

Vplyv dostupnosti na rozvoj cestovného ruchu vo vybraných regiónoch na Slovensku

Daniel MICHNIAK

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 selected regions in Slovakia (Beskydy and Poloniny).*

Key words: *accessibility, tourism development, tourist regions, Slovakia*

Úvod

Cestovný ruch je v mnohých regiónoch Slovenska považovaný za kľúčové odvetvie, ktoré by malo zabezpečiť rozvoj regiónu. Je zrejme, že veľká časť územia Slovenska má dobré prírodné, resp. kultúrno-historické predpoklady pre rozvoj cestovného ruchu. Medzi jednotlivými regiónmami sú však rozdiely z hľadiska materiálne-technickej základne, ktorá je predpokladom pre realizáciu cestovného ruchu. Okrem toho je jedným z významných faktorov rozvoja cestovného ruchu aj priestorová dostupnosť regiónu. Cieľom príspevku je poukázať na vplyv priestorovej dostupnosti na rozvoj cestovného ruchu na príklade vybraných regiónov na Slovensku. Pre účely príspevku boli vybrané dva prihraničné regióny označené ako Beskydy a Poloniny. Región Beskydy tvorí 5 obcí na severe Kysúc (Čadca, Svrčinovec, Čierne, Skalité a Oščadnica) pri hraniciach s Poľskom a Českou republikou. Región s názvom Poloniny pozostáva z 11 obcí v severovýchodnom cípe Slovenska (Stakčín, Jalová, Príslop, Topoľa, Runina, Kolbasov, Ruský Potok, Ulič, Uličské Krivé, Zboj, Nová Sedlica) pri hraniciach s Poľskom a Ukrajinou.

Cestovný ruch a dostupnosť

Cestovný ruch patrí k dynamicky sa rozvíjajúcim odvetviám ekonomiky v celosvetovom meradle. Neustále narastá počet turistov, vďaka čomu rastie počet zamestnancov v tomto odvetví a taktiež aj celkové príjmy z cestovného ruchu. Aj na Slovensku zohráva cestovný ruch dôležitú úlohu v ekonomike a rozvoji jednotlivých regiónov. Podľa V. Székelyho (2007) má cestovný ruch na Slovensku osobitný význam hlavne pre rozvoj problémových regiónov so slabou ekonomickou výkonnosťou a/alebo nevhodnou ekonomickou štruktúrou.

V porovnaní s inými hospodárskymi odvetviami má cestovný ruch prierezový charakter a na jeho realizácii sa priamo podieľa celý rad ďalších odvetví, ako napr. doprava, kultúra, stavebníctvo, zdravotníctvo, priemysel, poľnohospodárstvo. K rozvoju cestovného ruchu prispel predovšetkým rozvoj dopravy.

Cieľom cestovného ruchu je skúsenosť, zážitok návštevníka získaný v konkrétnej turistickej destinácii, ktorý je výsledkom celého radu aktérov ovplyvňujúcich skúsenosť návštevníka, od podnikateľov v cestovnom ruchu (napr. cestovné kancelárie, ubytovacie a stravovacie zariadenia, dopravné kancelárie) cez ďalšie podporné organizácie (napr. umenie, zábava, šport), organizácie zaoberajúce sa manažmentom turistických destinácií (súkromné alebo verejné), verejný sektor (ktorý poskytuje služby turistom, budovanie dopravnej a inej technickej infraštruktúry), miestnych obyvateľov a iné (Crouch 2007). Je teda zrejme, že na cestovný ruch vplyva veľké množstvo faktorov, ktoré sú predmetom výskumu viacerých vedeckých prístupov a disciplín.

Keďže cestovný ruch je priestorový proces, kde sa na jednej strane nachádza zdrojová oblasť (predstavujúca miesta, odkiaľ pochádzajú turisti), na druhej strane je oblasť realizácie cestovného ruchu (miesto, ktoré je cieľom turistov), pričom medzi týmito miestami dochádza k tranzitu účastníkov cestovného ruchu, dostáva sa taktiež do pozornosti geografického výskumu. Geografia ponúka množstvo vhodných nástrojov na štúdium cestovného ruchu, ktorý kvôli svojmu charakteru môžeme označiť ako komplexný spoločenský fenomén.

V rámci tohto príspevku sa zameriame na jeden z významných faktorov rozvoja cestovného ruchu v regióne, ktorým je priestorová dostupnosť regiónu. Dostupnosť regiónu môžeme jednoducho definovať ako ľahkosť dosiahnutia regiónu z iných miest alebo regiónov.

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 lepšie dostupných regiónov s podobnými podmienkami.

Dostupnosť regiónu z iných regiónov (vonkajšia dostupnosť) môžeme merať pomocou časovej vzdialenosti v cestnej, železničnej a leteckej sieti. Príkladom ukazovateľa dostupnosti regiónu môže byť celková, príp. priemerná časová vzdialenosť z vybranej skupiny veľkých miest (napr. krajské mestá), ktoré sú hlavnými miestami vytvárajúcimi dopyt po rekreácii a predstavujú miesta odkiaľ pochádzajú potenciálni turisti.

Iným príkladom znázornenia vonkajšej dostupnosti regiónu je dostupnosť meraná pomocou izochrón napr. 15/30 minútové izochróny (pozri napr. Komorníckí et al. 2010), izochróny tzv. dennej dostupnosti (do 2 – 3 hodín jazdy osobným automobilom, autobusom prípadne vlakom) z hlavných miest generujúcich dopyt po víkendovej rekreácii.

Pre rozvoj cestovného ruchu vo vidieckom regióne je okrem polohy voči hlavným centráм osídlenia dôležitá aj dostupnosť dopravnej infraštruktúry. Príkladom ukazovateľov vyjadrujúcich dostupnosť dopravnej infraštruktúry môže byť časová vzdialenosť k najbližšej diaľnici, prípadne rýchlostnej ceste, vzdialenosť k najbližšej železnici či letisku (pozri napr. Horňák 2005, Michniak 2006, 2009).

Okrem dostupnosti regiónu z iných regiónov je z hľadiska efektívneho fungovania cestovného ruchu v regióne dôležitá aj dostupnosť vnútri regiónu, t.j. vzájomné dopravné prepojenie jednotlivých stredísk, či už prostredníctvom verejnej dopravy alebo individuálnej dopravy. Vo vnútri regiónu zohráva významnú úlohu taktiež pešia dostupnosť a dostupnosť bicyklom.

Dopravná infraštruktúra a bariéry jej rozvoja vo vybraných regiónoch

Jedným z predpokladov dobrej dostupnosti regiónu je kvalitná dopravná infraštruktúra. V tejto súvislosti má pre ekonomický a sociálny rozvoj regiónu osobitný význam hlavne dopravná infraštruktúra na vyššej hierarchickej úrovni (sieť diaľnic, rýchlostných ciest a ciest 1. triedy), železničné trate, ktoré sú súčasťou paneurópskych multimodálnych dopravných koridorov sieť, či medzinárodné letiská).

Na rozvoj dopravnej infraštruktúry v určitom území na dostupnosť územia a následne aj celkový rozvoj územia negatívne pôsobia bariéry rôzneho charakteru od prírodných, cez politické, ekonomické, kultúrne, psychologické...). K najvýznamnejším bariéram patria prírodné, a to hlavne reliéf (pohoria) a vodstvo (rieky, vodné nádrže). V prípade regiónov s cenným prírodným prostredím podliehajúcim ochrane prírody vznikajú bariéry, ktoré môžeme označiť ako environmentálne. K ekonomickým bariéram ovplyvňujúcim budovanie dopravnej infraštruktúry patria hlavne vysoké náklady na jej budovanie, ovplyvnené hlavne prostredím, v ktorom sa infraštruktúra buduje. Osobitný význam majú politické bariéry, ktoré vplývajú na rozvoj infraštruktúry hlavne v prihraničnom území. Rozdielny politický systém, prípadne uzavretosť politického systému vedie k neochote budovať cezhraničnú infraštruktúru ako aj infraštruktúru v prihraničnom území, ktoré sa tak môže stať periférnym s nedostatočnou úrovňou dostupnosti. Aj kultúrne bariéry sa prejavujú hlavne pri hraniciach krajín, kde žije obyvateľstvo s rozdielnou kultúrou, používajúce rozdielny jazyk, čo môže viesť k malému záujmu o cezhraničnú dopravu a tiež aj chýbajúcemu dopytu po budovaní dopravnej infraštruktúry. V niektorých oblastiach dochádza k vzájomnému pôsobeniu viacerých bariér s negatívnym dopadom na dostupnosť územia a tiež celkový rozvoj regiónu. Takéto oblasti sa nachádzajú hlavne pri hraniciach jednotlivých krajín.

Región Beskydy je obklopený horskými bariérami, avšak bola tu vybudovaná dopravná infraštruktúra spájajúca región s inými regiónni na Slovensku (prechádzajúca dolinou Kysuce) a zahraničím (prechádzajúca Jablunkovským priesmykom ako aj v smere do Poľska). Regiónom Beskydy prechádza trasa diaľnice D3 (Žilina – Kysucké Nové Mesto – Čadca – Skalité – štátna hranica SR/PR), z ktorej je v súčasnosti v rámci regiónu Beskydy dokončený úsek Oščadnica – Čadca v polovičnom profile a vo výstavbe sú obchvat Čadce a úsek Skalité – štátna hranica SR/PR. Okrem toho sa pripravuje vybudovanie rýchlostnej cesty R5 spájajúcej diaľnicu D3 v obci Svrčinovec so štátnou hranicou SR/ČR. Cez región Beskydy prechádzajú dve medzinárodné železničné trate Čadca – Skalité – Zwardoň (Poľsko), ktorá je súčasťou VI. paneurópskeho multimodálneho dopravného koridoru Gdaňsk – Katowice – Žilina, a železničná trať Čadca – Svrčinovec – Mosty u Jablunkova (ČR) s pokračovaním do Ostravy. Okrem toho existuje dobré dopravné prepojenie z Čadce na hlavnú železničnú trať prechá-

dzajúcu územím Slovenska (Bratislava – Žilina – Košice). Od vstupu SR, ČR a Poľska do Schengenského priestoru v decembri 2007 nepredstavujú hranice s Poľskom a ČR prakticky žiadnu bariéru pre cezhraničnú mobilitu (významnejšou bariérou je prakticky iba CHKO Kysuce, ktorej časť zasahuje do východnej časti regiónu).

Na druhej strane región Poloniny nachádzajúci sa v Bukovských vrchoch, ktorého veľká časť leží v NP Poloniny je z pohľadu rozvoja cestnej infraštruktúry výrazne periférny. Región nemá priame napojenie na diaľnicu ani rýchlостnú cestu a ani sa ich výstavba v tomto regióne neplánuje. Najvýznamnejšou cestou v regióne je cesta I. triedy od hranice s Ukrajinou pri obci Ubl'a do Sniny a Humenného, ktorá prechádza obcou a Stakčín a cesta II. triedy Stakčín – Ulič. Región Poloniny je teda prístupný iba v smere zo Stakčína. Región Poloniny leží mimo trás paneurópskych multimodálnych dopravných koridorov a do regiónu vedie iba regionálna železničná trať Humenné – Stakčín. V regióne neexistuje žiadny cestný priebeh pre osobné automobily s Poľskom. Existujúcu cestu cez Ruské sedlo, ktorá prechádza cez NP Poloniny, môžu využívať iba chodci a cyklisti. Možnosťou pre oživenie regiónu je aj vybudovanie cestného prepojenia a hraničného priebehu s Ukrajinou (Ulič – Zabrod'). Hranica s Ukrajinou je navyše hranicou Schengenského priestoru, čo komplikuje potenciálnu cezhraničnú mobilitu v regióne. Ďalšou bariérou je vodná nádrž Starina, ktorá je využívaná ako zdroj pitnej vody.

Vplyv dostupnosti na rozvoj cestovného ruchu v regiónoch Beskydy a Poloniny

Región Beskydy je dobre dostupný zo Slovenska, ČR ako aj Poľska prostredníctvom individuálnej automobilovej ako aj verejnej dopravy (hlavne zo SR a ČR). Obce regiónu Beskydy sú prostredníctvom verejnej dopravy veľmi dobre prepojené s mestom Čadca. Dobrá dostupnosť pre potenciálnych turistov je významným faktorom rozvoja regiónu Beskydy, ktorý má vhodné podmienky pre rozvoj letnej a zimnej turistiky. Blízkosť Žiliny (okolo 35 km) a dobrá dostupnosť z Ostravska ako aj z regiónu Katovic vytvára predpoklady pre rozvoj víkendovej turistiky. Štátne hranice v regióne Beskydy, ktoré sú vnútornými hranicami Schengenského priestoru, nepredstavujú bariéry pre rozvoj cestovného ruchu.

Najvýznamnejším strediskom je Oščadnica – Veľká Rača, ktorá patrí k najväčším lyžiarskym strediskám na Slovensku. Okrem toho sa tu nachádzajú lyžiarske strediská Skalité – Serafínov a lyžiarske stredisko v obci Čierne a menšie lyžiarske stredisko v strede obce Oščadnica. Najviac návštevníkov prichádza do regiónu počas zimnej sezóny. V letnom období je tu menej turistov, aj keď existuje dostatočný potenciál pre pobyty v lesnom a vidieckom prostredí. Je preto potrebné dobudovať zariadenia služieb, ktoré by pritiahli návštevníkov v letnom období a aj v medzisezónne. Dobrá dostupnosť územia má aj svoje nepriaznivé stránky – v zimnej sezóne dochádza k preťaženiu strediska Veľká Rača, keďže je tu nedostatočná kapacita parkovacích miest pre osobné automobily.

Región Poloniny sa vyznačuje extrémne periférnou polohou v rámci Slovenska. Nachádza sa vo vzdialenosti okolo 100 km z Košíc a Prešova. Veľmi zlá je dostupnosť jednotlivých obcí vnútri regiónu prostredníctvom verejnej dopravy (iba 6 autobusových spojov počas pracovného dňa na trase Stakčín – Nová Sedlica, a iba 2 v sobotu a 1 v nedeľu). Návštevníci sú preto odkázaní na individuálnu automobilovú dopravu.

Poloniny sú územím s výnimočne malou hustotou zaľudnenia s minimálnym vplyvom človeka na prostredie, pričom jeho veľká časť je súčasťou NP Poloniny. Región nie je vhodný pre rozvoj masového cestovného ruchu, naopak má predpoklady pre rozvoj udržateľných foriem cestovného ruchu. Územie je vhodné využívať prednostne na letnú turistiku a cykloturistiku. Územím prechádza medzinárodná cyklotrasa R61 "Zelený bicykel" a cyklistický chodník ikon. Osobitnú hodnotu pre návštevníkov územia predstavujú drevené kostolíky v Uličskom Krivom, Ruskom Potoku a Topoli. Sú tu dobré predpoklady pre vybudovanie zariadení zameraných na environmentálnu výchovu. Na rozvoj cestovného ruchu nepriaznivo vplyva nepriaznivá situácia v oblasti poskytovania služieb pre návštevníkov, najmä z hľadiska ubytovania a stravovania.

Záver

Jedným z významných faktorov rozvoja cestovného ruchu je aj priestorová dostupnosť regiónu z iných regiónov, v ktorých sa nachádzajú potenciálni návštevníci, a taktiež aj vzájomná dostupnosť jednotlivých stredísk v regióne. Môžeme to vidieť aj na príklade vybraných prihraničných regiónov Beskydy a Poloniny. Obidva regióny sa vyznačujú periférnou polohou v rámci Slovenska, avšak existu-

jú veľké rozdiely v ich dostupnosti z územia Slovenska, no hlavne zo zahraničia, čo sa prejavuje aj v rozdielnom rozvoji cestovného ruchu v týchto regiónoch. Kým región Beskydy je dobre dostupný zo Slovenska, ale aj z ČR a Poľska má vhodné podmienky pre rozvoj masového CR – najmä lyžovania vo viacerých lyžiarskych strediskách. Naopak región Poloniny je ťažšie dostupný z územia Slovenska (hlavne verejnou dopravou), nemá cestné prepojenie s Poľskom ani s Ukrajinou. Je viac vhodný pre rozvoj udržateľných foriem cestovného ruchu – letnej turistiky a cykloturistiky spojenej s návštevou drevených kostolíkov. V tomto regióne je však potrebný ďalší rozvoj služieb najmä menších ubytovacích a stravovacích zariadení.

Literatúra

- CROUCH, G., 2007: Modelling destination competitiveness: a survey and analysis of the impact of competitiveness attributes. Gold Coast (CRC for Sustainable Tourism).
- HORŇÁK, M., 2005: Pokračujúca transformácia železničnej dopravy na Slovensku a niektoré jej dopady na regióny. *Národohospodársky obzor*, 5, 4, 21-32.
- KOMORNICKI, T., ŚLESZYŃSKI, P., ROSIK, P., POMIANOWSKI, W., 2010: Dostępność przestrzenna jako przesłanka kształtowania polskiej polityki transportowej. Biuletyn KPZK PAN, 241, Warszawa (KPZK PAN).
- MICHNIAK, D., 2006: Accessibility of the railway network in Slovakia. In *Europa XXI*. Vol. 15, 51-61.
- MICHNIAK, D., 2009: Dostupnosť vybraných turistických stredísk v regióne Tatier. In *Regionálne štruktúry ČR a SR : časové a priestorové zmeny*. Eds: Andráško, I., Ira, V., Kallabová, E. - Bratislava, Geografický ústav SAV, 44-49.
- SZÉKELY, V., 2007: Menej priaznivé vidiecke areály, cestovný ruch - hľadanie cesty ich účelného a harmonického prepojenia. In *Menej priaznivé oblasti pro zemědělství a venkov: sborník příspěvků z mezinárodní konference*. Ed.: Marie Štolbová, - Praha, Výskumný ústav zemědělské ekonomiky, 260-271.

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

The Impact of Accessibility on Tourism Development in Selected Regions in Slovakia

Daniel MICHNIAK

Summary: *One of the most important factors of tourism development is the spatial accessibility of the region (from other regions, where potential visitors are situated, and also the mutual accessibility of individual centres in the region). A quality transport infrastructure is the primary condition of a good region's accessibility. The influence of accessibility on tourism development is observable on example of selected border regions Beskydy and Poloniny. Both regions are characterized by peripheral location in Slovakia, but there are big differences in their accessibility from other regions in Slovakia and, from abroad in particular. The region of Beskydy is easily accessible from Slovakia but also from the Czech Republic and Poland and has good conditions for the development of mass tourism, especially skiing in several ski resorts. On the other hand, the Poloniny region has poor accessibility from Slovakia (particularly by public transport), and lacks road connection with Poland and Ukraine. It is more suitable for the development of sustainable forms of tourism - hiking and biking combined with visiting the wooden churches. In this region, however, there is a need for further development of services, especially smaller accommodation facilities and restaurants.*

Adresa autora:

Mgr. Daniel Michniak, PhD.
Geografický ústav SAV
Štefánikova 49, 814 73 Bratislava
geomich@savba.sk