Najviac navštevujú väčšie mestá (Krakov a Varšava) a mestá v sliezskom vojvodstve.

Záver

Dopravná dostupnosť ako dôležitý činiteľ ovplyvňujúci rozvoj cestovného ruchu je jedným z rozhodujúcich faktorov diverzifikácie a konkurencieschopnosti cestovného ruchu. Slovensko-poľské pohraničie disponuje výnimočným prírodným prostredím, ktoré je na jednej strane základným predpokladom rozvoja cestovného ruchu, na druhej strane však čiastočne obmedzuje jeho ďalší rozvoj, najmä prostredníctvom obmedzení v oblasti dopravy. Rozvoj slovensko-poľského pohraničia ako cezhraničného regiónu cestovného ruchu podľa výskumov Więckowského, Michniaka, Bednarek-Syczepańskiej a kol. (2012) a Więckowského, Michniaka, Chrenku a kol. (2012), Michniaka a kol. (2014) ovplyvňujú prostredníctvom rozvoja vonkajšej dostupnosti do celého regiónu a jeho hlavných centier; určuje totiž objem tokov zahraničného i domáceho cestovného ruchu na väčšie vzdialenosti. Ďalej prostredníctvom znižovania dopravnej záťaže na cestách, rozvoja profilu jednotlivých stredísk v kontexte s dopravnou obslužnosťou v rámci krátkodobého a dlhodobého cestovného ruchu, stimulovania koncentrácie alebo dekoncentrácie cestovného ruchu, zlepšenia kvality cestnej infraštruktúry i infraštruktúry verejnej dopravy a vytvárania atraktivít v cestovnom ruchu založených na doprave.

Záverom môžeme na základe realizovaných výskumov slovensko-poľského pohraničia (citovaných v tomto článku) konštatovať, že údaje o turistickej návštevnosti medzi Poľskom a Slovenskom ukazujú na pomerne výrazné rozdiely v sezónnosti. Kým Poliaci na Slovensku preferujú dlhodobejšie pobyty v zimnom období, Slováci v Poľsku dlhšie pobudnú v letnom a jesennom období. Najviac Poliakov prichádza v letnom období (asi 1/3 z celkového počtu návštevníkov), ale na kratšie pobyty. Počet Slovákov v Poľsku je nižší, no vyrovnanejší počas roka. Poliaci vyhľadávajú na Slovensku najmä hory a aquaparky. Z výskumov je zrejmé, že najvyšší počet atraktivít cestovného ruchu v slovensko-poľskom pohraničí je dostupný

v tatranskom regióne a viac atraktivít je na slovenskej ako na poľskej strane skúmaného pohraničia.

Tento článok odporúča na publikovanie vo vedeckom časopise Mladá veda: Doc. Ing. Štefan Kireta, CSC.

Táto štúdia je jedným z výstupov riešenia výskumného grantu APVV SK-PL-0061-12 „Výskum súčasného stavu a možností marketingovej komunikácie významných náboženských kultúrohistorických a pútnických miest v Prešovskom kraji a regióne Slaskie prostredníctvom internetových nástrojov s dôrazom na sociálne siete“.

Použitá literatúra

1. HAVLÍČEK, D., I. WZOŠ, R. MATLOVIČ, R. KLAMÁR a M. ROSIČ, 2008. Prešovský kraj: okresy a ich rozvojový potenciál. Starý Smokovec: Tatavia. ISBN 978-80-970012-6-1.
2. HORŇÁK, M., 2006. Identification of Regions of Transport Marginality in Slovakia. In: Komornicki, T., Czapiewski, K. eds. *Regional Periphery in Central and Eastern Europe, Europa XXI*, 15, Warszawa: IGiPZ PAN, p.35-41. ISSN 1429-7132.
3. JENČOVÁ, S. a E. LITAVCOVÁ, 2013. Vybrané pútnické miesta Slovenska na sociálnej sieti. In: Výskum súčasného stavu a možností marketingovej komunikácie významných náboženských kultúrohistorických a pútnických miest v sledovaných oblastiach : zborník vybraných štúdií výskumného grantu APVV SK-PL-0061-12. Prešov: Bookman. S. 21 – 26. ISBN 978-80-9165-032-1.
4. KROGMANN, A. 2007a. *Religiózný cestovný ruch v Nitrianskom kraji*. Univerzita Konštantína Filizofa. ISBN 978-80-8094-186-4.
5. KROGMANN, A. 2007b. Religiózný cestovný ruch v Nitre a jeho špecifiká. In: *Geographia Cassoviensis*. Roč. 1, č. 1, s. 103 – 106. ISSN 1337-6748.
6. KROGMANN, A. 2009a. Nitra – centrum mariánskeho pútnického turizmu. In: *Geographical Studies*. Roč. 13, č. 1, s. 40 – 45. ISSN 1335-9445.
7. KROGMANN, A. 2009b. Pútnický cestovný ruch na príklade mesta Nitra. In: *Geografické informácie 13: trendy regionálneho rozvoja v Európskej únii*. Roč. 13, č. 1, s. 102 – 107. ISSN 1337-9453.
8. KROGMANN, A. 2010. Geografické dimenzie pútnictva na príklade mesta Nitra. In: *Geographia Cassoviensis*. Roč. 4, č. 1, s. 90 – 94. ISSN 1337-6748.
9. KROGMANN, A. 2011. Pilgrimage tourism based in Nitra town example. In: *Folia Geographica*. Roč. 52, č. 17, s. 139 – 145. ISSN 1337-6157.
10. KUNÁKOVÁ, L. 2010. Analýza a syntéza centrálnej časti poľských Pienin. In: *Sborník příspěvku z konference: 50 let geografie na Přírodovědecké fakultě Univerzity Palackého v Olomouci*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci. s. 127 – 140. ISBN 978-80-244-2493-4.
11. LACOVÁ, A. a D. POPJAKOVÁ, 1998. Socioekonomická charakteristika slovenskej časti Karpatského euroregiónu. In: *AFSHNU Acta Facultatis Studiorum Humanitatis et Naturae Universitatis Prešovensis: Prírodné vedy: Folia Geographica 1*. Prešov: UPJŠ. Roč. 29, s. 211-248. ISBN 80-88885-39-6.
12. MADZIKOVÁ, A., 2010. Cezhraničná spolupráca Slovenska so zreteľom na regionálne štruktúry východného Slovenska. In: *Geografické poznatky bez hraníc. Výber z maďarských a slovenských príspevkov z fyzickej a humánnej geografie*. Košice: Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach. S. 271 – 275. ISBN 978-80-7097-810-8.
13. MADZIKOVÁ, A. a L. ČERMÁKOVÁ, 2013. EGTC as a stimulus for the development of Slovak border regions. In: *Political factors of economic growth and regional development in transition economies [elektronický zdroj]: proceedings of the 6th international conference on globalization*. Ostrava: University of Ostrava. S. 59 – 67. ISBN 978-80-7464-357-6.
14. MATUŠÍKOVÁ, D., 2013. *Základy cestovného ruchu pre manažérov: skriptá pre predmet Základy cestovného ruchu*. Prešov: Bookman. ISBN 978-80-89568-75-8.
15. MICHNIAK, D., 2009. Dostupnosť vybraných turistických stredísk v regióne Tatier. In: *Regionálne štruktúry ČR a SR: časové a priestorové zmeny*. Bratislava: Geografický ústav SAV. S. 44 – 49.
16. MICHNIAK, D., 2010. Vplyv dostupnosti na rozvoj cestovného ruchu vo vybraných regiónoch na Slovensku. In: *Geographia Cassoviensis*. Roč. 4, č. 1, s. 114 – 117. ISSN 1337-6748.
17. MICHNIAK, D. a kol., 2014. Analýza vplyvu investícií do cestnej infraštruktúry na rozvoj cestovného ruchu v poľsko-slovenskom pohraničí. In: *Ekonomický časopis*. Roč. 62, č. 5. ISSN 0013-3035.

18. MITRÍKOVÁ, J., 2014. *Mimoeurópske turistické destinácie (vybrané oblasti)*. Prešov: Bookman. ISBN 978-80-8165-062-8.
19. ONDRUŠ, J. a J. PAĽO, 2012. Analýza stupňa motorizácie v krajských mestách Slovenskej republiky. In: *Doprava a spoje – elektronický časopis Fakulty prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov Žilinskej univerzity v Žiline*. s. 283 – 288. ISSN 1336-7676.
20. RAJČÁKOVÁ, E., 2005. *Regionálny rozvoj a regionálna politika*. Bratislava: Univerzita Komenského. ISBN 80-223-2038-2.
21. ŠTEFKO, R., S. JENČOVÁ a E. LITAVCOVÁ, 2013a. Identifikácia mariánskych pútnických miest v podmienkach Slovenska. In: Výskum súčasného stavu a možností marketingovej komunikácie významných náboženských kultúrnohistorických a pútnických miest v sledovaných oblastiach : zborník vybraných štúdií výskumného grantu APVV SK-PL-0061-12. Prešov: Bookman. S. 6 – 11. ISBN 978-80-9165-032-1.
22. ŠTEFKO, R., S. JENČOVÁ a E. LITAVCOVÁ, 2013b. Mariánska hora v Levoči – najväčšie pútnické miesto v internetovej prezentácii. In: Výskum súčasného stavu a možností marketingovej komunikácie významných náboženských kultúrnohistorických a pútnických miest v sledovaných oblastiach : zborník vybraných štúdií výskumného grantu APVV SK-PL-0061-12. Prešov: Bookman. S. 12 – 20. ISBN 978-80-9165-032-1.
23. ŠTEFKO, R., S. JENČOVÁ a E. LITAVCOVÁ, 2013c. Selected aspects of marketing pilgrimage sites. In: *Polish journal of management studies [elektronický zdroj]*. Vol. 8, s. 280 – 290. ISSN 2081-7452.
24. TEJ, J., 2003. Vývoj názorov na regionálny rozvoj v ekonomických teóriách 20. storočia. In: *Ročenka Katedry dejín FHPV PU 2003*. Prešov: Universum. s. 143-151. ISBN 80-89046-17-7.
25. WIĘCKOWSKI, M., D. MICHNIAK, M. BEDNAREK-SYCZEPAŃSKA, B. CHRENKA, V. IRA, T. KOMORNICKI, P. ROSIK, M. STĘPNIAK, V. SZÉKELY, P. ŚLESZYŃSKI, D. ŚWIĄTEK a R. WIŚNIEWSKI, 2012a. *Poľsko-slovenské pohraničie z hľadiska dopravnej dostupnosti a rozvoja cestovného ruchu*. Varšava: Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polska Akademia Nauk a Bratislava: Geografický ústav Slovenskej akadémie vied. ISBN 978-83-61590-93-4.
26. WIĘCKOWSKI, M., D. MICHNIAK, B. CHRENKA, V. IRA, T. KOMORNICKI, P. ROSIK, V. SZÉKELY, P. ŚLESZYŃSKI a R. WIŚNIEWSKI, 2012b. *Možnosti zlepšenia dostupnosti a rozvoja cestovného ruchu v poľsko-slovenskom pohraničí – námety, odporúčania a dobré príklady*. Varšava: Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polska Akademia Nauk a Bratislava: Geografický ústav Slovenskej akadémie vied. ISBN 978-83-61590-84-2.